

CCIX.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 23 MARZO 1892

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

Osservazioni del deputato IMBRIANI su una manifestazione pubblica del conte Taverna.

BRANCA, ministro dei lavori pubblici, risponde ad una interrogazione del deputato D'ALIFE circa il compimento della ferrovia San Giovanni in Fiore-Cariati.

DI RUDINI, presidente del Consiglio, risponde al deputato L. FERRARI ed altri circa particolari dell'uccisione del capitano Bettini.

PANIZZA MARIO presenta la relazione intorno al disegno di legge sugli alienati e sui manicomiali.

Seguito della discussione dei provvedimenti ferroviari.

LANZARA, BRANCA, ministro dei lavori pubblici, ARBIB, MIRABELLI, MICELI, RAVA, RUSPOLI, VISCHI, BRUNICARDI, IMBRIANI e SPIRITO prendono parte alla discussione.

Annunciansi domande d'interrogazione e d'interpellanza.

La seduta comincia alle 2. 20 pomeridiane.

Zucconi, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca diverse interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Imbriani Poerio, al ministro degli esteri « circa una manifestazione pubblica del signor conte Taverna. »

Faccio osservare all'onorevole Imbriani, che questa interrogazione non può trovare il suo posto qui, perchè si tratta di un atto attribuito al conte Taverna, o come privato, o come senatore del Regno. Ora la Camera

non può evidentemente erigersi a giudice nè di un atto di un privato, nè di quello di un senatore del Regno; perchè la Camera non può certamente occuparsi di manifestazioni fatte da membri dell'altro ramo del Parlamento. Quindi prego l'onorevole Imbriani di non insistere nella sua interrogazione.

Imbriani. Signor presidente, il signor conte Taverna non è solamente senatore del Regno; egli è ambasciatore d'Italia, e quindi gli atti suoi non possono scindersi...

Presidente. Quando sarà ambasciatore, allora Ella avrà diritto di chieder conto al Governo degli atti dell'ambasciatore. Non mi consta che oggi sia ambasciatore; quindi Ella interroga intorno ad una manifestazione di un senatore del Regno. Ora, Ella comprende che ciò non può farsi. Vi sono delle convenienze che s'impongono a tutti.

Imbriani. Signor presidente, nella seduta del 14 marzo 1892 il presidente del Consiglio, rispondendo a diverse interrogazioni, alla domanda se il senatore Taverna fosse stato designato al posto di ambasciatore a Berlino, disse: rispondo con un monosillabo: sì!

Nicotera, ministro dell'interno. Designato!

Imbriani. Ora il resto delle interrogazioni si aggirò appunto sugli atti del conte Taverna.

Presidente. In relazione all'annunzio. Erano fatti che si riferivano appunto alla nomina. Ora la sua interrogazione non si riferisce alla nomina, e il presidente del Consiglio non potrebbe rispondere.

Imbriani. Signor presidente, spiegherò il mio concetto.

A priori, quando si dubitava che il conte Taverna potesse esser nominato...

Di Rudini, presidente del Consiglio. Designato!

Imbriani... ambasciatore si aprì una discussione sugli atti suoi; ora, *a posteriori*, dopo che il presidente del Consiglio ha risposto col monosillabo *sì*, cioè ha dichiarato che sarebbe nominato ambasciatore...

Di Rudini, presidente del Consiglio. Designato!

Imbriani. Ma se non lo nominano ambasciatore, sono soddisfattissimo; (*Si ride*) e degli atti del conte Taverna non mi occupo più...

Presidente. Ma noi non possiamo entrare in ciò, onorevole Imbriani. La nomina degli ambasciatori appartiene ad altri.

La sua interrogazione aveva ragione di essere quando si riferiva all'ufficio di ambasciatore; ora, invece, non ha affatto relazione con l'ufficio, ma con un atto privato che non può esser soggetto al sindacato della Camera.

Imbriani. Io desidererei conoscere l'opinione del Governo. Poichè l'onorevole presidente del Consiglio è presente spieghi il suo pensiero.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Io non ho nulla da aggiungere a quanto ha detto l'onorevole presidente.

So che il senatore Taverna ha scritto una lettera; ma non credo che sia cosa di cui io abbia il diritto o il dovere di occuparmi.

Non posso aggiungere altro.

Presidente. L'onorevole Imbriani ha facoltà di parlare.

Imbriani. Debbo fare le mie riserve su questo contegno del Governo, poichè chi deve rappresentare l'Italia all'estero è responsabile di ogni suo atto politico, e per esso deve risponderne il Governo; nè potrei ammettere una teoria contraria.

Però, poichè il signor presidente crede che io non debba insistere, e poichè la lettera è già nel dominio pubblico, e poichè il silenzio del presidente del Consiglio è una risposta troppo eloquente, (*Denegazioni a dest'a — Mororio*) aspetterò per tornare sull'argomento, la nomina del conte Taverna ad ambasciatore. Se non avviene, tanto meglio, sarò triplicemente soddisfatto. (*ilarità*).

Presidente. L'onorevole Colajanni ha una interrogazione all'onorevole ministro di grazia e giustizia. Ma non essendo presente nè il ministro, nè l'interrogante, sarà differita.

Viene poi l'interrogazione dell'onorevole Imbriani-Poerio, al ministro dell'interno « circa i gravi fatti avvenuti a Ragusa e Modica, in occasione dell'elezione politica di oggi. »

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

Nicotera, ministro dell'interno. Vorrei pregare l'onorevole Imbriani di farmi la cortesia di differire questa interrogazione per ragioni che sono sicuro egli troverà giuste.

Son successi dei fatti deplorabili a Ragusa ed a Modica. È però iniziato un processo, ed io non voglio pronunziare parole che possano menomamente pregiudicare gli uni o gli altri. Prego dunque l'onorevole Imbriani di sospendere per poco la sua interrogazione; e dico per poco, perchè il processo avrà un esito molto spedito, visto che...

Di Sant'Onofrio. I processi non si fanno.

Nicotera, ministro dell'interno. Se i processi non si fanno, non è colpa mia. Non sono io che debbo farli. Ognuno ha le proprie attribuzioni, e la propria responsabilità. Le autorità di pubblica sicurezza hanno fatto il loro dovere, e fino a prova contraria sono sicuro che lo farà anche l'autorità giudiziaria.

Prego dunque l'onorevole Imbriani di consentire che la sua interrogazione sia differita.

Imbriani. Prendo atto delle parole del ministro; e poichè non chiede che una dilazione di pochi giorni, consento, perchè non voglio essere accusato di aver voluto intralciare menomamente nessuna azione giudiziaria.

Presidente. L'onorevole D'Alife ha presentata la seguente interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici: « Se non creda urgente, non solo nei riguardi degli interessi locali, ma più e specialmente per promuovere un aumento di traffico della ferrovia Taranto-Reggio, di compiere la strada San Giovanni in Fiore-Cariati con la esecuzione del breve tratto tuttora in lacuna da Acquaramata per Terravecchia a Cariati, e se intenda e possa provvedere al riguardo nonostante le limitazioni di stanziamento per le costruzioni stradali. »

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Il Governo riconoscendo la necessità e l'urgenza di completare questo tratto stradale, poichè San Giovanni in Fiore è nel centro della Sila, cioè in un altipiano senza comunicazioni, ha già provveduto col disegno di legge che sta

innanzi alla Giunta generale del bilancio, cui ne fu deferito l'esame, affinchè si possa procedere all'immediata costruzione.

Nel bilancio del 1892-93 è proposto lo stanziamento di lire 140,000, e di 340,000 per l'esercizio 1893-94.

Per cui, appena la Camera avrà approvato il riparto stradale, si potrà appaltare l'intera linea, e costruirla con rapidità.

A questo proposito mi piace fare una dichiarazione d'ordine generale. Spesso si crede che per effetto delle economie, tutti i lavori, tutte le cose urgenti debbano restare sospese, mentre viceversa l'Amministrazione, nello stabilire il suo piano ridotto dei lavori, ha tenuto sempre conto di tutte le urgenze, di tutte le necessità tecniche, e quindi le economie sono contemperate allo sviluppo dei lavori necessari.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole d'Alife per dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

D'Alife. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici che un disegno di legge è stato presentato per lo stanziamento dei fondi a fine di cominciare i lavori; e lo ringrazio.

Presidente. Vengono ora tre interrogazioni che si riferiscono alla uccisione di un ufficiale italiano avvenuta nell'Eritrea.

Martini Ferdinando. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Martini Ferdinando. Altri miei colleghi hanno presentato sullo stesso argomento delle interrogazioni.

Ora, poichè ad avere notizie su questo fatto mi pare che basti una semplice interrogazione, ma che non basti per le questioni che si possono sollevare, così io ritiro la mia interrogazione, riserbandomi di presentare una interpellanza.

Presidente. Allora rimangono le due interrogazioni sullo stesso argomento: dell'onorevole Di San Giuliano al presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, « intorno alle condizioni politiche e della pubblica sicurezza nella colonia Eritrea » e l'altra dell'onorevole Luigi Ferrari al presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, « sui particolari che accompagnarono la uccisione del capitano Bettini e sui criteri che guidano la politica del Governo nella colonia Eritrea. »

L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Dichiaro di non poter rispondere se non alla prima parte dell'interrogazione dell'onorevole Luigi Ferrari. Con la migliore volontà di questo mondo, sono nella impossibilità di rispondere alla interrogazione del mio amico l'onorevole Di San Giuliano. Il regolamento prescrive:

« Art. 104-bis. L'interrogazione consiste nella semplice domanda se un fatto sia vero, se alcuna informazione sia giunta al Governo, o sia esatta, se il Governo intenda comunicare alla Camera documenti, che al deputato occorrono, o abbia preso o sia per prendere alcuna risoluzione su oggetti determinati. »

Io non posso rispondere che alle interrogazioni formulate nel modo prescritto dallo articolo 104-bis, perchè non potrei fare delle dichiarazioni intorno all'indirizzo politico, in quanto che questo è argomento vero e proprio d'interpellanza.

L'onorevole Luigi Ferrari però chiede delle notizie precise intorno all'uccisione del capitano Bettini. Io non posso meglio rispondere al suo desiderio che leggendo i telegrammi pervenuti al Ministero della guerra ed a me comunicati, in data del 18 e 19 corrente. Avverto che posteriormente si è rotto il filo telegrafico.

Il primo diceva così:

« Il capitano Bettini recavasi l'altro ieri verso Molasenai per disporre una banda a servizio della pubblica sicurezza. Ritornato ad Az-Johannes con soli tre armati, fu attaccato durante la marcia da una banda, rimanendo ucciso combattendo. Segue il rapporto. »

Il secondo telegramma era così concepito:

« Dopo morto il capitano Bettini 40 uomini della banda Tella che lo avevano prima accompagnato andarono contro la banda riunita ad Abarrà, uccidendo Jus-Bani ed altri disertati dalle nostre truppe. Dopo l'azione, i banditi disperderonsi in varie direzioni, a fine di non lasciar traccia. Sono giunto ora all'Asmara. Prego di comunicare questo telegramma al Ministero degli esteri. »

Io non posso aggiungere altre parole a quanto mi è stato partecipato dal ministro

della guerra, cioè, a questi due telegrammi del generale Gandolfi.

Per non mancare di cortesia verso il mio amico Di San Giuliano, ed all'onorevole Luigi Ferrari, voglio dire due sole parole ancora, per dichiarare che, da quanto mi risulta dai rapporti e dai telegrammi giunti, nulla vi è di mutato intorno alle condizioni politiche della colonia. Se ed in quanto le condizioni della pubblica sicurezza siano mutate, questo vedremo, quando saranno pervenuti i rapporti esplicativi degli ultimi telegrammi che vengano a dirci di più sul triste caso del capitano Bettini.

Quanto ai criteri che guidano la politica del Governo nella Eritrea, io posso dire all'onorevole Ferrari, che il Governo non ha punto mutato i criteri che ha avuto, altra volta, occasione di esporre alla Camera, e che la Camera ha creduto di dover approvare.

Queste sono le dichiarazioni che ora posso fare; delle quali voglio sperare che siano soddisfatti, tanto l'onorevole Luigi Ferrari, quanto l'onorevole Di San Giuliano: imperocchè, trattandosi d'interrogazione, io, veramente, non saprei aggiungere altro.

Presidente. L'onorevole Di San Giuliano ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

Di San Giuliano. L'onorevole presidente del Consiglio, certamente, non ha letto la mia domanda d'interrogazione: poichè essa si riferisce per l'appunto a circostanze di fatto, e non a criteri politici.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Non mi pare.

Di San Giuliano. Io gli ho chiesto quali siano le condizioni politiche e della pubblica sicurezza nella colonia Eritrea (quindi, ho chiesto a lui di farmi conoscere circostanze di fatto), e non gli ho affatto domandato quali siano i suoi criteri politici.

Ben volentieri io convertirei la mia interrogazione in interpellanza, come egli me ne ha fatto invito, se non fosse invalso oramai l'uso di rimandare le interpellanze a tempo così lontano, che esse perdono interamente quel carattere di attualità che costituisce solo la efficacia e la serietà del controllo parlamentare. Coi ristretti confini imposti dal regolamento alle interrogazioni, coll'uso di rimandare a tempo lontanissimo le interpellanze, oramai quella parte essenziale dell'ufficio del deputato che è il sindacato sull'indirizzo del Go-

verno, è ridotta a poco più di una semplice derisione. (*Bene!*)

L'onorevole presidente del Consiglio però, se da una parte ha dichiarato di non poter rispondere, dall'altra mi ha risposto; (*Ilarità*) ed anzi ha dato al mio doppio quesito una risposta categorica, sebbene in parte non soddisfacente. Egli ha detto innanzi tutto che le condizioni politiche dell'Eritrea non sono mutate, ed io per questa parte sono completamente d'accordo con lui. Sono perfettamente del suo avviso, che egli non ha esplicitamente espresso, ma che ritengo implicito, cioè che la diserzione di Abarrà debba considerarsi come un fatto isolato; ma è però il prodotto di una serie di errori, i quali, se si persevera in un indirizzo sbagliato, potranno cagionare altri fatti ancora più gravi e dolorosi.

In quanto poi alle condizioni della pubblica sicurezza, mi stupisce come il presidente del Consiglio senta il bisogno di aspettare altre informazioni. Le condizioni della pubblica sicurezza nell'Eritrea, se egli, come ha dichiarato, non le sa, io le so; e se vuole, gli dico quali sono. (*Bene!*)

Esse erano eccellenti fino alla estate scorsa anche nella zona di Asmara che è stata sempre la più agitata. Dal maggio al 31 dicembre 1890 il tribunale dell'Asmara non ebbe ad emettere che quattro sentenze per rapina. L'ultima fucilazione per questo reato fu eseguita il 31 dicembre 1890. Da quell'epoca fino all'estate del 1891 le condizioni della pubblica sicurezza furono eccellenti.

Il peggioramento incominciò nell'estate scorsa, ed a poco a poco si è aggravato talmente che pochi giorni fa si potè formare e potè compiere una aggressione, una banda di 80 predoni nelle vicinanze di Asùs, vale a dire in uno dei punti più centrali della colonia, e che quindi dovrebbe anche essere uno dei più sicuri. Nè questo è tutto: v'è qualche cosa di peggio. Mentre fino a pochi mesi fa le grassazioni e le rapine non si compivano che a danno di neri, ed i bianchi erano rispettati (e rispettatissimi erano gli agenti del Governo, che ne portavano la divisa, anche neri) a poco a poco questo prestigio che circondava la nostra razza ed il nostro Governo, si è venuto indebolendo; ed abbiamo visto che si cominciò per aggredire un messo postale, mentre prima bastava che un informatore od un messo del Comando portasse in cima ad un bastone, bene in vista, la lettera,

perchè potesse percorrere sicuramente tutta la colonia.

Si sono poi aggrediti degli ascari che portavano la nostra divisa; cose queste non mai accadute prima. Si è aggredito finalmente un missionario svedese, e fu il primo bianco che nella colonia eritrea rimanesse vittima di aggressioni a mano armata a scopo di furto. Ultimamente poi è avvenuto il fatto di altra natura, che noi tutti deploriamo, la uccisione, cioè, del valoroso capitano Bettini. Ora, stando sempre entro i limiti dei cinque minuti...

Presidente. Ne sono ormai trascorsi dieci! Venga all'argomento...

Di San Giuliano. Molti altri oratori hanno spesso ecceduto i cinque minuti... Io, in ogni caso non li eccederò che di ben poco!

Questi sono tutti fatti che conosciamo. Come avviene che il presidente del Consiglio dichiara che ancora non li conosce? Io posso anche dirgli le ragioni per le quali...

Presidente. Ma allora questa non è più una interrogazione!...

Fortis. Ma bisogna interpretare il regolamento discrezionalmente!

Presidente. Io sono obbligato a fare il mio dovere verso tutti, onorevole Fortis!

Fortis. Lo capisco, ma un po' di discrezione in certi casi...

Presidente. È il regolamento che mi obbliga a fare questi richiami, quando sono trascorsi i cinque minuti... (*Interruzioni*) Invece ne sono ormai trascorsi dieci!...

Di San Giuliano. All'orologio che ho di faccia io, non sono passati che due minuti. (*Si ride*) Del resto mi permetterà l'onorevole presidente che almeno questa parentesi non conti nei cinque minuti.

Ad ogni modo questo peggioramento nelle condizioni di pubblica sicurezza della colonia proviene da una serie di cause, che non mi è consentito di svolgere, ma che io riepilogo brevemente in due sole e concise proposizioni.

La prima è che si sono presi provvedimenti, che per quanto in sé stessi possano essere giustificati, pure per la forma e per il modo, con cui furono applicati, hanno grandemente indebolito il nostro prestigio.

La seconda è che il Governo non ha voluto comprendere quanto sia necessario il derogare in Africa alle norme pedantesche e burocratiche dei nostri regolamenti rigidi ed impersonali; ed ha quindi tolto da questo

paese tutti gli uomini più competenti e più esperti.

Non indago le ragioni per alcuni, poichè preferisco di non entrare nella questione. Citerò un solo esempio, e finisco.

Un maggiore, il quale rendeva colà segnalati servigi, è stato richiamato in Italia perchè aveva diritto alla promozione a tenente colonnello, e l'organico stabilisce per il posto che egli occupava il grado di maggiore e non quello di tenente colonnello.

Ora, o signori, con siffatti criteri non si può governare una colonia. Se dolorose sorprese avvengono, non se ne incolpi l'Africa misteriosa con le sue incognite, con le sue insidie e con i suoi pericoli, ma se ne dia la colpa ad errori evitabili, prevedibili e preveduti. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luigi Ferrari.

Ferrari Luigi. Sebbene l'argomento si presti a lunghe considerazioni ed a un lungo svolgimento, io mi terrò rigidamente nei cinque minuti concedutimi dal regolamento, e prego l'onorevole presidente di non interrompermi. (*ilarità*).

Presidente. È un penoso dovere che m'incombe.

Ferrari Luigi. Mancano dodici minuti alle tre. (*ilarità*).

L'onorevole presidente del Consiglio colla lettura fatta testè alla Camera di alcuni telegrammi, e colle considerazioni, che hanno accompagnato quella lettura, ha potuto forse persuadere la Camera che noi ci troviamo di fronte ad una delle tante aggressioni così consuete nei paesi africani.

Ebbene, io credo che questo non sia veramente il caso. Noi invece ci troviamo di fronte all'uccisione dell'uomo preposto dalla fiducia del nostro Governo al comando delle bande indigene. Non ci troviamo dunque di fronte ad un'aggressione ordinaria, ma all'uccisione del capo di una certa truppa che è notevole parte di quell'ordinamento militare, al quale è affidata la sicurezza della colonia. La cosa dunque non è così comune, e non può questo qualificarsi come un caso ordinario; poichè si tratta di una minaccia all'organizzazione che oggi regge la colonia Eritrea.

Il fatto per questo a me sembra grave. Dico subito però che non mi sorprende affatto; poichè da qualche tempo ho dovuto per-

suadermi che il nostro Governo, assorbito come si è trovato in questo programma di riparazione di cui per lo meno può dirsi che ogni giudizio favorevole sia prematuro non ha trovato mai nè il tempo, nè la lena, nè la voglia di pensare ad un programma qualunque per l'Eritrea. E dico subito che con una certa fermezza, con una certa decisione, non era difficile definire un programma.

L'onorevole presidente del Consiglio ha detto testè, che il Governo non ha mutato i criteri esposti alla Camera. Io veramente questi criteri non conosco completamente. Vedo però che i contorni, i profili del programma africano del Governo sono così incerti, così vaghi, così indeterminati, che a me sono sempre apparsi quasi come una nebulosa. Dopo le oscillazioni, dopo le esitanze del primo momento, nel quale il Governo attuale prese la successione dell'onorevole Crispi, parve dopo un lungo periodo di incertezza, che da una formola geometrica la quale si riassumeva in uno stranissimo triangolo, si passasse ad una formola meccanica, alla formola cioè del minimo sforzo per ottenere il maggiore effetto possibile.

Quindi si disse: manteniamo tutti gli attuali possedimenti entro la linea del Mareb con la minore spesa possibile. Ed io credo che questo programma non sarebbe stato utopistico, ma ad un patto soltanto; al patto, cioè, di adoperare quegli strumenti che erano indispensabili, che erano divenuti (per servirmi di un'espressione che certamente non avrebbe la sua applicazione in un argomento politico) che erano divenuti tecnici. Invece l'onorevole presidente del Consiglio, non so per qual motivo, ha creduto di fare a meno di ciò, mentre questo si presentava, ripeto, come condizione indispensabile; perchè si trattava, in una parola, di supplire con l'abilità alla potenza che non potevamo adoperare.

Or bene; non è la cosa più semplice del mondo impadronirsi di questa tecnica; non è così facile addentrarsi negli usi, nei costumi di quella gente, nelle loro abitudini, conoscere delle posizioni che a noi sono assolutamente estranee, in una parola diventare qualche cosa di comune con quel mondo che per noi è così strano, è così fuori dal nostro tempo, dalle nostre abitudini, dal nostro pensiero.

Ebbene, improvvisamente il Governo si è trovato sprovvisto di tutti questi mezzi, di tutti questi strumenti, di tutto questo per-

sonale. E perchè? Io credo di comprenderne la ragione. Perchè noi siamo condannati, come benissimo diceva il mio amico, l'onorevole Di San Giuliano testè, noi siamo condannati a portare in Africa i nostri criteri che ci suggerisce la carriera militare e civile; noi siamo schiavi in Africa di quella burocrazia, che tanto giova alla nostra attività nazionale.

Ora è assolutamente assurdo proseguire in questa via. Se noi dobbiamo essere condannati, per esempio, a considerare l'Africa come una guarnigione qualunque, per la quale dai nostri ufficiali si passi come si passa da Catanzaro a Milano, se i nomi di Asmara e di Cheren debbono figurare nel nostro Annuario militare vicino ai nomi di Pavia e di Bologna, noi, onorevoli colleghi, faremmo ridere i nostri antenati se tornassero al mondo, i quali senza formalismi da Venezia e da Genova hanno portato in Oriente il nome italiano. Li faremmo ridere, ma dovremmo piangere noi stessi, perchè getteremmo tempo e denaro. E quando il nostro destino fosse veramente questo, quando il regolamento ci perseguitasse anche in Africa, io consiglierei proprio il Governo e la Camera di prendere una decisione solenne e di smetterla una volta per sempre.

Coi pregiudizi della caserma non si fondano le colonie. Varrebbe meglio prendere una decisione solenne e risparmiare sacrifici di energie, di vite e di denaro, delle quali mi pare che il nostro paese non possa far getto. (*Benissimo! Bravo!*)

Seguito della discussione dei provvedimenti per le strade ferrate.

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

Spetta di parlare all'onorevole Lanzara.

Lanzara. Molti oratori hanno discusso sul presente disegno di legge. Alcuni lo hanno combattuto sotto l'aspetto della convenienza e del dovere da parte del Governo, non solo di non venir meno alle promesse fatte alle popolazioni, che sperano benessere ed avvenire migliore; ma di non sospendere, nè diminuire i lavori, di cui si ha tanto bisogno.

Altri hanno dichiarato di accettare il disegno di legge per ragioni di necessità finan-

ziaria. Venuti meno i proventi, disagiati gli interessi, sofferente l'economia nazionale, non esservi altro scampo, essi dicevano, che ridurre spese e lavori.

Si dolgono quelli e si oppongono: subiscono questi la dura condizione e vi si rassegnano.

Gli uni e gli altri in due campi contrari, a parer mio, non sono nel giusto posto. La questione è di maggiore gravità, ed esaminata sotto un aspetto diverso, diventerebbe ancor più difficile nella sua soluzione, se si considerasse, che il presente disegno di legge è di dubbia, anzi dirò, d'impossibile attuazione pei risultati negativi del bilancio, superiori a qualunque dichiarazione ministeriale, che ne attenui l'importanza.

Il disegno di legge prescrive, che le spese per le strade ferrate da costruirsi per conto diretto dello Stato sieno di 30 milioni, in ciascuno dei primi due esercizi, e di 40 in ciascuno dei tre susseguenti. Faranno poi parte delle spese effettive del bilancio ordinario, a cui sarà provveduto con entrate di eguale natura.

Resta così abbandonato, o meglio escluso il sistema, sin'oggi seguito, della iscrizione di queste spese nella parte straordinaria, e per conseguenza è eliminato qualunque provvedimento di prestiti, che il mercato, saturo di titoli, più non saprebbe comportare.

Questo provvedimento sarebbe saggio ed opportuno.

Esaminando la quantità annua delle somme iscritte per la spesa dei passati esercizi, si ha che la medesima non ha potuto del tutto erogarsi. Se così non fosse stato non avremmo avuto residui in tutti gli anni, come oggi li abbiamo, ed avendoli, si può fare su di essi assegnamento per venire in aiuto dei fondi, che si propone inscrivere in bilancio.

Questi residui rappresentano una riserva utile, per così dire, anzi costituiscono una forza. Con essi si farà fronte alle spese, alle quali i 30 milioni non saranno sufficienti.

Secondo la relazione sul disegno di legge, di che trattasi, i residui erano di 91 milioni e nel 15 dicembre, 1891 (per la tabella A, ammessa dalla legge del 1888, e per la categoria di tutte le linee prese insieme) salivano a 134 milioni, compresi però gl' impegni contabili; ora, dall'allegato I della stessa relazione, i residui effettivamente disponibili appaiono di 63 milioni, da cui sottratti 21, come dall'annotazione, restano 42.

Ma ammessa quest'ultima cifra nessun danno deriva nel primo esercizio, se solamente 30 milioni s'inscrivono in bilancio.

D'altra parte i timori di coloro, che veggono, in questo, una minaccia per la scarsità di lavoro non hanno fondamento.

Invero, ai lavori, cui provvederà direttamente il Governo, debbonsi aggiungere quelli affidati alle Società per effetto della legge del 1888, gli altri per quella del 1887 e finalmente quelli per iniziativa privata. Sono 102 milioni nel 1892-93, e 97 e mezzo nel 1893-94.

Quindi, anche riducendo a 30 milioni per anno, in questi due esercizi, le spese per le costruzioni, le somme, che si spenderanno nel biennio, saliranno a 260 milioni, cioè a 130 milioni per esercizio.

Così dichiarò l'onorevole ministro del tesoro nel 1° dicembre dello scorso anno.

Ma, secondo i calcoli della Commissione, si avrebbero invece 108 milioni nel 1892-93, e 81 nel 1893-94, con una media cioè di 94 milioni e mezzo per esercizio.

Nè la esecuzione dei contratti lascia dubbio. Le Società adempiono esattamente i loro obblighi, tanto che alcuni tronchi, già ultimati, saranno aperti all'esercizio nei termini stabiliti, e anche con anticipazione; altri sono in costruzione, e nessun dubbio può essere permesso sul compimento di questi ultimi, sia per la posizione economica delle Società stesse, sia per la modalità dei patti contrattuali nella riscossione delle rate promesse.

Ma se per i lavori affidati all'industria privata; se per lo stanziamento ammesso dei 30 milioni, non vi è da temere per la diminuzione dei lavori; se per la esistenza dei residui, la somma totale disponibile poco o nulla differisce da quella degli anni decorsi, si potrà egualmente esser certi che voi, onorevoli ministri, avete il modo d'inscrivere in bilancio i 30 milioni, oggetto principale della legge? Ma dove sono essi?

Dal bilancio di assestamento, che pochi giorni fa è stato approvato dalla Camera, si rileva un disavanzo di 20 milioni, in cifra tonda, non ostante le economie fatte e i provvedimenti fiscali adottati per raggiungere il pareggio. Ora, come potete a fronte di un disavanzo, trovare i 30 milioni che vi occorrono per le spese ferroviarie?

Avete innanzi tutto il disavanzo, al quale provvederete con leggi speciali, e poi resta da fare la iscrizione dei 30 milioni. Voi, è

vero, prevedete pel futuro esercizio, portando nelle spese effettive i 30 milioni per le ferrovie, un avanzo di 9 milioni per economie, che intendete fare, e per un aumento di entrate, che sperate. Ma la discussione fatta sul bilancio di assestamento ha dimostrato esservi un rilevante disavanzo. E poi vi saranno le maggiori spese, a cui è pur mestieri pensare.

Se dunque non può farsi luogo nel primo esercizio alla iscrizione in bilancio della somma prefissa, vi sarà maggiormente difficile provvedere per l'esercizio futuro, quando i residui dell'oggi saranno esauriti ed il disavanzo del domani sarà aumentato.

Ma frattanto quale sarà il rimedio di una situazione angosciosa, che turba Governo e governati?

Sulla parte ordinaria del bilancio, pel disavanzo che ne risulta, non si può fare alcun assegnamento per le spese ferroviarie. D'altronde è necessario menare innanzi i lavori che sono a carico diretto del Governo. Nella loro sospensione parziale vi sarebbe un danno maggiore di quello, che si potrebbe deplorare, se una sospensione totale fosse possibile, sospensione che nessuno saprebbe consigliare.

Dovete pagare le passività, che risultano dalle pendenze composte, e da quelle che si comporranno; provvedere all'armamento metallico, al materiale mobile, al personale, alle spese di ufficio; insomma a tutto ciò ch'è conseguenza di lavori iniziati, senza contare, che vi è l'obbligo d'intraprendere quelli, che voi solennemente avete dichiarato di fare.

Provvederete adunque con nuove imposte?

Ma allora avrete oltrepassato il limite che vi eravate prefisso. Ho udito ripetere e con insistenza: « Il cielo e la terra passeranno, ma le nostre parole non passeranno, » sicchè sareste caduti con la vostra bandiera, se aveste dovuto ricorrere a tasse nuove o superiori a quelle esistenti.

Ricorrerete al credito? E in questo caso, ove è più il vostro programma? Voi stessi rimarrete spettatori della distruzione dei vostri divisamenti, dei quali non resterà che un ricordo da servire per la storia.

Si troveranno maggiori economie? Ma quando esse non riguardano modifiche organiche, si tradurranno in danno dei pubblici servizi.

È dunque sul vuoto, che innalzate il vostro edificio.

La necessità vi obbliga, ciò non ostante, di ricorrere al credito per procurarvi la somma necessaria da far fronte agl'impegni presi, e perciò dovrete emettere almeno tanti titoli da incassare 30 milioni, così che il vostro progetto di spendere nel quinquennio 180 milioni non sarebbe modificato, lasciando al miglioramento della crisi finanziaria il modo di ottenere in parte i fondi per incontrare le spese negli anni futuri.

Il far debiti per pagarne altri, è un espediente, non un rimedio, è un espediente, che nulla risolve, meno d'indebitarsi maggiormente. Ma è inutile farsi illusione o temporeggiare, perchè la illusione è la proprietà dei deboli, e perchè temporeggiando si correrà il rischio di maggiori iatture con risultati anche peggiori, se si volesse attendere del tutto il largo nel nostro bilancio.

Ma perchè questo affannarsi in tutti gli anni sulla questione ferroviaria? Questione, che io dirò italiana, tanto è intensa, tanto è continua, tanto è persistente; che si affronta e non si supera, che si studia e non si definisce, che si discute e non si risolve. Essa si trascinerà all'infinito, togliendoci tempo e lena, facendo rimanere insodisfatte le popolazioni e tutti sofferenti nelle finanze.

Invece è necessario che le forze del Governo e del Parlamento si riuniscano nell'unico intento di recare un miglioramento a questa situazione, che tutto turba, che tutto inquieta, da togliere sin la speranza, che migliori giorni arridano alla composizione delle forze vive del bilancio.

Voi volete intanto inaugurare un periodo di raccoglimento e di aspettazione per migliorare questa situazione anormale, e sarà certamente un bene. Invocate il raccoglimento, in particolar modo, per mettervi ad un'opera accurata e diligente per la liquidazione dei lavori già fatti, e per la compilazione dei progetti delle linee, che rimangono tuttora da farsi per conto dello Stato, per raggiungere lo scopo prefisso, che cioè un progetto approvato corrisponda in tutto alla realtà, senza fallo e senza variazioni; la lira preveduta, eguale alla lira spesa, il centesimo eguale al centesimo.

Sogno d'infermi e fola di romanzi.

Il raccoglimento risulterà inefficace; se non

sarà modificato il sistema sin'oggi seguito, insieme all'ordinamento amministrativo e tecnico, e se non saranno messe in atto disposizioni, che sono rimaste senza effetto, quasi se non fossero scritte nei regolamenti, che dovrebbero aver vigore.

Sino a che non farete che i progetti compilati con lungo studio si eseguano senza ubbidire a sollecitudini inconsiderate, a desiderî scomposti di chi, o per impero politico, o per ispirito elettorale, comanda, spinge, affretta lavori non istudiati: sino a che non farete, che un progetto sia sottoposto alle osservazioni di quei corpi morali, che hanno interesse diretto nella percorrenza delle strade ferrate nel territorio di loro amministrazione: sino a che non avrete modificato la procedura degli incanti col sistema del limite massimo e minimo, i progetti, quantunque ben fatti, quantunque diligentemente studiati, non corrisponderanno mai alla realtà. Vi saranno sempre varianti, vi saranno perciò sempre questioni, cause di maggiori spese, e voi non potrete fare alcuna previsione di bilancio, che riesca esatta.

Gl'inconvenienti lamentati si ripeteranno, tanto più che manca un vigilante contenzioso, che paralizzi ed affronti le pretese degli impresari. Il decreto organico dell'Ispettorato non ha l'esecuzione che dovrebbe avere.

La responsabilità della vigilanza degli uffici di direzione per le costruzioni, attribuita agli ispettori capi di Circolo e agli ispettori superiori, non ha luogo, e il controllo sulla esecuzione dei progetti regolarmente approvati, non è esercitato. Gli articoli 8, 14 e 15 di quell'ordinamento non hanno avuto mai esecuzione, sono rimasti inosservati.

Quindi le modifiche, quindi le varianti, cause di pretensioni, di liti, di spese.

Con tutto questo si sarà fatta della statica ministeriale, non della dinamica pei contribuenti.

D'altronde è da sperare sul progressivo miglioramento dei redditi ferroviari, con disposizioni opportunamente da adottarsi.

Il provento maggiore, che sin oggi abbiamo avuto, è da attribuirsi al movimento straordinario per feste. Per alcune di esse, ed è la Mediterranea che lo scrive nella sua relazione del 20 luglio 1888; quella Società incassò quattro milioni in aumento dell'anno precedente 1886-87; e l'Adriatica nel 1888 ebbe, per la stessa causa, 500,000 viaggiatori

in più sul 1887. Cessate le feste e sopravvenuta la crisi, si osserva invece una diminuzione, tanto che nella gestione ultima della Mediterranea vi ha una perdita per un milione e mezzo circa.

Se dunque il movimento non è progressivo, come sarebbe da desiderarsi, quali ne sono le cause?

Io non voglio qui enumerarle. Osservo però che il circolo di attrazione di una ferrovia presso noi, non è del tutto ben determinato, giacchè le correnti di alimentazione sono interrotte tuttora, e prive di agenti, che nel loro insieme debbono convergere per stabilire e mantenere viva la corrente.

In tanta difficoltà di provvedimenti, in tanto dibattersi nella soluzione di una questione vitale: non vi ha che l'industria privata; solo rimedio che ora possa invocarsi.

L'onorevole ministro del tesoro nel suo discorso del 19 dicembre 1891, dichiarò che il Governo prendeva l'impegno di studiare a mano a mano che si compissero le ferrovie concesse alle Società, liquidati gl'interessi contrattuali in corso, se non fosse conveniente continuare a compiere, col metodo delle Società, le costruzioni ferroviarie, che ancora ci rimanevano.

Io non accennerò ad alcun sistema, nè dirò quale sia da preferirsi.

Certo l'avere un'industria privata, che fosse proprietaria di una strada costruita, e la esercitasse, lasciando al Governo la parte di controllo, di garentia e di dividendo, sarebbe da preferirsi; ciò che presso noi sarebbe impossibile per la concorrenza delle ferrovie di proprietà dello Stato, e per la legislazione, che le regge.

Nè farò cenno di nessuna combinazione in vigore presso altri Stati.

Questa discussione sarebbe fuori di luogo, e non potrebbe esser fatta. Ma mi restringerò solamente, e me ne dà il diritto la dichiarazione dell'onorevole ministro del tesoro, a richiamare l'attenzione del Governo sulla legge del 1888, con la quale furono approvati i contratti con le Società. Esse eseguono, come già dissi, fedelmente i loro obblighi; i tronchi di linea saranno aperti all'esercizio nelle scadenze rispettive, e le costruzioni hanno dato sodisfacenti risultati economici, da costituire per esse una confortante risorsa.

Oltre e ciò, un maggiore beneficio risulterebbe dalle nuove combinazioni. Le Società,

quando debbono riceversi in consegna, per aprire all'esercizio le linee eseguite dal Governo, accampano pretensioni sul modo onde furono costruite le linee stesse, pretendendo la maggiore perfezione nei lavori; invece, per quelle fatte da loro, ottenuta la facoltà dell'apertura all'esercizio, completano i lavori con molta larghezza.

L'onorevole Rava, l'altro giorno con una analisi sottile, faceva un paragone tra la media del costo chilometrico delle strade ferrate già costruite, e quella risultante dal corrispettivo chilometrico delle concessioni fatte alle Società, per la legge del 1888. Trovava quella, a base di documenti, di lire 291,000 e questa di 400 mila e più, e conchiudeva, che questa ultima media, essendo più elevata, obbligava, se nuove concessioni dovessero farsi, ad affrontare il problema con molto giudizio e con molta ponderazione.

Io non contesto la riserva, che l'onorevole Rava consigliava; anzi l'approvo: osservo però, che le medie delle due costruzioni non possono esser di guida nel determinare la base di contratti futuri.

Invero la spesa di una strada ferrata dipende essenzialmente dalla configurazione più o meno accidentata del paese, dalla struttura geologica del terreno, dai limiti delle pendenze, dal raggio delle curve, dal numero dei binarii, dall'estensione delle stazioni; in una parola, dal grado maggiore o minore di perfezione, che esige la natura e la importanza del traffico.

Le strade ferrate differiscono, grandemente, tra loro, ed occorre una grande esperienza e un grande acume per far paragoni, i quali possono poi dar luogo ad errori.

In tutti i casi, i paragoni possono farsi sopra cifre particolari, non per medie.

Le medie presentano un'espressione uniforme di curiosità, di guida a studii; ma, non ostante le promesse, che fanno, non conducono alla determinazione quantitativa, nè alla certezza, nè alle previsioni; poichè la cifra complessa della media è un mezzo troppo generale, che impedisce di penetrare in tutti i fatti parziali, di cui si compone la media stessa.

Inoltre l'onorevole Rava, a sostegno del suo ragionamento, ricordava le medie delle strade ferrate Meridionali, delle Romane e dell'Alta Italia; ma dal tempo, in cui furono costruite sin'oggi, molte modificazioni sono

avvenute. Invece, avrebbe potuto essere più utile la conoscenza del costo medio delle strade ferrate costrutte posteriormente, se la loro contabilità fosse chiusa, lo che non è.

Ciò non ostante l'onorevole Saracco dichiarava in lire 409,000 la media del loro costo chilometrico, la quale è certamente superiore a quella detta innanzi.

È vero che nei primi tempi il denaro era ad un interesse più alto, ma è debito anche osservare, che oggi il prezzo della mano d'opera, e quello dei materiali sono di molto cresciuti. Oltre a ciò, quasi tutte quelle linee hanno subito trasformazioni nell'impianto della via, e nella soprastruttura per metterle in istato di sostenere il passaggio dei grandi treni e la maggiore velocità di essi. Poi i 144 milioni dell'allegato B ebbero in mira di mettere in istato di assetto le linee delle tre principali reti. Finalmente per parecchie linee, nell'intento di aumentarne la loro potenzialità, fu fatto il secondo binario.

Le spese per tutti questi lavori, ritenuti in conto capitale, debbono necessariamente elevare il costo chilometrico, e per conseguenza anche la media deve elevarsi.

Queste circostanze, comuni non solo a noi, ma anche ad altre nazioni, hanno fatto sì che ora il costo chilometrico delle linee principali è aumentato nel corso di un decennio.

Da una statistica inglese rilevo che in Inghilterra, dal 1874 al 1885, la media chilometrica da lire 562,000 salì a 664,000; in Germania, da 304,000 a 329,000; nel Belgio, da 357,000 a 395,000; negli Stati Uniti, da 155,000 a 200,000. Solamente per la Francia osservasi una diminuzione, da lire 529,000 a 430,000.

D'altronde, il modo della valutazione di una strada ferrata non è uniforme per tutte, come dovrebbe essere. In alcuni Stati il costo esprime non solo l'importo dei lavori effettivi, ma anche quello di tutte le spese precedenti alla costruzione e le posteriori. Per esempio, in Inghilterra, ove si vuole la linea retta, senza spaventarsi per le trincee, pei rilevati, pei grandi ponti e per le lunghe gallerie, nel costo di una strada ferrata, oltre alle spese che non vi dovrebbero appartenere, come quelle per la costruzione dei *docks* e dei magazzini, sono comprese anche le somme pagate per ottenere dal Parlamento i *bills* di concessione o di rigetto. Così per la statistica internazionale del 1883, non fu possibile stabilire la

spesa effettiva di quelle strade ferrate a norma del formulario adottato nella sessione dei delegati all'Aja, nel 1881, per raggiungere la uniformità dei risultati; e la media per l'Inghilterra non si potette fissare, come invece fu fatto per le strade ferrate degli altri Stati.

Secondo una statistica presentata alla Camera dei Comuni nel 1883, le spese parlamentari dal 1872 al 1882 furono di 98 milioni di lire nostre, e siccome il capitale ferroviario, nello stesso periodo, fu di circa 5 miliardi, le spese per le battaglie parlamentari rappresentavano su di esso quasi il 2 per cento. E ricordo che fra le spese vi era quella di 50,000 lire, data ad un ingegnere americano per compenso di una testimonianza resa innanzi alla Commissione parlamentare, lavoro di sole due ore. (*Si ride*).

Quindi la media, a cui si ricorre per far paragoni non solo tra ferrovie di Stati diversi, ma anche tra quelle di uno stesso Stato, non potrebbe, a parer mio, costituire una norma sicura.

Se dunque il costo chilometrico è dappertutto in aumento, non dovrebbe recar meraviglia, se si trovasse elevato quello per le concessioni del 1888; ma ciò non è, poichè l'onorevole Saracco lo valutava a 374,000, e ieri l'onorevole Genala ripeteva e confermava l'esattezza, anzi la scrupolosità adoperata dalla Commissione parlamentare, di cui egli fu relatore nella revisione delle calcolazioni. Questo costo di lire 374,000 è inferiore certamente all'altro di 409,000 delle costruzioni fatte dallo Stato.

Le Società assunsero l'alea di trovare il capitale per le costruzioni e l'obbligo di tutte le conseguenze, cioè le spese di qualunque natura per la buona manutenzione e conservazione delle strade e per tutte le opere, che altrimenti sarebbero andate più tardi, a carico delle Casse patrimoniali, il cui stato d'impoverimento è stato già rilevato dall'onorevole Rava.

Accettarono inoltre il pagamento a rate, liberarono il Governo dal disagio di ricorrere a prestiti, ed eliminando l'ignoto nelle spese di costruzione e le preoccupazioni del futuro, fecero al Governo stesso una posizione determinata pel pagamento della spesa, e resero così le popolazioni sicure dell'adempimento dei loro desiderii.

Tutti questi obblighi assunti e tutti questi benefizi riportati dovevano certamente avere

una valutazione, e quindi, se anche la media del costo fosse superiore, purchè non di molto, a quello delle strade ferrate costruite direttamente dallo Stato, è dover nostro far voti, perchè le rimanenti costruzioni sieno concesse in gran parte all'industria privata, rimanendone a carico del Governo tanta da poter essere, come in altra occasione dissi e dimostrai, campo di osservazione e palestra di studi pratici pei nostri ingegneri.

Io sarei quindi propenso, che sin da ora si desse facoltà al Governo di provvedere, col concedere alle Società i nuovi tronchi da costruirsi, ma a base di progetti compilati regolarmente dal Governo ed approvati nei modi di legge. Ma siccome ciò implica opportune trattative con le Società, comprendo le difficoltà, che si opporrebbero alla proposta, e non v'insisto. Pertanto affermo che con questi mezzi potrà esser risolta la questione ferroviaria, che, a periodi ritmici, si fa innanzi a noi minacciosa di mali, contro cui non vi sono rimedi diversi da contrapporre.

Vero è, che il bilancio avrebbe così un impegno continuo sino al termine del secolo futuro, e forse anche oltre. Sarà questo un debito da legare alla tarda posterità; ma, insieme al debito, avremo ad essa legata una massa di benefici, pei quali la nostra opera non sarà al certo maledetta.

L'onorevole ministro del tesoro, in questa circostanza, invocava, per noi italiani, il coraggio degli americani degli Stati Uniti, la cui generazione estingue i debiti da essa fatti. Quel coraggio si attinge alla larga prosperità, onde gode quel popolo.

Dalla statistica delle strade ferrate del 1890 rilevo, che colà vi sono 1787 società, che esercitano più di 250 mila chilometri di strade ferrate; di queste società 735 sono sussidiarie, che danno cioè in locazione le loro linee, e 40 principali, che esercitano 125 mila chilometri, cioè il 47.51 per cento della lunghezza totale.

Il numero dei viaggiatori trasportati fu quasi di 500 milioni, e il totale dei prodotti di 7 miliardi e mezzo di lire nostre, di cui l'80 per cento, fu incassato da 75 società.

Io auguro alla presente generazione italiana, che molto ha peccato, perchè molto ha amato l'Italia, eguali fonti di prosperità per pagare i debiti, che ha dovuto fare! (*Bene! Bravo! — Parecchi deputati vanno a stringere la mano all'oratore*).

Presidente. La facoltà di parlare spetta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Lanzara, che ha finito ora di parlare, ha portato di nuovo dinanzi alla Camera la questione finanziaria; ma poichè essa fu argomento di discussione per due lunghe settimane, io crederei di fare opera assolutamente inutile se ritornassi sopra di essa. Quindi io cercherò di attenermi strettamente alla parte tecnica del disegno di legge; osservando semplicemente che esso lascia aperta la via a tutte le soluzioni, e nel tempo stesso giova a migliorare le condizioni del bilancio, sottraendo una grossa incognita che per molto tempo ha pesato sul nostro credito. Ed ora, per rispondere alle varie osservazioni che furono mosse al disegno di legge, comincerò dall'onorevole Arbib, il quale riteneva che sarebbe stato meglio limitarsi a porre nel prossimo bilancio 30 milioni senza darsi pensiero degli anni successivi.

Ma, onorevole Arbib, la legge che ora facciamo è diretta a modificare le leggi precedenti, modificandone il piano finanziario; di maniera che, se si provvedesse solamente all'esercizio 1892-93, rimarrebbero integri gli stanziamenti che le leggi precedenti hanno stabilito fino al 1897. Era pertanto indispensabile coordinare il problema ferroviario con le necessità della finanza e fare un nuovo piano, il quale desse modo di provvedere ai bisogni più urgenti, e nel tempo stesso non pregiudicasse qualsiasi ulteriore soluzione. E questa legge raggiungerà lo scopo che il Governo si è prefisso nel presentarla.

Arbib. Chiedo di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ed ora vengo all'onorevole Sonnino, il quale, con quell'acume che è proprio del suo fine ingegno, ha voluto fare un conto accuratissimo, ma per giungere alla conclusione di sopprimere 43 milioni di nuovi lavori. La Camera però comprende che qualora si sopprimessero questi 43 milioni di nuovi lavori, la legge non raggiungerebbe il suo scopo, quello cioè di fare una sosta la quale dia modo di raggiungere altre soluzioni, e nel tempo stesso non turbi il naturale, necessario, logico sviluppo dei lavori ferroviari.

Senza entrare in una minuta indagine di cifre, mi riservo di dimostrare in seguito come sia necessario provvedere a nuove linee, oltre quelle in corso di costruzione, e non per esi-

genze parlamentari, come ebbe a dire l'onorevole Sonnino, ma per necessità di ordine tecnico e di ordine economico, imperocchè senza questo stanziamento si avrebbe un danno assai maggiore di 43 milioni.

Ora mi rivolgo all'onorevole Rava.

L'onorevole Rava, veramente, più che una critica al disegno di legge, ha voluto fare una critica al sistema di provvedere alle costruzioni mediante convenzioni con le Società. L'onorevole relatore ha raccolto il guanto, ed ha risposto per conto suo. Io non entrero nella disputa e mi restringerò agli appunti, che egli più direttamente mi ha rivolti.

Egli dice: io sarei stato molto propenso ad approvare il primo progetto presentato, nel giugno, ma non posso approvare il secondo.

Or bene, se l'onorevole Rava, che ha tanto ingegno, riflette bene, si deciderà ad approvare anche questo. Quale è veramente la differenza sostanziale fra i due progetti?

Messo da parte il quesito finanziario, se si debba provvedere alle costruzioni con emissioni di titoli, o con la iscrizione della spesa nel bilancio, si ha questo, che col primo progetto in 10 anni si spendevano 500 milioni, col secondo progetto in 5 anni se ne spendono 180. La differenza dunque per il quinquennio è di soli 70 milioni. Ma, se si tien conto del fondo di 32 milioni della quarta categoria, il cui pagamento verrà a cadere oltre il quinquennio; se si tien conto di quanto l'esperienza di questi 7 od 8 mesi ha dimostrato, che cioè nei residui vi è un margine più largo di quello che si prevedeva; si vedrà che sia per sviluppo, sia per la durata dei lavori, sia per il tempo in cui le linee debbono aprirsi all'esercizio, non vi ha tra i due progetti differenza sostanziale.

Un altro appunto faceva l'onorevole Rava, il quale aveva quasi un carattere personale. Egli ha citato alcune parole da me pronunciate nel 1886, ritenendole in contrasto con il concetto di questo disegno di legge.

Ora, onorevole Rava, le dirò che non solo non rinnego quelle parole, ma non rinnego una sillaba di quel che ho detto durante tutta la mia vita politica. Io sono stato sempre propugnatore del programma delle economie; e la mia presenza su questi banchi dei lavori pubblici significa appunto applicazione di quel programma. Io ho sostenute sempre le economie, anche nel 1886, sebbene fossimo

allora nel periodo del più alto corso della nostra rendita e di tutti i valori italiani.

Più che per quello che io dissi nel 1886, avrebbe l'onorevole Rava potuto farmi appunto, per l'opera mia relativamente alla legge del 1888 dovuta all'onorevole Crispi e all'onorevole Saracco, e che io ricordo a cagion d'onore, perchè fu una legge di giustizia distributiva, mercè la quale i lavori del mezzogiorno, che erano stati per lungo tempo trasandati, furono di molto accelerati.

Infatti se quella legge fu proposta dall'onorevole Saracco, ed ebbe a valoroso relatore l'onorevole Genala, io fui presidente della Commissione che lo sostenne nella Camera; ma nemmeno in quella circostanza ho smentito il mio principio, di ridurre e non allargare le spese dello Stato, comprese quelle delle ferrovie.

Il concetto originario del Governo era quello che si dovessero compiere i lavori in otto anni, e la Giunta parlamentare chiese che fosse allungato di quattro anni, ed ottenne che fosse portata a dieci anni; quindi se il carico del bilancio dello Stato riuscì meno grave, si deve principalmente all'opera di quella Giunta parlamentare. E quella Giunta, della quale, oltre tanti valenti, faceva parte anche l'onorevole Giolitti, ha esaminate le Convenzioni con la lente del microscopio; sebbene entrassero a comporla molti deputati che rappresentavano le linee la cui costruzione non avrebbe sopportato differimento; e le Convenzioni furono in gran parte rifatte con vantaggio dei contribuenti e della esattezza delle previsioni.

Di guisa che, se l'onorevole Rava, così studioso com'è, ha potuto trovare molti dati esatti per fare i suoi conti, lo deve all'opera di quella Commissione e specialmente all'onorevole Genala che fece una relazione accuratissima.

Io poi debbo fare, a proposito dell'onorevole Rava, un'osservazione d'ordine generale. Egli ha detto: si mantengono gl'impegni di diritto privato, non si mantengono gl'impegni di diritto pubblico. Con tutto il rispetto che ho per la sua cultura giuridica, mi permetta l'onorevole Rava di dirgli che una convenzione sancita dal Parlamento è una legge come un'altra, e quindi costituisce un impegno di diritto pubblico.

Ma un impegno di questa natura deve poi trovare la sua sanzione pratica negli stan-

ziamenti in bilancio. Ora siccome è il Parlamento che vota tutti gli anni il bilancio, se il Parlamento ha consentito con la legge del bilancio di ridurre gli stanziamenti, ha revocato l'impegno primitivo con un altro che ha pari valore ed efficacia. Quindi io non posso, dal punto di vista del diritto, riconoscere alcuna differenza fra l'una e l'altra forma o di contratto o d'impegno.

Ed ora, seguendo l'ordine degli oratori, debbo fare un sincero ringraziamento al mio onorevole amico Romanin-Jacur, il quale, con un discorso veramente magistrale, provò che era inutile discutere del progetto delle ferrovie come si trattasse del mostro descritto dal Baretto, che non sapeva se il papa fosse una bombarda o una montagna, o qualche cosa di simile.

Oramai le ferrovie sono quasi tutte fatte...

Una voce al centro. Ma non tutte!

Branca, ministro dei lavori pubblici. ... quasi tutte, e quelle che sono in costruzione in gran parte sono assicurate in modo che non vi è forza nè divina, nè umana, che possa impedirne il compimento. Tutto il problema si riduce a 1079 chilometri, come ha elegantemente provato l'onorevole mio amico Romanin-Jacur.

E quindi, partendo da questo punto, mi è facile rispondere all'onorevole Mirabelli, il quale parlava di speranze tradite, di popolazioni deluse. Ora io mi rivolgo proprio a lui e gli dico: ma da quando vi sono stati tanti lavori nella sua nativa Provincia come ve ne sono ora? Quella celebre Cosenza-Nocera, che fu stabilita con la legge del 1879, quando è stata messa praticamente in costruzione, se non proprio in questi tempi di finanza austera?

Ora, come si può parlare di speranze tradite e di popolazioni deluse? Io credo invece che le popolazioni interessate debbano per la prima volta allietarsi di vedere che si pensa a loro e si provvede ai loro bisogni.

Mirabelli. Chiedo di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ma vi è di più; è proprio in questo momento che più largamente sono sviluppati i lavori sulla Eboli-Reggio, precisamente nel tratto che attraversa la Provincia nativa dell'onorevole Mirabelli.

Dunque non mi pare che le popolazioni che hanno avuto pazienza per venti anni e più, debbano impazientirsi proprio nel momento in cui più fioriscono i lavori in quei luoghi.

E l'onorevole Giampietro, il quale voleva dimostrare che le Province più ferite erano quelle del Mezzogiorno, mi forniva coi suoi calcoli e con le sue cifre la più persuasiva ed eloquente dimostrazione contro la sua tesi. Infatti che cosa diceva l'onorevole Giampietro? Vi sono tanti chilometri aperti all'esercizio (non ripeto le cifre per non tediare la Camera) nelle Province centrali e settentrionali, e vi sono 1200 chilometri in costruzione nelle Province meridionali. Ora io avrei compreso che l'onorevole Giampietro si fosse lagnato se la maggior parte delle ferrovie da costruirsi fosse stata nelle altre parti d'Italia; ma poichè questa legge non turba le costruzioni in corso nel Mezzogiorno, io non so davvero di che egli possa dolersi.

E passo all'onorevole Corvetto. Egli invocava le ferrovie di importanza militare; ma delle utili ed importanti ferrovie strategiche molte sono già costruite da tempo. Le altre ossia l'Eboli-Reggio e la Messina-Patti-Cerda che vanno, l'una all'estremo del continente, l'altra all'estremo della Sicilia, sono in corso di costruzione.

Tra le più importanti rimangono tre, la Sanseverino-Salerno, la quale non solo non viene ritardata, ma con questo disegno di legge riceve uno stanziamento nuovo di 3 milioni che non aveva con le leggi precedenti; la Parma-Spezia che conserva tutta la dotazione necessaria al suo compimento; e la Faenza-Firenze, che è la ferrovia militare per eccellenza, la quale pure riceve uno stanziamento assolutamente nuovo di 3 milioni.

Vi sono poi le ferrovie militari di ordine secondario, cioè l'Aulla-Lucca, la Fabriano-Sant'Arcangelo, la Casarsa-Gemona. Ma della Fabriano-Sant'Arcangelo sono appaltati due tronchi, e si provvede all'appalto del terzo perchè la linea sia completa fino ad Urbino; e per l'Aulla-Lucca dichiarerò più tardi come si provvederà alla costruzione di alcuni tronchi. Quindi non ci può esser mosso alcun rimprovero per ciò che concerne queste ferrovie d'importanza militare.

L'onorevole Artom ha fatto delle osservazioni molto acute; ma siccome esse concernono assai più l'esercizio che le costruzioni, ed io desidero di non complicare la discussione, così mi asterrò dal raccoglierle. Però parecchie delle sue osservazioni sono giustissime, e quando il Governo dovrà presentare

qualche provvedimento che riguardi l'esercizio, certamente ne terrà conto.

E, giacchè l'occasione mi si presenta, mi piace qui di dire alla Camera, e così risponderò anche ad alcune osservazioni dell'onorevole Rava, che a misura che le liquidazioni procedono, anche l'incognita paurosa delle Casse patrimoniali, dei fondi di riserva, e dell'allegato B, si presenta sotto colori meno foschi.

Si è disputato tante volte (ed anche in questa discussione ne faceva oggetto delle sue osservazioni l'onorevole Rava) degli 84 milioni della legge del 1888.

Ma che hanno a fare gli 84 milioni con le Casse patrimoniali? Sotto l'impulso del bisogno che allora premevasi è chiesto di imputare quella somma alle Casse patrimoniali, come si sarebbe potuto imputarla al Fondo del culto. Ma essi non devono punto entrare nel conto delle Casse patrimoniali.

Gl'impegni che effettivamente gravano su di esse furono dall'Amministrazione indicati con la maggiore diligenza, e con la più scrupolosa esattezza; ma gl'impegni non sono liquidazioni; ed a misura che le liquidazioni, si vanno facendo si vede che la situazione delle Casse è meno oscura di quello che si poteva prevedere.

Lo stesso deve dirsi per l'allegato B.

Ma, fatto questo cenno fugace, io non mi ci arresto, anzi prego la Camera di riservare la questione a quando si tratterà questo tema, che veramente è di grande importanza.

Non risponderò al mio amico l'onorevole relatore col quale siamo corresponsabili...

Una voce al centro. Ma non d'accordo.

Branca, ministro dei lavori pubblici. ...benchè io credo ch'egli, come austero commissario del bilancio, abbia forse una tavolozza meno colorita della mia.

Risponderò piuttosto all'onorevole Mirabelli, il quale in base ai calcoli del direttore della statistica, il commendatore Bodio, afferma che il prodotto delle ferrovie italiane non è del 2 per cento ma che, integrato con tanti compensi indiretti, sale al 4 per cento.

Ebbene, io accetto questa cifra, ma onorevole Mirabelli, l'interesse minimo che si è pagato per la costruzione delle ferrovie è stato il 5. Chi ha pagato la differenza? Il contribuente. Ora, fino a quando il contribuente italiano, non si troverà in condizione da poter dare una quota superiore d'imposta senza

sottrarla ad altre fonti di ricchezza, la ferrovia potrà essere considerata una necessità sociale, ma non potrà considerarsi come un elemento di ricchezza; ed è perciò necessità imprescindibile, al punto in cui siamo, mentre non si trova danaro che ad un interesse molto elevato, il mettere la costruzione delle ferrovie in armonia con le condizioni della finanza.

Tutte le opere pubbliche rappresentano un'utilità sociale; ma un'utilità sociale piuttosto indiretta, che diretta: poichè non si può vendere una strada, come non si può vendere un porto; tutto al più, potrà ritrarsene un pedaggio. La ferrovia invece rappresenta un ente industriale; è una vera ricchezza; essa è commerciabile; consente che si emettano su di essa azioni ed obbligazioni; si può comprare e vendere; dà un reddito. Ma perchè le spese che per essa si sostengono si possano considerare produttive, occorre che fruttino davvero; ora se, invece, non ostante ogni amplificazione di calcoli, la ferrovia, tra utile diretto ed indiretto, dà solamente il 4 per cento, e voi siete obbligati a pagare il 5 o il 5 e mezzo d'interesse sul danaro impiegato nella costruzione, è evidente che non si può più parlare di spesa produttiva.

Studi recentissimi hanno però assodato che non è nemmeno vero che le ferrovie diano sempre impulso al commercio locale ed incremento alla ricchezza dei paesi che percorrono: perchè è stato provato che, se la ferrovia riesce a creare una corrente di esportazione, riesce utile localmente; ma, se percorre paesi che non consumano i loro prodotti o che hanno altri mezzi di trasporto, e non serve che a portarvi prodotti di altri mercati, invece di essere elemento di ricchezza, può essere elemento di depauperamento locale.

Infatti è accaduto in molti luoghi, che, costruita una ferrovia, i terreni sono deprezzati; onde fu rovesciato un canone che era stato ritenuto come un domma inconcusso da tanti economisti ed uomini di Stato. Il progresso si svolge, e, svolgendosi, presenta sempre aspetti nuovi, che la scienza raccoglie.

Veniamo ad un altro punto che è stato oggetto di tanti discorsi: la questione operaia.

Si è detto che le ferrovie alimentano il lavoro degli operai. Ora io ho voluto far fare una statistica diligente, da cui risulta che, per tutte le costruzioni dirette, il numero degli operai impiegativi è di 25,000, di cui

11,000 locali e 14,000 presi da altre Provincie. Ammesso che al doppio di questa cifra si arrivi, attribuendo altri 25,000 operai ai lavori sociali, sta in fatto che tutta la questione operaia rispetto alle ferrovie si limita a 50,000 persone: ed io non credo che la questione del lavoro nazionale ne possa poi ricevere un grandissimo sollievo. Ma, ciò premesso, per precisare uno dei termini del problema, debbo aggiungere che questo disegno di legge risponde ad una migliore graduazione del lavoro fra questi operai. Infatti, nel 1892-93, indipendentemente dai 30 milioni che si stanziavano e dalla somma considerevole dei residui, (che non si spendono in questo esercizio ma si spenderanno parte nel 1892-93 e parte nel 1893-94), si spenderanno 50 milioni per lavori sociali e altri 50 per anticipazioni, ossia un totale di 130 milioni di lavori, senza parlare dei residui.

Nel 1893-94, si spenderanno 45 milioni per lavori sociali e 47 per anticipazioni; più i 30 milioni soliti, più la quota dei residui.

Nel 1894-95, si spenderanno 32 milioni per lavori sociali, 25 per anticipazioni, e 40 per lo stanziamento di bilancio; in tutto 97.

Nel 1895-96 abbiamo 20 milioni per lavori sociali, 16 per anticipazioni e 40 per quota del bilancio: in tutto 76 milioni.

Nel 1896-97, abbiamo 16 milioni per lavori sociali, 10 per contratti di anticipazioni, più 40, quota del bilancio: in tutto 66 milioni.

Al 1897-98, poi, i lavori sarebbero cessati; e quindi, se si fosse proseguito il piano della legge 1888, noi ci saremmo trovati allora dinanzi al nulla come lavoro di operai.

Ora io dico: è meglio uno svolgimento graduale del nostro gran piano ferroviario, (piano che tante altre nazioni hanno pure come noi: ad esempio, la Francia ha il piano Freycinet, ecc.) od un lavoro molto intenso in un dato tempo e poi più nulla? Evidentemente è preferibile uno svolgimento graduale dei lavori.

E quindi, anche come questione sociale, allungando il periodo dei lavori, questa legge aiuta a risolvere il problema anzichè a complicarlo. Avviene così, signori, in tutte le cose: alla pleora in un senso dovrebbe poi seguire la scarsezza in un altro. Invece non correndo troppo, ma camminando sempre benchè più adagio, si può esser sicuri di evitare una crisi. Inoltre debbo far notare che in fa-

vore, non di un rallentamento ma di una migliore graduazione dei lavori, soccorrono anche altri criterii. Notate, o signori, queste cifre semplicissime, ma importanti, che io vorrei impresse nella mente di ogni italiano.

Nel 1891 si sono aperti all'esercizio 80 chilometri di nuove ferrovie; nel 1892 chilometri 223; abbiamo quindi in due anni 303 chilometri di ferrovia in più. Ebbene, il prodotto ferroviario in questi due anni è diminuito di quattro milioni. Notate che non parlo di media chilometrica, perchè quando un maggior prodotto è esteso ad un numero maggiore di chilometri, s'intende che il quoziente è minore.

Qui si tratta che noi, con 303 chilometri di più abbiamo avuti quattro milioni di minore introito. Dunque parlare a quest'ora di produttività di ferrovie e parlare a quest'ora di sviluppo ferroviario, come elemento di ricchezza, è fare un'asserzione che è smentita da tutti i fatti, da tutte le cifre, da tutti i fenomeni in mezzo ai quali viviamo.

E vi è anche un altro argomento importante a questo proposito. Noi abbiamo i contratti d'esercizio. Io non farò ora la questione dell'obbligo giuridico che abbiamo di osservare cotesti contratti, e del dovere di lealtà che ci si impone. Io faccio una questione di puro tornaconto, e dico che quando si è assestata la questione dell'esercizio su certe basi, in modo, cioè, che non venga a creare nuovi perturbamenti economici in un paese già scosso; quando questo esercizio frutta in ragione di 60 milioni all'erario, il problema dell'esercizio merita di essere studiato nel suo rapporto col problema delle costruzioni.

Ora, le cifre che vi ho messo sott'occhi, provano che, per ragioni diverse, la crisi è tale che nuovi sviluppi ferroviari, invece di essere elementi di ricchezza nazionale, sono elementi di depressione economica. Si potrebbe ricordare ciò che è accaduto in altri paesi; si potrebbe anche dire che molte di queste linee nuove rappresentano un raccorciamento, e che perciò è naturale la diminuzione del prodotto. Questo sarà un buon effetto per l'economia sociale. Ma io qui torno a dire che tutti questi miglioramenti nei servizi pubblici, come utilità sociale indiretta, possono essere permessi ad un paese ricco, non ad un paese il quale deve cercare il danaro ad un interesse così elevato.

Dunque, anche in rapporto all'esercizio, se

voi avrete tutta la rete costruita per il 1897-98 aggraverete di molto le condizioni di esercizio; e quando le ferrovie saranno costruite, vi si solleverà una questione più grossa di quella che oggi si sta dibattendo. Se viceversa voi andrete graduando le nuove costruzioni in modo che si vadano compiendo poco alla volta, allora anche il problema dell'esercizio sarà di molto semplificato. Nè dovete dimenticare, signori, che molte delle nostre ferrovie sono giovani: e dico giovani nel senso che le ferrovie hanno un'epoca di svolgimento naturale che, nei primi quindici anni, aumenta sempre, perchè il commercio lascia le antiche vie e gli antichi mezzi di trasporto e si addensa sulle ferrovie, ma dopo non è più che un aumento normale, soggetto piuttosto alle vicissitudini della economia del paese, anzichè ad uno sviluppo proprio della ferrovia. Ora, siccome noi per molte ferrovie siamo nel periodo che chiamo della gioventù, se andiamo adagio potremo graduare le costruzioni in modo che non disturbino l'esercizio; e che anzi questo possa mantenersi integro. Perciò, anche per questo verso, non una sosta, ma una migliore graduazione gioverà non solamente alla finanza, ma anche al migliore andamento ed al consolidamento dell'azienda ferroviaria in Italia.

Credo così di aver dimostrato per sommi capi, che il presente disegno di legge non nuoce ad un graduale e retto sviluppo delle costruzioni; non nuoce al lavoro nazionale, ma anzi l'alimenta in una proporzione più giusta, e per una durata più lunga; e che questa migliore graduazione può giovare moltissimo a mantenere in buon assetto le condizioni dell'esercizio.

Ma debbo ancora affrontare un'obiezione e risolverla. È stato detto anche in altra discussione, che i lavori pubblici sono sospesi.

Ora il fatto è che non si è sospeso nulla. Si sono fatti molti reclami, ma io sfido chiunque a formularne uno che sia ben fondato. E poi, rispetto a questi timori di sospensioni che non sono avvenute, io dico essere impossibile che la diminuzione dei lavori pubblici abbia potuto esser causa della crisi che abbiamo attraversata e che stiamo attraversando; in quantochè nel quadriennio dal 1^o gennaio 1888 al 31 dicembre 1891, abbiamo speso per sole costruzioni fatte direttamente dallo Stato 403 milioni, più i 100 milioni di contratti d'anticipazione vale a dire che ab-

biamo speso per ferrovie oltre 200 milioni all'anno, cifra che non s'è mai spesa dacchè esiste il Regno. E nell'anno 1888, primo del quadriennio, i soli pagamenti fatti dallo Stato si elevarono nientemeno che alla somma di 297 milioni. Ora io dico: se spendendo in questo quadriennio tra costruzioni dirette, costruzioni sociali e costruzioni con contratti d'anticipazione oltre 200 milioni ogni anno, la crisi si è avverata in modo così intenso, come volete attribuire a sospensione di lavori pubblici una crisi, la quale, per effetto dei lavori pubblici, non avrebbe dovuto accadere?

Viceversa si può dire che i grandi oneri che ha avuto il credito sia sotto forma di debiti di Stato, sia sotto la forma indiretta degli intraprenditori che hanno dovuto appropriarsi quasi intiera la disponibilità delle banche, sono invece una delle cause che hanno determinato una crisi del credito, che è poi la vera ragione principale della crisi che ci travaglia.

Ecco dunque che quando andiamo ad esaminare certi argomenti alla luce del sole, piuttosto che ricavarne certe conclusioni, se vogliamo esser logici non solo, ma se vogliamo veramente stare nella verità delle cose, dobbiamo proprio giungere a conclusioni assolutamente opposte. E chiuderò questa parte, che dirò generale, con alcune osservazioni circa l'Ispettorato.

Essendo a capo di quell'Amministrazione, io non intendo recitare quella parte di obbligo, che ogni ministro deve fare a pro della Amministrazione a cui presiede. Ma io amo anche qui di dire la verità intera e nuda dinanzi al Parlamento. Prima di tutto bisogna persuadersi di una cosa: che nell'Ispettorato, si chiami Direzione generale, si chiami Ispezione, si chiami come si vuole, sono raccolti tutti coloro che dal più al meno da trent'anni a questa parte si sono occupati delle ferrovie dello Stato.

Qualunque sia il ministro dei lavori pubblici (e io mi dichiaro il più incompetente), sia anche competentissimo, non è a credere che possa egli penetrare in tutti i più minuti particolari dell'Amministrazione da sè solo. È necessario che egli abbia un Corpo al quale affidarsi, e che si può chiamare come si vuole.

Se questo Ispettorato è nato, dirò così, sotto cattiva stella, da parere, con un nome a parte, quasi in opposizione al Genio civile,

ciò non toglie che l'Ispettorato, quale è, sia composto in massima parte di elementi tecnici. Ed io debbo, con la solita mia franchezza, accennare un altro fatto: io spesso ho udito in quest'Aula parole infuocate contro l'Ispettorato; ma quando sono andato a leggere i rendiconti per prenderne nota, anche per farne prender nota ai funzionari interessati, ho visto che le parole infuocate erano diventate molto blande: il che vuol dire che gli stessi oratori, nel rileggere le loro parole, hanno visto che era meglio temperarle.

Dunque io dichiaro che, salvo qualche riforma per la quale, dopo una Commissione importantissima nominata dall'onorevole Finali, ne ho nominata un'altra io e che è prossima a presentare le sue conclusioni, salvo, dico, qualche riforma, l'Ispettorato non solamente dev'essere mantenuto, ma deve essere avvalorato. Perchè, sia che vogliate fare costruzioni di Stato, sia che vogliate servirvi delle Società, sia che vogliate riscontrare l'esercizio, avete bisogno di un corpo che abbia la coscienza di sè stesso, che sappia di rappresentare l'amministrazione dello Stato, e voglia far valere gli interessi del Governo, sia contro le Società, sia contro i funzionari, sia anche contro i cittadini che non volessero stare entro i limiti dei loro diritti.

Giampietro. E questo è quello che non fa!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Questo è quello che non fa! Ma, onorevole Giampietro, Ella fa parte di una Commissione, (ed io spero di valermi dei suoi consigli) in cui volli appunto rappresentate tutte le opinioni le più disparate per vedere all'atto pratico che ne uscirà fuori; perchè di discorsi se ne possono fare molti e quando si è risolta la tesi teorica è risoluto tutto; ma quando poi siamo nei fatti, bisogna urtare molti interessi, e non è punto facile giungere ad una soluzione completa senza incontrare le più grandi difficoltà.

Ora io dico: anche per questo verso l'Ispettorato deve essere mantenuto e rafforzato. Sarà modificato, sarà riformato, ove occorra; potrà mutarglisi nome; ma insomma ci vuole un'alta amministrazione di Stato, la quale, sotto una forma o sotto un'altra, come in tutti i paesi nei quali le ferrovie non sono pura industria privata, deve invigilare tutta l'azienda ferroviaria; e questo corpo deve essere circondato di ogni considerazione. A questo proposito dell'Ispettorato, debbo trattare anche la questione del personale, intorno a cui l'onorevole

relatore pareva dubitare che potesse la spesa essere contenuta nelle cifre che sono stabilite nel disegno di legge.

Ora, anche rispetto al personale, io posso dare cifre ed affermazioni precise. Quando io ho assunto l'amministrazione dei lavori pubblici, erano iscritte 4,800,000 lire per il personale straordinario. Nella nota del 2 marzo, quando furono recisi 19 milioni dalla tabella delle costruzioni, furono tolte 800 mila lire per il personale. Siamo al nono mese dell'esercizio; ed io assicuro la Camera che si resterà nella cifra dei quattro milioni, e quindi sarà realizzata l'economia di 800,000 lire. Come vede la Camera, io annuncio risultati, e non promesse. Nello stesso modo dico che la cifra prevista ora in tre milioni sarà sufficiente. E ne dico subito la ragione. Qualunque Corpo di funzionarii che non si alimenti di nuove reclute, si assottiglia naturalmente. Ora, in quattordici mesi, io non ho ammesso nessun nuovo funzionario, e non ne ho sostituito alcuno. È accaduto perciò che, ad esempio, terminata una linea, qualcuno che avrebbe dovuto andare in un'altra, ha preferito rinunciare: un altro ha accettato una buona uscita: un terzo ha dovuto soggiacere al destino comune ai mortali: e così di mano in mano il vuoto si è andato, come si va, formando.

Di più io ho preso accordi col mio collega delle finanze, il quale ha assunti parecchi di quest'ingegneri nei lavori del catasto. Ed ecco come e perchè le cifre determinate basteranno. Nè tema la Camera che io intenda di prender centinaia d'impiegati e metterli sul lastrico! Io non lo farò mai! Ma *festina lente*; ad uno ad uno, a misura che il bisogno cesserà, uno ad uno prenderanno la loro via e cesseranno di aggravare il bilancio dello Stato. Quindi, anche per questo verso, io posso dare alla Camera assicurazioni precise.

Ed ora, esaminata così la questione nelle linee generali, a me tocca, in modo brevissimo, di dar ragione dei singoli stanziamenti, appunto perchè non resti dubbio alcuno nella mente di voi, onorevoli colleghi.

Cominciamo dall'estrema Sicilia. La Castelvetro-Porto Empedocle non è una linea ritardata. Gli studi già fatti seguivano un tracciato lungo il mare, tracciato che non rispondeva alle necessità. Io invece ho già stabilito in Castelvetro un ufficio per fare lo studio definitivo e completo per il tracciato già approvato dal Consiglio superiore.

Questo tracciato, il quale va per l'interno, ha pure anche l'altro vantaggio di prolungare la linea (e qui la Camera non si spaventi, non a spese dello Stato, ma col semplice concorso chilometrico) di prolungare la linea Palermo-Corleone, la quale anzi è in sofferenza, perchè è una linea che non ha uno sviluppo sufficiente. E mediante il prolungamento della linea Palermo-Corleone, il sistema ferroviario siciliano sarebbe completo, perchè non solamente avrebbe le linee lungo il mare, ma, come vi è un nodo ferroviario a Caltanissetta, vi sarebbe una seconda comunicazione da Palermo verso Girgenti. Dico di più: che mentre questo breve differimento giova alle condizioni tecniche della linea, io credo che gioverà anche al bilancio dello Stato; perocchè siamo in un tempo in cui i lavori costano di meno per la concorrenza che si fanno le varie Imprese e le varie Società. E poi, appunto perchè i lavori della Società Sicula e gli altri lavori ferroviari in Sicilia si vanno quasi estinguendo fra il 1894 e il 1895; se poco prima di quell'epoca potrà cominciarla la costruzione della Porto Empedocle-Castelvetro, mercè i mezzi d'opera che saranno disponibili, la costruzione costerà infinitamente meno. Resta una questione riservata: ma, come dico, non vi è ragione assoluta di bilancio per il differimento; vi è una ragione assolutamente tecnica.

Prendiamo il Mezzogiorno continentale, e qui ritornando all'onorevole Giampietro, gli dico: dove sono i lavori sospesi? In tutto il Mezzogiorno continentale non vi è che una parte della Cosenza-Nocera, alla quale si è cominciato a lavorare appunto in quest'anno. Ma la Cosenza-Nocera che è prevista per quaranta milioni, importerà una spesa di oltre 70 secondo lo studio più discreto...

Mirabelli. Non è esatto!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Come? È esattissimo! Secondo lo studio più discreto importa 70 milioni, secondo altri studii ne importa 95!

Mirabelli. E le sue dichiarazioni al Senato!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Le mie dichiarazioni al Senato sono che si può andare fino a Rogliano... (*Altra interruzione dell'onorevole Mirabelli*).

Dunque io dico che la Cosenza-Nocera, se si volesse comprendere negli stanziamenti, non basterebbero i quaranta milioni, ma bisognerebbe domandare immediatamente al mio

collega il ministro del tesoro per il 1896 altri 30 milioni di maggiore stanziamento.

L'onorevole Mirabelli richiama le mie dichiarazioni al Senato. Io ho la mia parte di responsabilità per i sette milioni che si stanno spendendo per il tronco Cosenza-Pietrafitta. Si può andare fino a Rogliano perchè si spendono soli venti milioni; e con Rogliano la linea sarebbe come finita, perchè avrebbe il suo innesto sulla grande strada delle Calabrie. Ma questa è una questione riservata, e che non è punto compromessa dalla legge presente.

Se la Cosenza-Nocera non ha altro appalto continuativo e va oltre il quinquennio, dipende dalla insufficienza degli stanziamenti del 1888, stabiliti in base ad un progetto che poi non fu ritenuto corrispondente agli obiettivi locali di quella linea, e che era stato redatto con previsioni insufficienti.

Sempre nel Mezzogiorno continentale, osservo che i due tronchi dell'Avezzano-Roccasecca (che secondo la legge del 1888 avevano stanziamenti fissati pel 1894-95) non perdono nulla nell'aspettare. Vi sono infine i tronchi in piccola parte già fatti della direttissima Roma-Napoli. Neppure per questi si può dire che vi sia ritardo, perchè gli stanziamenti sono stabiliti per dopo il 1896. Ed io credo che quando si potesse addivenire ad una qualche combinazione per congiungere il tronco della Sparanise-Gaeta alla Terracina-Velletri, si avrebbe un grande vantaggio, perchè allora, invece di avere due tronchi staccati che non possono dare un prodotto cospicuo, si avrebbe una vera linea succursale per la Capitale, e si potrebbe avere un bel prodotto. Ma questo non è contemplato nel progetto, perchè bisognerebbe domandare nuovi stanziamenti al ministro del tesoro, e quindi è anche questa una questione riservata.

Sgombrato così il terreno pei 1,200 chilometri del Mezzogiorno (ed io ho voluto citare linea per linea, e potrei dire chilometro per chilometro per togliere ogni dubbio), passo a parlare dell'Italia centrale.

Nell'Italia Centrale è contemplato il tronco Pergola-Acqualagna, non per ragioni parlamentari, ma per ragioni assolutamente tecniche. Invece l'altra parte da Urbino a Sant'Arcangelo non è contemplata precisamente perchè concerne stanziamenti che si protraggono negli anni successivi.

Quanto alla linea Aulla-Lucca bisogna distinguere. Vi è il tronco da Ponte a Moriano ai Bagni di Lucca, che misura quattordici chilometri. I nove già costruiti sono percorsi quasi da nessuno, inquantochè vi è la strada rotabile, e vi è una tranvia, per cui nessuno si serve della ferrovia. Ma prolungato questo tronco sino ai Bagni di Lucca, potrà dar luogo a qualche commercio. E qui soccorrono le acute osservazioni dell'onorevole Artom, poichè è una contrada che essenzialmente si presta, per l'abbondanza dell'acqua e per la svegliatezza degli abitanti, a sviluppo industriale. Quindi anche lì lo stanziamento proposto non rappresenta una cedevolezza, una convenienza parlamentare, ma una utilità economica diretta di primo ordine.

Vi è poi l'altro tronco Aulla-Fivizzano, ed anche quello è un complemento della Parma-Spezia, dove vi sono miniere importanti, ed un tronco che darà certamente prodotti non dispregevoli. Quindi anche questo tronco deve essere considerato, tanto più che vi sono i contributi della provincia di Massa. Anzi, a questo proposito, dichiaro che siccome per questi soli due tronchi lo stanziamento dei residui non sarebbe sufficiente, essendovi però altri residui disponibili, in quella legge speciale sarà provveduto allo storno al fine di provvedere ad integrare il fondo per questi due tronchi.

Proseguiamo nell'Italia centrale. Abbiamo la Borgo San Donnino-Cremona, e la San Donnino-Gaiano. La San Donnino-Gaiano va nel secondo periodo; ma per la Cremona-San Donnino, per cui si è fatto un grandiosissimo ponte e per cui abbiamo già uno stanziamento, possiamo provvedere al resto mediante un'altra combinazione.

E anche qui non si tratta di convenienza parlamentare, perchè è necessario che questa linea sia completata per arrivare sino a San Donnino.

Per la Faenza-Firenze, come ho detto, massime per la ragione militare, non solamente si procede colla massima rapidità, ma si dà il fondo residuo per eseguire la costruzione intera.

Per la Parma-Spezia abbiamo fondi sufficienti sia nei residui, sia nella somma contemplata dei 180 milioni.

E qui mi piace di fare una dichiarazione incidentale rispetto ai residui che può anche valere ad assicurare la Camera, per quel che

ha tratto all'alimentazione del lavoro; ed è questa: noi al 15 dicembre (prendo la data dei documenti presentati innanzi alla Camera) avevamo 134 milioni di residui. Ma questi 134 milioni, impegnati o non impegnati, per una piccola parte possono rappresentare liquidazioni di opere già compiute, ma per la massima parte rappresentano opere in corso di costruzione. Quindi i residui in gran parte rappresentano lavori, e che questi si paghino sui residui, o in conto degli stanziamenti annuali di competenza, è sempre la stessa cosa. Cosicchè nel quinquennio, oltre le cifre che ho citato, bisogna aggiungere una parte e non piccola di questi residui che andranno di mano in mano esaurendosi via via che le costruzioni procedono.

Linea Sanfelice-Verona! Ecco una linea per la quale c'è un fondo di residui e tuttavia non si procede. Perché? Anche qui non si tratta di abbandono o di minor convenienza parlamentare, ma è perchè le Provincie interessate non sono perfettamente d'accordo fra di loro. La provincia di Bologna non vorrebbe che si fermasse a Poggio Rusco; la provincia di Mantova vuole in una certa località un ponte sul Po; infine la provincia di Verona, se la linea non va direttamente a Portanuova in guisa da aver quivi una stazione, ed andasse invece ad innestarsi al tronco che viene da Legnago a Dossobuono, non sarebbe contenta.

Ora si sta studiando l'ubicazione del ponte sul Po. Alcune difficoltà sono state rimosse, altre saranno eliminate in seguito a studi diligenti, e quando si sarà stabilito il ponte sul Po in guisa che le Provincie potranno essere d'accordo, allora sarà il caso di prendere una risoluzione. Quindi anche qui, ripeto, non v'è abbandono o postergazione o minor sollecitudine di quella usata per altre linee. È la condizione delle cose che consente che qui, senza dispiacere ad alcuno, si faccia un rimando.

Infine, abbiamo agli estremi la Casarsa-Spilimbergo-Gemona che interessa più direttamente l'onorevole relatore. Ma debbo dire che tutti gli interessati consentono nel non insistere: perchè anche colà vi sono divergenze fra i varî enti interessati, come vi sono divergenze sul tracciato.

Mi sono riservata per ultima la linea Cuneo-Ventimiglia, che è certamente la più dif-

ficile tra quelle che dobbiamo costruire, e quella che richiede studi più diligenti.

Una persona amena ha scritto che si andava a finire, secondo il progetto presentato, in un verde prato; che col tronco da Limone a Vievola non si raggiungeva alcun obiettivo, nè commerciale, nè strategico; che, quindi, si andava a raggiungere un verde prato sulle Alpi; quasi a dire che il taglio era irragionevole.

Ora io debbo dichiarare alla Camera che la galleria in costruzione, lunga più di otto chilometri, non potrà essere compiuta prima del 1897.

Ora, sino al 1897, trattandosi di una linea la quale richiede studi diligentissimi, per cui parecchi tracciati, anche a raggiungere Ventimiglia, sono stati presentati, occorre non precipitar nulla; occorre fare studi completi e coscienziosi; tanto più che in ogni modo non possiamo affrettare l'apertura della galleria.

Con questi brevi cenni, credo non solamente di aver dimostrato la convenienza del disegno di legge, e sbandite le preoccupazioni o di ordine generale o di preferenze parlamentari; ma di aver dimostrato che il disegno di legge, quale si presenta innanzi a voi, è imposto dalla necessità delle cose; è utile; giova al credito; assicura il normale sviluppo delle ferrovie.

Circa al sistema da seguire, se in parte le ferrovie dovranno darsi alle Società, se in parte dovranno farsi per costruzione diretta, la questione resta impregiudicata. Tutte le soluzioni sono possibili, anzi talvolta potranno accogliersi soluzioni miste, perchè forse quello che converrà fare per una linea non converrà fare per l'altra, e quello che occorrerà per un tronco non converrà per un altro.

Con questa legge si assicura la tranquillità del bilancio, ed uno sviluppo ragionevole dei lavori durante il quinquennio. Ecco lo scopo di questa legge. Non si intende di aver messo fine al problema ferroviario. Il disegno è modesto, come i suoi autori, perchè tutti siamo ritenuti come gente molto modesta. Ma esso non pregiudica nulla, ed aiuta la soluzione del problema. Onde io concluderò dicendo che, dopo tutto quello che ho esposto, credo di esser giunto, non dico a persuadervi, ma a far pensare sopra alcune contingenze del problema ferroviario. Richiamo la vostra attenzione principalmente su questo punto,

che si potranno avere le ferrovie progettate ed altre, ma intanto potranno essere veramente utili alla pubblica ricchezza, in quanto si armonizzano con un bilancio assestato ed un credito molto solido.

Bisogna persuadersi di questo: che le ferrovie, tra tutte le opere pubbliche, sono quelle che più si alimentano del pubblico credito e più hanno bisogno di essere accompagnate da una forte finanza. Ora, se mercè il problema ferroviario si va ad indebolire la compagine della finanza e del credito e la economia nazionale, nemmeno un buon servizio ferroviario si potrà mai avere, nè si potrà completamente sviluppare la nostra rete. Perciò vi domando suffragio favorevole per questa legge. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

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

Arbib. Mi duole di tediare la Camera, ma il ministro mi ha attribuito idee talmente distanti dal vero, che domanderei permesso di dire poche parole di rettificazione.

L'onorevole ministro ha detto avere io disconosciuto la convenienza di unificare le leggi anteriori per le ferrovie, e di avere un piano circa al da farsi in questa materia. Ma io non ho detto nulla di questo: e mi sarei ben guardato dal dire cose tanto poco conformi anche alla intelligenza più mediocre che possa essere in questa Camera.

Io ho detto: dal momento che la esperienza ha dimostrato che tutte queste leggi sulle ferrovie, a lunga scadenza, basate su semplici profezie, non siete capaci di eseguirle, giacchè tutte sono distrutte dal fatto, a che presentare alla Camera un'altra legge basata sulle profezie? A che presentare ancora una volta provvedimenti che andranno in vigore nel 1896, quando la Camera sarà composta chi sa di quali elementi?

Queste furono le mie osservazioni; e se il ministro voleva confutarle, queste e non altre doveva confutare. Ma inoltre io dico: onorevole ministro, come mai, dopo tante discussioni intorno alla finanza, voi venite a proporci una legge che accaparra tanto avvenire, senza poi avere alcun dato positivo rispetto a questo avvenire finanziario? Ella può dire finchè vuole che il disegno di legge provvede all'avvenire.

Ma con qual fiducia posso io accettare le sue dichiarazioni, dal momento che oggi non sta più bene quello che voi stessi dicevate in

dicembre passato, di chieder cioè le imposte per fare le ferrovie a contanti? È inutile, onorevole ministro, che accenni di non aver detto ciò, lei! Quando io ho dinanzi un ministro, credo di aver davanti un Gabinetto parlamentare, e non un direttore di Ministero. E come volete stabilire oggi quello che si farà nel 1896, e quanti milioni spenderete nel quinquennio, quando di questi milioni non ne avete nemmeno uno? Se Ella, onorevole ministro, vorrà rispondermi a questo, bene, e io gliene sarò gratissimo. Diversamente, a me non resterà che il dolore di vedere che si fanno leggi, rispetto alla esecuzione delle quali non si ha nemmeno un'ombra di fondamento.

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

Mirabelli. La mia risposta al ministro dei lavori pubblici sarà brevissima ed è davvero facile. Io ho avuto il torto di dire che questo disegno di legge tradisce promesse e delude speranze! Ora io chiedo al ministro stesso: ci sono o non ci sono 1,154 chilometri di ferrovie che, per la legge del 1888, dovevano essere costruiti nel decennio 1888-99, e che non saranno costruiti? Ci sono? Risulta dall'allegato. Perciò è chiaro che tutti coloro, i quali avevano diritto alla costruzione di questi chilometri e non li avranno nel termine stabilito dalla legge saranno delusi nelle loro speranze e le promesse, che la parola legislativa del 1888 racchiudeva, sono state tradite!

E veniamo alla linea citata dal ministro Branca: la famosa Nocera-Cosenza.

Debbo lealmente riconoscere che egli ha il merito di aver dato esecuzione all'appalto del tratto Cosenza-Pietrafitta e gliene fo lode. Ma perchè poi si è limitato a stabilire nel futuro quinquennio la cifra di 3,259,221, mentre, per la legge del 1888, si dovrebbero spendere 32,240,779 lire?

Egli stesso, nel Senato, disse che avrebbe speso venti milioni. Disse testualmente così:

« In quanto all'avvenire, io debbo dire che il proseguimento può rientrare benissimo nel programma delle economie, perchè il bisogno urgente per quelle popolazioni è di raggiungere Rogliano. Quando, coll'altro tronco da appaltarsi, si sia raggiunto Rogliano, si ha tutta una linea che dal Ionio va nel bacino della Sila, dove si riuniscono tutte le strade ferrate che scendono dalla Sila. Inoltre a Ro-

gliano s'incontra l'antica grande strada nazionale delle Calabrie, per cui questa ferrovia s'innesta ad una grande arteria di strada nazionale. Così non solamente non si spenderanno i 40 milioni, ma io credo che si resterà al disotto dei 20, e qualunque ristretto piano ferroviario questa spesa può comportarla. »

Perchè, dunque, non spendete almeno i venti milioni? Se voi avete dato esecuzione alle leggi del 1879 e del 1888, dovete compiere: se avete spesi pochi milioni, non è questa una buona ragione per cancellare gli stanziamenti stabiliti dalla legge del 1888. Il ministro dice che occorrono da settanta a novantacinque milioni! Che ne sa lui? Ma come può dir ciò, se gli studi non sono compiuti?

Presidente. Permetta, onorevole Mirabelli, questo non è fatto personale.

Mirabelli. Come?

Presidente. No; è una confutazione. Si iscriva ed allora risponderà. Anche l'onorevole Miceli si è iscritto per questa questione.

Mirabelli. Ebbene, allora discuteremo nel capitolo speciale: e dimostrerò al ministro che non ha ragione.

Presidente. Va bene. L'onorevole Rava ha facoltà di parlare.

Rava. Due parole sole perchè mi pare che mancherei ad un dovere di cortesia, se non ringraziassi l'onorevole ministro, e non rispondessi a due appunti che egli mi ha fatti. Egli ha notato « il deputato Rava ha lodato la mia prima legge, ma ha criticato la seconda; e siccome le due leggi sono eguali, doveva fare un giudizio uguale. »

Onorevole ministro, la seconda legge sua, carica le spese di studi e di personale sui residui; i maggiori impegni sui residui, e riconferma di nuovo la confusione tra i 50 milioni della legge del 1888, e le linee della legge del 1887. E io ho dovuto dire che mi pareva ciò contrastasse troppo gravemente alla legge di contabilità.

L'onorevole ministro ha fatto un'osservazione circa ciò che io esposi intorno alle conseguenze dei rapporti di diritto privato e dei rapporti di diritto pubblico. Io non faccio ora una questione di filosofia del diritto; osservo solamente che il fatto in politica ha un gran valore. E il fatto mostra che le promesse dello Stato non sono mantenute e quelle convenzionate con le Società lo sono.

L'onorevole ministro poi convenendo che

io aveva studiata le legge del 1888 mi ha detto, che là si trovano molti conti, lo studio dei quali era una necessità per poter ragionare di codeste cose.

È vero onorevole ministro; ed io ho studiato lungamente quei conti; *...fons et origo malorum*, per tante obiezioni, dopo, sollevate; e vi ho trovato la differenza del costo delle linee del 1888; la differenza cioè tra il prezzo riconosciuto dalla Commissione della Camera, ed il prezzo molto maggiore riconosciuto dalla Commissione del Senato.

L'onorevole ministro ha parlato di deputati che qui pronunziano parole infuocate contro l'Ispettorato, e poi le attenuano nei resoconti. Credo che non abbia alluso a me.

Branca, ministro dei lavori pubblici. No. Ho parlato in generale.

Rava. La ringrazio. Non ho mai pronunziato parole infuocate e nulla ho quindi da attenuare. E ora un augurio: questa delle ferrovie è la vera guerra dei trenta anni della politica italiana. Ebbene, io vorrei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici prendesse l'ispirazione da un grande suo conterraneo che l'Italia ha ceduto alle pagine più luminose della storia di Francia, il Mazzarino; e riuscisse a fare il trattato di Vestfalia, che metta fine alle aspirazioni e alle delusioni e alle speranze suscitate dal gran problema ferroviario. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ora spetterebbe di parlare all'onorevole Ruspoli.

Ruspoli. Nelle condizioni della Camera, che sono visibili a occhio nudo, credo che la discussione abbia perduto molto dell'interesse, che, pure, l'oggetto di essa richiedeva; e siccome l'onorevole ministro e l'onorevole relatore hanno, diffusamente, trattato, rispondendo ai vari oratori, tutta la parte tecnica della legge, questa non richiede più un ulteriore esame. Perciò mi limiterò a poche parole che saranno, più che altro, una semplice dichiarazione del mio voto.

E, per esser breve, la prima cosa da farsi è quella di porre, in tutta la sua semplicità la questione, che a me pare sia questa: nella situazione finanziaria del paese, alle spese ferroviarie si può provvedere in modo diverso da quello che il disegno di legge propone? Signori, i fatti parlano chiaro, e l'eloquenza delle cifre dovrebbe risparmiarci l'eloquenza delle parole.

L'onorevole relatore, nella sua relazione,

ha, già, rammentato che sopra l'Italia pesa un debito di tredici miliardi, senza contare il miliardo di debiti comunali.

Ora, pare a voi che questo peso sia così facilmente sopportabile, che possa consentire ad accrescerlo?

L'onorevole Sonnino, con la competenza e con l'acume, che noi tutti in lui ammiriamo, ci ricordava, nella discussione sul bilancio di assestamento, che il debito pubblico, unitamente alle spese fisse ed intangibili, che sono debiti anche esse, pesava, annualmente, sul bilancio dello Stato per la somma di 986 milioni, e che, nell'esercizio 1893-94, raggiungerà il miliardo. Detratta questa somma da tutti redditi disponibili, non rimangono, per sopperire a tutti i servizi dello Stato, che 536 milioni.

Ora, signori, ridotto il disponibile a queste cifre, relativamente infime, coi redditi dello Stato, che vanno continuamente scemando, e di fronte alle spese, le quali, per impegni presi, vanno, continuamente, crescendo, io vi rivolgo una domanda molto semplice, ed a cui non è necessario molto studio per dare una risposta.

Pare a voi, che, in queste condizioni, si debba, ancora, aumentare il debito dello Stato, che verrebbe, gradatamente, coi suoi interessi, a diminuire la somma che, appena, è sufficiente a provvedere ai servizi indispensabili ed essenziali dello Stato?

Voglio, dunque, sperare che la maggioranza della Camera riconoscerà la necessità di votare il disegno di legge che discutiamo. Se la questione fosse posta innanzi a noi in questo modo: o debiti, o imposte, comprenderei una qualche esitanza, ma la questione è posta così altrimenti: o debiti, o economie. E così essendo posta la questione, chi avrà il coraggio di dire: debiti e non economie? E posto che la situazione c'imponga di non più ricorrere al credito, accrescendo il debito pubblico dello Stato, mi pare che, *a fortiori*, si debba convenire che i trenta milioni, domandati dal Governo, sono piuttosto troppi che pochi. Se dai 536 milioni vanno tolti, per spese militari, 355 milioni e rimangono, soltanto, 181 milioni, io domando se, ragionevolmente, se, sensatamente, si potrebbe da questi 536 milioni prelevare una somma maggiore di 30 milioni? Infatti nessuno ha avuto il coraggio di proporla. Ma, poi, trenta milioni di spese ferroviarie sono forse pochi? Qual'è la

nazione, in Europa, anche fra quelle molto più ricche di noi, che iscriva trenta milioni per spese ferroviarie nel bilancio dei lavori pubblici?

La Francia, o signori, la cui amministrazione dei lavori pubblici, disgraziatamente, presenta molta analogia con l'amministrazione nostra; la Francia non spende che trentun milioni per le ferrovie, eppure la Francia è, due volte e mezzo, più ricca dell'Italia. Il bilancio dei lavori pubblici in Francia è stato, negli anni passati, sempre in limiti minori del bilancio dei lavori pubblici dell'Italia, di quest'Italia, che è, due volte e mezzo, più povera della Francia.

Ora, o signori, a me pare che le proposte del Governo se non sodisferanno a tutti i desiderî hanno questo merito, di essere proporzionate ai mezzi di cui possiamo disporre. Ed è questa la condizione alla quale deve sodisfare la legge. Certo che se si volesse entrare nella discussione, la quale sarebbe prematura per noi che ne abbiamo fatte tante di discussioni sulle ferrovie, se si volesse entrare nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, troppo ci sarebbe da dire e molto lontani potremmo esser tratti; ma spero che questa discussione avrà luogo in un modo serio, completo, profondo, come non ha avuto mai luogo in questa Camera, in occasione della prossima discussione del bilancio preventivo dei lavori pubblici. E se l'accenno, l'accenno per richiamarvi l'attenzione non solo dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma di tutti i componenti del Gabinetto. Perchè è precisamente il Ministero dei lavori pubblici quello che deve essere oggetto del più grande studio. Come vi dissi, noi spendiamo 355 milioni per le spese militari; e se non volete fare economie su queste spese, dove le vorrete fare se non le farete sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici? Il programma presente, che non è nè del Governo nè della Camera, è un programma che ci ha imposto il paese con una grande manifestazione, quella delle elezioni generali; e quel programma è, precisamente, nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici che deve estrinsecarsi.

Ve lo prova questa legge che include due fatti i quali sono tutto il programma ministeriale.

Voi limitate i lavori pubblici, togliete, in confronto dei bilanci precedenti, più di cento milioni di opere pubbliche. Con un'altra di-

sposizione gravate il bilancio normale delle spese ferroviarie.

Questi due fatti sono di una tale importanza che possono, da soli, trasformare, interamente, i risultati dei nostri bilanci.

Ciò dunque vi prova la importanza capitale che assume ora l'amministrazione dei lavori pubblici e la necessità di farla oggetto dei vostri studi.

Si è parlato di personale. Ne ha parlato l'onorevole relatore, ne ha parlato l'onorevole ministro; ma io credo sia cosa vana parlare di organici e di personale fino a che non modificherete molte ed importanti leggi dello Stato.

Come volete ridurre gli organici? Potete risecare qua e là, togliere qualche soldo a qualche infelice impiegato; ma finchè lasciate le funzioni dello Stato quali sono; finchè lasciate intatta questa mostruosa macchina accentratrice, che riduzione volete fare sul personale? Voi avete bisogno d'impiegati che lavorano e d'impiegati che guardano coloro che lavorano. Sono inutili, ma finchè voi mantenete le funzioni dello Stato, come furono costituite, ben poco potete togliere agli organici.

Finchè si lascia esistere qual'è la legge del 1865 sulle opere pubbliche, rimarranno certe funzioni inutili, assorbenti, esagerate e quindi esagerato ed inutile dovrà essere anche il numero degl'impiegati a disposizione del Ministero.

Semplificate le relazioni fra i funzionari, fra autorità ed autorità, fra Governo e Province e dopo potrete semplificare la parte esecutiva delle amministrazioni.

Spero che questa questione sarà trattata dalla Camera, e studiata in modo da potere essere risolta. E prima di risolverla aspetto dal Governo che ci proponga leggi preparatorie ed indispensabili alla riduzione degli organici. Quando queste leggi preparatorie saranno presentate e discusse, sarò il primo a votare tutte le facoltà anche eccezionali che il Governo richiedesse.

Molte obiezioni furono rivolte contro il presente disegno di legge, sono stati evocati obblighi esistenti verso molte Province del Regno.

Gl'impegni presi bisogna mantenerli tutti; conosco una delle felici Province d'Italia (Piacenza) che da trenta anni aspetta che lo

Stato le restituisca il suo, diritto più positivo e sacro di molti altri che pur finiscono per prevalere.

Ma dobbiamo mantenere gli impegni presi, non aggravando ancora una volta il fardello del debito che paralizza ogni riforma del Governo, come opprime ogni espansione economica della nazione. Questi provvedimenti aspetto dal Governo, che assicurino il mantenimento di questi impegni, il Governo lo prometta e non sarò io che gli rifiuterò il tempo necessario a mantenere le sue promesse.

Gl'imbarazzi nei quali ci troviamo è inutile di riversarli sopra i ministri presenti o sopra i ministri passati. Gl'imbarazzi non ci vengono dai ministri che ne sono anzi le vittime, ma dalle leggi che abbiamo votate. Se dovessimo tornare indietro ad esaminare tutte le leggi ferroviarie che abbiamo votate, troveremmo che non ce ne è una che non abbia aumentato questi imbarazzi. Ho scorse le discussioni che ebbero luogo nel 1879. Parecchi oratori che parlavano allora fanno ancora parte autorevole della Camera presente; se rilegessero i discorsi che pronunziarono, allora, non riconoscerebbero loro stessi, non accetterebbero, ora, nemmeno uno degli argomenti che portavano essi stessi avanti la Camera di quel tempo.

In quel periodo di cieco entusiasmo tutto era roseo; si decretava la costruzione di strade ferrate che dovevano essere non solo retributive, ma che dovevano far crescere anche la retribuzione delle strade ferrate esistenti.

Allora pure si adduceva un argomento, che mi pare d'aver inteso sostenere, con molta meraviglia, anche in questa discussione, che, cioè, il progetto essendo tecnico, il concetto tecnico deve prevalere sul concetto finanziario. È una bella frase che, in quel momento, era applaudita da tutti i banchi. E qui rendo omaggio alla fermezza d'un onorevole deputato, all'onorevole Favale, il quale avvertiva il Governo d'allora dicendo: badate che voi assorbite tutta l'attività privata, facendovi Governo costruttore.

A questa obiezione si rispondeva con un argomento che, come dicono i nostri colleghi avvocati, doveva tagliare la testa al toro. Si rispondeva; ciò è vero, ma siccome al Governo spetta l'esercizio delle ferrovie, così esso deve costruirle. Questo argomento persuase tutti.

Cinque o sei anni dopo, il Governo si è

sbarazzato dell'esercizio, e quell'argomento è andato all'aria.

Di tutti questi imbarazzi, adunque, non accuso alcuno, ma è positivo che il Ministero presente ha una responsabilità assai più grave, di quella che pesava sui Ministeri passati.

Se il Ministero presente ha preso, solennemente, davanti al paese l'impegno di portare un rimedio (permettetemi la parola) a tante aberrazioni, non avrebbe più ragione di essere se venisse meno al suo programma.

Concludo queste mie brevi parole associandomi a quell'atteggiamento di aspettativa col quale finiva il suo discorso l'onorevole Sonnino.

Molti provvedimenti sono necessari; questa necessità il Governo la riconosce e promette di presentarli.

Sarà, dunque, allora, il momento, o signori, quando questi provvedimenti verranno in discussione innanzi a noi, di esaminare se il Ministero è in grado di attuare, completamente, il programma ch'esso si è imposto.

Si è detto da tutti gli oppositori: badate che questa legge nulla risolve; non risolve le costruzioni iniziate, nè quelle da iniziare. Ma chi pretende che questa legge debba risolvere tutto? Non lo pretende il relatore, non lo pretende il ministro, e se l'onorevole Branca avesse potuto trovare questa tal legge in questi momenti, che tutto risolvesse, che tutti contentasse, meriterebbe un monumento, perchè avrebbe fatto un vero prodigio; ma questo non l'ha affermato nessuno e nessuno può affermarlo.

Questa legge, però, fa qualche cosa di molto serio e di molto savio; questa legge dichiara, in modo esplicito, non a parole, ma a fatti, che la Camera italiana intende di chiudere il libro del debito pubblico.

Se all'estero vorranno giudicarci spassionatamente e con imparzialità, non è possibile che il nostro credito non si rialzi; con questa legge la Camera italiana dice: che nonostante le difficoltà nelle quali ci troviamo, è da noi stessi ed in noi stessi che troveremo la forza per vincerle.

Spero che l'ingiustizia con la quale siamo giudicati e discussi all'estero, voglia presto cessare e me lo fa sperare la stessa violenza del linguaggio che si usa contro di noi.

Si è giunti fino ad accusarci di battere moneta falsa, come rilevava, ieri, l'onorevole Luz-

zatti. Ma, se anche questa animosità contro la nostra fortuna non cessasse in un vicino paese d'Europa, noi faremo opera savia e dignitosa a rispondere col voto che siamo per dare a questo disegno di legge il quale, evidentemente, prova che non intendiamo mandare nulla ad alcuno.

Auguriamoci che la verità disperda le basse accuse e le insinuazioni insensate; insensate quanto i rancori che le hanno ispirate. (*Bene!*)

Voci. La chiusura! la chiusura!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata.*)

La metto a partito.

Chi l'approva s'alzi.

(*È approvata.*)

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Panizza Mario a recarsi alla tribuna, per presentare una relazione.

Panizza Mario. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge intorno agli alienati ed ai manicomi.

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

Si riprende la discussione intorno al disegno di legge relativo alle ferrovie complementari.

Presidente. Sono stati presentati diversi ordini del giorno, che furono stampati e distribuiti. Essi appartengono ad oratori che si sono iscritti a parlare prima della chiusura della discussione generale, e che, per conseguenza, avranno diritto di svolgerli, qualora siano appoggiati da trenta deputati.

Il primo ordine del giorno, dell'onorevole Vischi, è il seguente:

« La Camera, considerando che nelle attuali condizioni finanziarie ed economiche i proposti provvedimenti per le strade ferrate complementari, mentre non ne risolvono il grave problema, offendono principî di giustizia distributiva e l'onore degli impegni presi legislativamente, invita il Governo a proporre opportuni provvedimenti per l'esercizio 1892-93, lasciando integri i diritti quesiti con le vigenti leggi, e passa all'ordine del giorno. »

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato da trenta deputati, l'onorevole Vischi ha facoltà di svolgerlo.

Vischi. Il mio ordine del giorno ha già avuto il suo svolgimento da quasi tutti gli oratori che mi hanno preceduto, i quali, anche non accettandone le conclusioni, per qualche parte, consentirono nei termini di esso.

Ma principalmente esso ha avuto il suo svolgimento dall'onorevole Arbib, che fu il primo a prendere a parlare in questa discussione generale. Ecco perchè non farò un discorso; ma mi limiterò a dichiarare il mio voto, che sarà contrario al presente disegno di legge.

Questo disegno, o signori, si dà il lusso di una pomposa intestazione: provvedimenti per le strade ferrate complementari; però, in sostanza, non solo non ne risolve il grave problema, ma, a mio modesto modo di pensare, non provvede neanche al lato più urgente della questione. Ed invero non liquida il passato, non provvede al presente e non pensa di provvedere all'avvenire.

L'intimo pensiero di questo disegno di legge è stato chiarito dall'onorevole mio amico Marchiori relatore. Egli disse, nella sua bella relazione, così:

« Comunque si voglia apprezzare la situazione, pare che impegni nuovi siano da assumere con molta cautela, e i 30 o 40 milioni in questi primi esercizi, torna inutile illudersi, saranno sufficienti a mala pena a soddisfare agli impegni esistenti ed a quelli di una necessità improrogabile. L'odierno disegno di legge deve ritenersi quale un provvedimento transitorio che permetta di procedere alla liquidazione del passato, e di apparecchiare sicuri elementi per le risoluzioni avvenire. »

Da queste parole, dunque, pare che il disegno di legge non si occupi troppo di mantenere gli impegni presi, nè si occupi punto di provvedere al futuro; perchè tutto questo è messo nelle sfumature delle possibili preparazioni, ma si occupi principalmente, se non unicamente, della liquidazione del passato, che, in conclusione, neppure è regolata. Ed ecco perchè osservo: qual'è la ragione vera di questa legge?

Ma io, lasciando la parte tecnica alle per-

sone competenti, per questa materia delle ferrovie, fra le quali non mi schiero, mi domando: come potete voi liquidare un passato quando voi stessi dite che le somme, le quali dovrebbero pur servire come dotazione per le costruzioni nuove e ad altro ufficio, *a mala pena* basteranno per gli impegni passati? Come potete voi far credere questo al paese, quando lo stesso ministro dei lavori pubblici, nella sua relazione, mostra di non credervi? Come intendete voi di far fronte agli impegni che, con questa legge, andate assumendo se mancate dei mezzi opportuni?

Se noi fossimo ancora di fronte al Corano letto e sentito a Milano, vi comprenderei, perchè, allora, asseriste di aver raggiunto il pareggio e di avere anzi 9 milioni di avanzo. Ma veniste poi alla Camera e ci diceste che, per compier le ferrovie, abbisognavate di 30 milioni, mercè nuove imposte, e così, con le entrate ordinarie, sostenere la spesa di trenta milioni di strade ferrate.

A parte il vedere se questo era proprio l'intimo vostro pensiero e se, con quelle parole, non voleste creare facili illusioni, il vostro ragionamento era logico: voi dicevate: dateci 30 milioni e noi li metteremo a disposizione per i lavori ferroviari.

Ma, dopo la discussione avvenuta in sede di bilancio d'assestamento, quando non da parte dell'opposizione, bensì da parte di coloro che, sia pure a denti stretti, vi hanno dato il loro appoggio ed il loro voto, è stato chiarito che abbiamo un disavanzo nella cifra rotonda di 20 milioni, e che questo disavanzo domani dovrà essere maggiore, è lecita la domanda semplice: come vorrete far fronte al pagamento di questi 30 milioni che questa legge v'impone a pagare, quando questi 30 milioni non possedete? Se aveste il coraggio necessario, senza badare troppo alla difficile vostra situazione parlamentare, di proporre alla Camera rimedi anche eroici, allora noi discuteremo le vostre proposte, ma comprenderemo il presente disegno di legge. Anzi, credo che queste proposte dovrete farle al paese, poichè questa Camera si è mostrata troppo contraria alle nuove imposte; ond'è che dovrete provocare un decreto di scioglimento della Camera ed appellarvi al paese per sapere il suo pensiero.

Ma, nello stato presente, cioè di fronte alle sole innocenti speranze formulate dall'onorevole Luzzatti, di una maggiore produ-

zione delle uova (*Si ride*), e di fronte a qualche altro piccolo espediente, senza dirci come vorrete colmare il *deficit* verificatosi, con quanta serietà ci domandate 30 milioni per simili deplorabili provvedimenti ferroviari? Rimane il dubbio che, non per liquidare un passato questo disegno di legge sia stato presentato, ma per distruggere diritti quesiti di imminente scadenza a favore di popolazioni derelitte.

L'onorevole Ruspoli non crede molto alle economie sperate dalle riforme organiche perchè ci diceva ora: vorrei vedere dove andrete a mettere la mano per fare queste riforme organiche; ma, egli senza dirci dove sarebbero stati presi i trenta milioni voluti da questa legge, approva il pensiero del Governo di soffocare la voce dei diritti quesiti, e dice: guardate l'impressione bellissima che riceverà il mercato europeo dopo questa legge, vale a dire, quando saprà che noi siamo intenzionati di chiudere il libro del Debito pubblico!

A dir la verità non so se il mercato europeo sarà davvero molto impressionabile, molto sensibile. So una cosa solamente, che pare proprio una fatalità, cioè, che dal giorno in cui l'onorevole Luzzatti ha detto ai quattro venti che egli non intende più ricorrere al Debito pubblico, tutto il nostro credito pubblico precipita. Potrà essere che questo dipenda dalle ragioni politiche, accennate l'altro giorno dall'onorevole Fortis; potrà essere che il credito pubblico vegga di più di quello che voi non ci volete far vedere, cioè, che le vostre parole potranno rimanere parole; mentre i vostri buoni settennali saranno collocati in corrispettivo di altrettanta rendita pubblica disseppellita dalle Casse, cui ricorrerete; potrà stare quello che volete come spiegazione; ma sta del pari il fatto dell'avvilimento del nostro credito sul mercato, nonostante le dichiarazioni contrarie dell'onorevole Luzzatti.

Ma se questo è per il presente, quanto non sarà più difficile di provvedere pel futuro? A sentire individui competenti di parte ministeriale, il domani è molto tenebroso per voi; perchè il *deficit* sarà maggiore. Ma, in questa materia, io aggiungo con gli ammonimenti che mi date nel disegno di legge, le condizioni saranno peggiori, perchè domani al *deficit* del bilancio, aggiungerete il consumo quasi totale che faceste dei residui. Dunque diceva bene l'onorevole Arbib quando vi consigliava

di limitare i vostri voli fermandovi al provvedimento del presente esercizio.

Voi ci tenete, ed io vi lodo, a qualificarvi gente modesta. Può essere questa la vostra coscienza, può essere una umiltà diretta ad esaltarvi; ma poichè vi chiamate gente modesta non oserò contrariarvi e vi chiamerò gente modestissima. Però dovrete avere la bontà di rimanere per questa legge in termini modesti, limitandovi a fare una riduzione per lo stanziamento di quest'anno, e riserbando tutto il problema, tal quale apparisce dalle leggi già sancite, ad una discussione più riposata in un tempo più opportuno per le condizioni economiche del paese e per quelle finanziarie dello Stato.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo all'onorevole Arbib, dice che questa legge è diretta a fare un nuovo riparto per mettere d'accordo le esigenze ferroviarie con quelle finanziarie. Io che mi trovo già iscritto sull'articolo primo di questa legge, mi riservo di sostenere talune altre mie modeste opinioni nel momento, in cui di quell'articolo discuteremo; ma consentitemi che io prenda atto qui di tali parole per affermare che non errai quando ritenni questo disegno di legge diretto a distruggere diritti quesiti, e non a provvedere al passato, od al presente.

Sono stati dimostrati i danni economici che derivarono dalla sospensione dei lavori pubblici, come vi è stata rilevata la conseguenza disastrosa che, naturalmente, risentirà, (anzi, che già risente) il bilancio dell'entrata.

È vero che l'onorevole Branca, con teoria che ho ammirato tanto più perchè la udiva per la prima volta così autorevolmente affermata, ci ha fatto credere che la costruzione delle ferrovie in Italia sia poco meno di una sciagura nazionale; che le ferrovie quasi quasi impedissero l'attività economica; e che quasi quasi meglio sarebbe ritornare ai tempi dei Re Magi, quando, a cavallo degli asinelli, si andava alla grotta di Betlemme. (*ilarità*).

Però, a parte questa teoria, nuova in economia politica e speciosa sulle labbra di un ministro; considerate, o signori colleghi, che ad un paese come il nostro, mancante di iniziativa, oppresso dal peso di tante crisi e di tante tasse, certamente, sarà di grande danno questa precipitata sospensione di lavoro.

Ed è sospensione di lavoro, come vi hanno, già, dimostrato l'onorevole Mirabelli

e l'onorevole Giampietro; specialmente nelle provincie meridionali. Onorevole ministro, noi delle provincie meridionali abbiamo dalla legge un insieme di 1200 chilometri, da costruirsi, facendoci giustizia finalmente, col perequarci di fronte alle altre regioni d'Italia, ma starebbe bene quello che Ella ha osservato come giovevole a noi se, col suo disegno di legge, che discutiamo, tale legislazione non fosse indicata a rimanere elusa con le nostre speranze. Se non si venisse ad interrompere il corso degli impegni assunti potremmo chiamarci alquanto sodisfatti; ma, la presente legge tanto è più amara per quanto ci ricorda quello che dovevamo avere. E questo è nell'interesse regionale; ma cosa dirò nell'interesse generale considerando la legge come sospensione di lavori?

Badate, o signori, il Governo mette la mano sulla Cassa dei depositi e prestiti ed impedisce a quell'ente di poter aiutare i Comuni a fare determinate opere pubbliche; mette la mano sulle Casse di risparmio e così impedisce a quegli enti di poter aiutare i privati per opere agricole e per opere edilizie; val dire, il Governo, non fa lavori, non consente che ne facciano i Comuni; non permette che ne facciano i privati! Insomma il Governo, assolutamente, vuole fare emigrare o mettere alla disperazione questa immensa massa di operai, che un giorno l'onorevole Luzzatti disse che era meglio che ritornassero alla campagna, non so per quali lavori, che mancano, ma forse per formare pollai ed agevolare l'economia nazionale con il suo auspicato incremento delle uova. (*Si ride*)

Certamente non sarò tanto ingenuo da dire spendete molto quando non possedete i mezzi; ma se il segreto dell'onorevole Luzzatti, com'egli direbbe con le sue predilette frasi, *non ha figliato in silenzio* qualche rimedio (*Si ride*) non dovete, oggi, deprimere maggiormente lo spirito ed il credito pubblico con questa proposta di sospensione di lavoro.

Secondo me, dovrete aiutare i privati a creare questa attività economica che la crisi rende difficile.

Della funzione dello Stato, se voi, che vi dichiarate modesti, non sapete forse avere l'alto concetto del mio egregio amico l'onorevole Fortis, non dovrete avere l'altro troppo melenso, di semplici ragionieri. Non opprimete le sorgenti dell'attività nazionale col vostro programma snervato, piccino, non con-

forme ad una nazione giovane, che non vuole essere curata come un vecchio, destinato dall'età a morte vicina.

Comprenderei questa legge di sospensioni di lavori se contenesse disposizioni dirette a costituire consorzi obbligatori per tentare di creare, nei limiti del possibile, la costruzione privata e l'esercizio privato. Comprenderei questa legge se tentasse, con qualche disposizione, garantire Società assuntrici per concessioni e remunerazioni a lunghe scadenze, eccitando almeno l'attività privata e nazionale. Ma una legge come questa, così rigida di fronte al calcolo numerico soltanto, così timorosa nel voler provvedere e nel non voler confessare che non riuscirà a provvedere, così lusinghiera nelle frasi, così opprimente nella sostanza, distruggitrice di santi diritti; una legge come questa, osservo, o significa mancanza di idee di governo, o ha il significato che l'onorevole Luzzatti abbia detto all'onorevole Branca: *Muoia Sansone con tutti i Filistei.* (*Risa a sinistra — Rumori a destra*).

L'onorevole Luzzatti ha voluto aggiungere al suo carro l'onorevole Branca e gli ha detto: Ah! si moriamo, moriamo insieme! (Oh! oh! *a destra — Risa a sinistra*). Mi duole, però, che tra i Filistei ci sia il credito del nostro paese!

Ho detto già che mi limitavo soltanto a dichiarare il mio voto contrario al presente disegno di legge; ho detto già che ritenevo autorevolmente svolto l'ordine del giorno da coloro che con i loro discorsi avevano dimostrato che nelle idee di esso concordavano. Mi riservo opportunamente sull'articolo primo della legge di dimostrare all'onorevole ministro come questa legge offenda i principii di giustizia distributiva, come questa legge venga a violare obblighi solennemente assunti dalle leggi precedenti, come essa assolutamente venga a perturbare la coscienza pubblica portando qui una distinzione sottile tra l'onore che si deve agli impegni di diritto pubblico e l'onore che si deve agli impegni di diritto privato. Mi riservo di dimostrare allora come questa legge venga ad essere ancora un'altra amara delusione per la regione di Terra d'Otranto che ebbe questo torto: di volere aspettare troppo, per eccessivo patriottismo ingenuo, assai ingenuo!... (Bravo! Bene! *a sinistra*).

Presidente. Verrebbe, ora, l'ordine del giorno dell'onorevole Colajanni, egli, però, per motivi di salute, non ha potuto intervenire al-

l'odierna seduta; perciò conserverà il suo turno per domani, qualora non sia esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Viene, ora, l'ordine del giorno dell'onorevole Brunicardi:

« La Camera convinta che, in ordine ai provvedimenti ferroviari, occorrono proposte precise, complete e tali da provvedere con criteri uniformi alla costruzione delle linee già approvate per legge, passa all'ordine del giorno. »

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato da oltre trenta deputati, l'onorevole Brunicardi ha facoltà di svolgerlo.

Brunicardi. Prima di cominciare a svolgere il mio ordine del giorno, vorrei pregare l'onorevole presidente di fare, alla sua volta, una preghiera al ministro del tesoro di volere cioè assistere alla discussione perchè la maggior parte delle mie osservazioni sono rivolte a lui, come responsabile di questa legge.

Presidente. L'onorevole ministro del tesoro sa che c'è questa discussione. Ma se ritiene di potersi dispensare dall'assistervi non ve lo posso obbligare io.

Brunicardi. Questo disegno di legge è stato presentato dal ministro dei lavori pubblici di concerto col ministro del tesoro.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici è presente; sarà sua cura di comunicare al ministro del tesoro le osservazioni che Ella potrà fare e le domande che potrà presentare.

Voci. Parli! parli!

(Entra nell'Aula il ministro del tesoro).

Brunicardi. Se fossi mosso a parlare per l'interesse della mia regione e del mio collegio, dovrei accelerare il momento della votazione, e dovrei affrettarmi ad andare a braccetto del mio amico Caldesi a deporre nell'urna la palla bianca. Ma le mie osservazioni mirano ad un concetto più alto e più generale. Ho già dichiarato che le mie osservazioni saranno rivolte all'onorevole ministro del tesoro, anzichè a quello dei lavori pubblici; difatti, a mio avviso, la questione finanziaria, prevale sul presente disegno di legge e la questione tecnica non c'entra che in minima parte. Perciò se l'onorevole ministro

Branca sente il bisogno di andare a prendere un poco d'aria, può farlo benissimo perchè le mie osservazioni non lo riguardano. (ilarità).

L'onorevole Luzzatti ha cercato d'insegnare nuove teorie alla Camera, in questi ultimi tempi, e di propugnare idee nuove. Prima di tutto ha fatto credere che avrebbe pagato i debiti delle Casse patrimoniali, senza aggravare le condizioni del bilancio, ed ha enunciato solennemente questa speranza, che naturalmente, almeno per ora, è andata fallita. Altra teoria che ha enunciato è questa: che le ferrovie debbono essere fatte con le risorse del bilancio, quasichè il nostro bilancio, invece di avere un disavanzo, come ha calcolato l'onorevole Sonnino, di 65 milioni, avesse invece un avanzo.

Le nuove teorie dell'onorevole Luzzatti hanno trovato seguaci fervidissimi ed intelligentissimi: primo, fra questi, l'onorevole Cadolini, presidente della Commissione del bilancio.

Io non mi sono ancora dimenticato le teorie, che egli portò davanti alla Camera nel suo notevole discorso, che ebbe occasione di pronunciare in favore della legge del *catenaccio*.

Egli disse allora che nel passato si è speso troppo in ferrovie, ed in questa prima parte io divido perfettamente l'opinione dell'onorevole Cadolini. Si sono fatte troppe ferrovie, e poche bonifiche: sono d'accordo con lui.

Ma, soggiunse l'onorevole Cadolini: bisogna costruire solamente le ferrovie che rendono, che sono attive.

Ma quali ferrovie, onorevole Cadolini, si possono giudicare attive prima che siano costruite?

Con queste teorie, non si sarebbe costruita la Genova-Torino, la quale ha potuto rendere le spese d'esercizio, e l'interesse del capitale d'impianto solamente dopo 18 anni.

Cadolini. Non ho mai detto questo.

Ho detto che quando si attinge al debito pubblico non si possono fare che le ferrovie produttive; le altre si devono fare nel bilancio. Vede che è ben altra cosa.

Brunicardi. È lo stesso.

Luzzatti, ministro del tesoro. È l'opposto.

Brunicardi. Con questa teoria non si sarebbe mai compiuta una ferrovia. In quell'occasione io feci notare all'onorevole Cadolini, ed all'onorevole Luzzatti, che questo era

un bellissimo ideale, ma che sarebbe rimasto sempre allo stato d'ideale.

Del resto l'onorevole Cadolini sa benissimo che le ferrovie oramai sono una funzione dello Stato, e che esse hanno sostituito le strade nazionali. Quando si costruivano le strade nazionali non si poteva naturalmente parlare di rendita.

Venendo a parlare del disegno di legge, io credo ch'esso non abbia quell'importanza che il Ministero ha voluto dargli; il Ministero ha voluto con questo progetto sospendere i lavori; ha voluto annullare delle leggi già votate. Ma che bisogno c'era di una legge speciale? Se non avevate danari, potevate rimandare gli appalti a tempo migliore ed avreste raggiunto lo stesso scopo senza urtare troppo legittimi interessi.

L'onorevole Sonnino analizzò minutamente la parte finanziaria del progetto ed a me dispiacque la sua conclusione. Io avrei sperato ch'egli avesse terminato il suo discorso dichiarando di non approvare la legge.

L'onorevole Sonnino durante la discussione del disegno di legge per Roma e durante la discussione di altri provvedimenti d'ordine militare disse che respingeva la legge per Roma e votava i provvedimenti militari, perchè per l'esercito si sarebbe messo anche in camicia. Ora io credo che l'onorevole Sonnino non si troverà mai in queste dure condizioni, ma ritengo altresì che con la sua teoria, metterà in camicia qualcun altro; il contribuente. Del resto l'onorevole Sonnino per essere logico avrebbe dovuto respingere il progetto ferroviario. Egli che è tanto tenero per l'esercito doveva essere favorevole alla costruzione di quelle ferrovie, che sono sostenute da persone competenti e ritenute necessarie per la difesa dello Stato.

Voi ieri avete udito lo splendido discorso dell'onorevole Corvetto; voi non ignorate che alcune di queste ferrovie, che sono destinate ad essere sacrificate dalla legge, furono calorosamente raccomandate da illustri militari. La ferrovia Aulla-Lucca, per esempio, fu dichiarata d'interesse nazionale e militare, dietro domanda firmata da Giuseppe Biancheri, ora nostro illustre presidente, dal generale Bertolè-Viale, Ricotti, Marselli, Geymet, Garibaldi, Brin e da quanti altri militari facevano parte della Camera nel 1879. Ed il suo carattere eminente di linea militare venne affermato il 7 maggio 1879, in uno splendido

discorso, dal generale Bertolè-Viale, che allora era capo dello Stato Maggiore e che in questa Aula era ascoltato religiosamente.

L'onorevole Artom, ieri, vi ha detto che la Bologna-Verona non presentava nessun carattere d'urgenza, dal punto di vista commerciale. Ma non presenta forse carattere urgente, dal punto di vista militare? Spero che non saremo eternamente alleati con l'Austria (e, ieri, l'onorevole Corvetto pronunziò una data molto significativa); ebbene, chi può dire che la Bologna-Verona non potrà diventare d'interesse eminentemente militare, in un dato giorno?

E la Cuneo-Ventimiglia? Signori, quando si discusse il progetto, fu affermato da tutte le parti che questa linea aveva carattere commerciale, e che mirava a soddisfare interessi grandi e legittimi; ebbene, questa ferrovia voi l'abbandonate in mezzo ad un bosco. Quando si potrà completare? Io lo ignoro. Allora, non sarebbe meglio, onorevole ministro, di aver più coraggio? Voi avete appaltato una galleria, il cui costo preventivo è di venti milioni, che potrebbero diventar quaranta. Auguro che ciò non sarà, ma pur troppo non è impossibile. Non sarebbe stato più logico di rescindere il contratto e di regalare qualche cosa all'appaltatore? Avreste risparmiato, forse, venti o venticinque milioni, e sareste stati più logici.

L'onorevole Romanin-Jacur ha pronunciato uno splendido discorso, ed ha cercato di dimostrare che i danni prodotti da questa legge saranno abbastanza limitati.

Io non vi parlo dei danni morali, perchè ieri ne parlò molto dottamente l'onorevole Mirabelli.

Ma i suoi danni materiali sono evidenti. Tutti vi hanno parlato degli operai, che rimarranno senza lavoro ma nessuno vi ha parlato dei danni che ne verranno all'industria nazionale.

Molti industriali coraggiosi, fidando che il Governo avrebbe rispettato le leggi dello Stato, hanno impiegato degli ingenti capitali per impiantare delle fabbriche, ed oggi, non eseguendosi più i lavori, saranno obbligati a chiudere gli stabilimenti e mettere migliaia di operai sulla strada.

Con le teoriche dell'onorevole Luzzatti è facilissimo risolvere il problema. Il suo programma si riassume in due parole: riscuotere e non pagare.

Romanin-Jacur. Chiedo di parlare.

Brunicardi. Dalla discussione avvenuta si può comprendere quale sia l'intendimento del Governo: affidare in seguito le costruzioni che restano alle Società ferroviarie. Questa è la speranza che si fa balenare a quei deputati, che sono riluttanti a votare la legge.

Ma a questo proposito io debbo fare una osservazione. Avrei creduto più conveniente che il Ministero si fosse presentato alla Camera con una convenzione già stipulata. Mi sembra invero poco decoroso lo affermare che lo Stato non sia in condizioni di poter costruire le sue ferrovie e che ha bisogno di affidarle alle Società.

Luzzatti, ministro del tesoro. E chi lo ha detto?

Brunicardi. Risulta dall'insieme della discussione e dalla relazione della Commissione in cui si vede chiaro quel concetto. Ma ora io parlo rivolgendomi al relatore della Commissione; con Lei, onorevole Luzzatti, parlerò più tardi.

L'onorevole Marchiori ha fatta una relazione molto interessante, e mi permetta l'onorevole Marchiori di dirgli che è anche molto abile, come abilissimo è stato il suo discorso. Tantochè, se egli domani diventasse ministro, potrebbe fare anche tutto il contrario di quello che ha scritto, e detto ieri, senza che alcuno potesse accusarlo di contraddizione.

L'onorevole Marchiori dice che anche l'onorevole Saracco si presentò un giorno alla Camera affermando il proposito di procedere alle costruzioni ferroviarie coll'annualità fissa e cita il seguente brano d'una relazione dello stesso onorevole Saracco.

« Per le quali cose noi desideriamo mettere la Camera sull'avviso che il Governo non intende punto rinunciare al disegno di appiccare trattative colle Società esercenti per affidare alle medesime secondo la condizione dell'articolo 3 la costruzione delle linee indicate in detto articolo. »

Ma, onorevole Marchiori, Ella dovrebbe sapere meglio di me che, quando l'onorevole Saracco scriveva in questo modo, alla Camera aveva presentata e la relazione e la convenzione stipulata con la rete Adriatica; aveva poi trattative con le reti Mediterranea e Sicula. Il caso perciò era ben diverso di quello attuale. Allora i capisaldi della convenzione, i prezzi principali erano stabiliti con l'Adria-

tica e difficilmente potevano esser cambiati nelle trattative con le altre Società. Ma noi oggi, onorevole Marchiori, nulla abbiamo di pronto: il dire: « in queste condizioni tratteremo con le Società » a me sembra proprio come dire: vogliamo fare dei cattivi affari.

In ogni modo io, anche per essere breve, non ripeterò molte cose già dette da alcuni oratori.

Dirò soltanto all'onorevole Luzzatti che se era realmente necessario questo disegno di legge per contribuire a stabilire l'equilibrio del bilancio, egli doveva avere il coraggio di presentare un disegno di legge che avesse davvero affrontato e risolto tutto il problema.

È tempo che si conosca tutta intera la verità. Il presentare oggi un progetto per presentarne domani un altro, non mi sembra nè serio, nè decoroso.

Onorevole Luzzatti, quando Ella venne al potere, ben disse che avrebbe avuto questo coraggio. Io mi ricordo anzi che venni a congratularmi con lei e lo applaudii. Ma i fatti non hanno corrisposto alle promesse.

L'onorevole Giolitti diceva l'altro giorno, che è impossibile fare una finanza sincera e leale finchè ci saranno queste quattro incognite, i debiti delle costruzioni, i debiti delle Casse patrimoniali, i fondi di riserva e le Casse pensioni e di soccorso.

Ieri, l'onorevole Artom, parlando degli aumenti delle Casse patrimoniali, ha detto molte cose certamente degne di considerazione. Ma credo che non sia stato esatto in molte altre. Egli ricordava che le Società avevano chiesto mezzo miliardo per lavori nuovi da fare sulle ferrovie e che ciò era una esagerazione. E credo anch'io che la cosa non si potesse definire altrimenti.

Ma l'onorevole Artom, competente com'è, non ci ha detto quale somma occorra per rimettere le linee in condizione soddisfacente; perchè non è possibile che si scenda dal mezzo miliardo al niente. Se mezzo miliardo è una esagerazione, una somma certamente sarà necessaria.

Per conseguenza esaminiamo lo stato vero delle Casse degli aumenti patrimoniali; e su questo punto prego l'onorevole Luzzatti di prestarmi la sua cortese attenzione. Dopo un anno di promesse, che avrebbe provveduto, che avrebbe colmato questo *deficit* ha presentato lo

stato delle Casse patrimoniali. Io ho letto attentamente questo documento, perchè credeva di trovarci qualche soluzione del problema, ma non ci ho trovato nulla. Ha presentato un documento già noto, già conosciuto, ci si trovano gli elementi che sono stati pubblicati sui bilanci di previsione, sulla relazione dell'Ispettorato generale, e che sono stati mandati come schiarimenti alla Commissione del bilancio dall'onorevole Branca.

Vi ho trovato però qualche cosa di edificante, che mostra sempre più, mi permetta di dirlo francamente onorevole Luzzatti, quanto sia poco sincera tutta la sua finanza.

Ella mette in attivo della Cassa degli aumenti patrimoniali, per l'esercizio 1892-93, 2 milioni e 833 mila lire di prelevamenti dai prodotti. Ora io non voglio fare dei calcoli perchè non è il momento più adatto per farli, ma ritengo che Ella abbia fatto delle previsioni abbastanza abbondanti sull'aumento del traffico, per arrivare a questa cifra. Mette poi in conto del Tesoro 2 milioni e 200 mila lire a seconda della legge dell'onorevole Saracco, e sta bene; e con altri introiti diversi, un attivo di 5 milioni e 233 mila lire; ed un passivo di 7 milioni e 479 mila per interessi di obbligazioni e di rendita.

Dunque resta un passivo di 2 milioni e 246 mila lire. Ripeto che questo è un calcolo che io accetto col beneficio dell'inventario, perchè io ritengo che il *deficit* sia molto superiore.

Ora, onorevole Luzzatti, Lei sa che il Tesoro dà i danari per pagare l'interesse di queste obbligazioni. Ma io trovo nel bilancio di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario dal primo luglio 1892 al 30 giugno 1893 che ha presentato alla Camera il 25 novembre 1891 al capitolo 60 quanto segue: « Ricupero d'interessi dei titoli emessi per conto delle Casse degli aumenti patrimoniali delle Società Adriatica, Mediterranea e Sicula (leggi 27 aprile 1885 e luglio 1890), lire 7,478,765. » Ma, onorevole Luzzatti, ricupero di che? Ma che cosa ricupera Lei? Lei parte dal principio che le Casse non abbiano debiti e che funzionino come dovrebbero funzionare. Ora mi permetta di dirlo, onorevole Luzzatti, questo è un artificio che non è degno di Lei. Del resto a questo *deficit*, a questo passivo, come ho detto poco fa, bisogna pensare e conviene pensare anche all'avvenire.

Io ammetto, ripeto, che ci siano delle esagerazioni grandissime nelle domande fatte dalle Società, e l'onorevole Luzzatti ha fatto benissimo a non discuterle neppure, ma è certo poi che bisogna tenere le nostre linee decorosamente, che le ferrovie fanno dei progressi, e che dobbiamo stare a livello delle ferrovie estere.

Volendo mettere le nostre ferrovie in grado di corrispondere a tutte le esigenze dei traffici moderni che vi possano circolare treni a grande velocità e muniti di tutte le comodità che la sicurezza e la regolarità dell'esercizio siano completamente assicurati, occorrono somme assai rilevanti per il risanamento delle massicciate, rinforzi di ponti metallici, gli impianti degli apparecchi centrali nelle stazioni e del sistema di blocco lungo le linee; dunque qualche milione bisogna spenderlo. Ed io potrei citare degli esempi di linee che conosco, le cui condizioni sono tristissime: ad esempio, vi è una linea principale, quella Roma-Pisa, di cui è necessario rinforzare i ponti metallici e l'armamento onde sia possibile farvi circolare locomotive pesanti a grande velocità; e potrei citare anche un'altra linea importantissima, la linea Napoli-Metaponto-Reggio dove bisogna provvedere al rifacimento in acciaio di ben 400 chilometri di binario armati ancora con vecchie rotaie in ferro. Potrei citare le condizioni tristissime della Torino-Milano e di tante altre linee.

Ora, onorevole Luzzatti, faccia pure i calcoli più modesti, più stretti che sia possibile, ma converrà che occorrerà sempre una somma rilevante per provvedere a questi bisogni, ai quali dovrebbero provvedere le Casse degli aumenti patrimoniali.

Dopo questa verrebbe l'altra incognita, di cui parlava l'onorevole Giolitti: i debiti per le costruzioni; ma sino a che non saranno eseguiti i lavori appaltati a *forfait* è difficile poter calcolare approssimativamente questi debiti. Si può però calcolare con matematica precisione il *deficit* della Cassa pensioni, e della Cassa soccorsi; che un giorno dovranno pur pesare sul bilancio. Bisognerà versare una somma per ammortizzare questo *deficit*. Anche questi saranno altri milioni da unire a quelli, accennati dall'onorevole Sonnino.

Infine ci sarebbero i fondi di riserva. Per questi io credo che i calcoli siano esatti e che non ci troveremo esposti alle delusioni, alle quali siamo andati incontro nei calcoli

della Cassa pensioni e della Cassa per gli aumenti patrimoniali. (*Interruzioni*).

Il fondo di riserva non è in *deficit*, credo sia in buona condizione e possa funzionare regolarmente.

Ora io non voglio abusare della pazienza della Camera. Onorevole Luzzatti, Ella vede, che, quando il problema è così vasto, così complicato sia per ciò che riguarda l'esercizio, sia per ciò che riguarda le costruzioni, il venire a presentare un disegno di legge che sospende le costruzioni ma non provvede a nulla di tutto ciò che forma il problema ferroviario, è lo stesso che sospendere semplicemente gli appalti.

Mentre, onorevole Luzzatti, ogni giorno si scopre un nuovo debito, le condizioni si fanno via via più gravi, voi vi illudete ancora e ci venite a parlare, come vi diceva l'onorevole Vischi, di uova e di pollame!

Ma, onorevole Luzzatti, un giorno, è vero. Le oche hanno salvato il Campidoglio, ma io credo che le vostre galline non salveranno mai la finanza italiana. (*ilarità — Benissimo!*)

Presidente. Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Corvetto, che fu già svolto nella discussione generale.

Poi viene l'ordine del giorno dell'onorevole Imbriani-Poerio che leggo:

« La Camera preoccupata della mancanza di una linea strategica centrale efficace, che unisca direttamente Taranto con la valle del Po, e convinta della necessità delle altre linee che tutelino la frontiera Nord-Est verso il nesso politico, che compone l'Impero d'Austria, invita il Governo a studiare la questione e presentare i disegni di provvedimenti concreti nel più breve tempo possibile ».

L'onorevole Imbriani essendo iscritto nella discussione generale ha diritto di parlare.

Domando se 30 deputati appoggiano quest'ordine del giorno.

(*È appoggiato*).

L'onorevole Imbriani ha facoltà di parlare.

Imbriani-Poerio. Io mi rivolgo alla cortesia della Camera perchè voglia rinviare a domani lo svolgimento di quest'ordine del giorno.

Presidente. Onorevole Imbriani, è norma costante che, fino a che non siano suonate le 6 1/2, i discorsi non possono essere differiti da un giorno all'altro.

Imbriani. Io credo che la Camera valuterà l'importanza dell'ordine del giorno, che ho presentato. Noi manchiamo assolutamente di una linea strategica dorsale, la quale riunisca la nostra base di operazione nel mezzogiorno, che è appoggiata a Taranto, con la Valle del Po. È vero che v'è una serie di piccoli tronchi di ferrovia che riuniscono i punti indicati, ma questi tronchi essendo monchi in parte, in altra parte costruiti in modo da non poter adempiere al loro ufficio, riuscirebbero assolutamente insufficienti, sia per l'attivazione delle truppe, sia per tutti gli altri servizi ai quali, in caso di difesa del territorio, esse dovrebbero essere adibite. Difatti una via, che da Taranto salga direttamente all'altipiano Lucano, che sia posta in comunicazione con l'altipiano Sannitico e per il Molise sia ricongiunta all'altipiano Aternino e per l'alto Tevere ed il Tifernate risalendo per i gioghi dell'Appennino lo attraversasse per dirigersi direttamente a Forlì, sarebbe la linea strategica per eccellenza, alla quale potrebbero far capo tutte le altre linee, che sono poi ricongiunte alle linee litoranee; questa linea ci manca. Nè, ripeto, quelle linee che abbiamo possono essere adibite all'uopo, sia per la natura del terreno che esse percorrono, sia per le pendenze forti che hanno, bisogna ricorrere a macchine speciali; sia ancora perchè sono tutte ad un binario, ed una ferrovia strategica deve essere assolutamente a due binari.

Io però credo che, con uno studio accurato, avvalendoci delle ferrovie esistenti, anche dovendo variare alcuni tracciati ed aggiungendo alcuni tronchi, si potrebbe, senza un dispendio enorme, se non altro rimediare alla mancanza che abbiamo della linea, che ho descritto.

Dove poi la questione diventa d'immediata urgenza si è alla nostra frontiera orientale, che confina col nesso politico, che forma l'impero Austro-Ungarico. (*Mormorio*).

Signori, è inutile farci delle illusioni: in caso di una guerra con l'Austria, noi ci troviamo in condizioni strategiche deplorabilissime. Tutto il Veneto è aperto: una resistenza sul Tagliamento è difficile; più indietro sul Piave, ancora più difficile, e non ci resterebbe altra linea di difesa che quella dei colli Euganei, e dei colli Berici appoggiandoci con la destra a Venezia; e ciò senza considerare uno sbarco sulle nostre coste, che sarebbe pos-

sibile, perchè Pola, il quale dovrebbe essere geograficamente il nostro porto naturale nell'Adriatico, è in mano dell'Austria.

La nostra flotta non può trovare in Venezia la sua base di operazione naturale, per tante ragioni, anche tecniche, che è inutile di svolgere adesso; dimodochè non potrebbe stabilire la sua base che nel solo porto d'Ancona su tutta la linea dell'Adriatico.

E da Pola un Corpo di spedizione potrebbe con non molta difficoltà operare uno sbarco sul basso Po, e ce lo troveremmo alle spalle di quella tal linea dei colli Berici e dei colli Euganei, che ho accennato.

Tutte poi le nostre alte valli, quella del Piave, quella del Cordevole, quella del Cismone, quella del Brenta, sono troncate in due dal falso confine, che colà abbiamo; e sono altrettanti sbocchi dalle quali le invasioni possono minacciare le linee del Tagliamento, del Piave e del Brenta e le rendono in gran parte insostenibili.

Non c'è dunque nessuno che non veda la necessità assoluta di avere, per quanto è possibile, delle ferrovie strategiche; le quali alle falde delle Alpi ci possano mettere in condizione di resistere ed opporci a queste invasioni.

Si dirà: ma il Trentino può essere girato dallo Stelvio con una azione decisiva nella valle dell'Eno. Sta bene. Ma nella valle dell'Eno si possono concentrare anche gli eserciti stranieri, che potranno anche attaccarci alle spalle.

Aggiungete che le nuove linee ferroviarie per la valle della Drava e per il passo di Toblacco e le altre che l'Austria sta provvidamente preparando, le permettono un rapido concentramento di forze nell'Alta Val d'Adige ed in quella Prealpe Retica che denominiamo Trentino, e che è stato mutato in un campo trincerato.

Tutte queste linee le permettono di concentrare con una rapidità immensa corpi di esercito a nostro danno.

Noi ci troviamo con Verona appiè della Prealpe sul tronco Adige, a pochi chilometri dalla frontiera, la quale perciò, in caso di guerra, è una piazza d'armi pericolosa, non già utile. Almeno si affretti la costruzione completa della Bologna-Verona.

E ci troviamo altresì con mancanza di co-

municazioni per la valle del Brenta, fino al Cismone. Quindi a me pare, per esempio, che la linea Bassano-Primolano sarebbe una delle linee necessarissime, e sulle quali non si dovrebbe in niun modo lesinare.

Manchiamo d'una linea nell'alto Cadore. Ricordatevi, o signori, che per la valle del Boite c'è un'altra via d'invasione aperta. Ricordatevi che se il Cadore potè nel 1848 opporre resistenza con forze locali, e resistenza valida, però dalla parte dell'Austria non furono impegnate colà che unità piccole.

Si, a Vedas, sta ancora quel generoso cippo, che porta l'iscrizione più bella che io abbia letta, di cui è autore un ex collega nostro...

Una voce. Abate!

Imbriani. ... abate, ma io vorrei che nel petto di tutti gli abati battesse il cuore, che batteva nel suo nobilissimo petto ed italianissimo. Sì, parlo dell'abate Natale Talamini.

L'iscrizione è questa:

CADORE
AUSTRIACO INVADENTE
RIBUTTÒ
1848

Credo che più bella iscrizione non possa essere dettata, ed io vorrei che noi potessimo dettarne e collocarne delle altre sul Brennero e sulle Giulie. (*Si ride*) Auguriamocelo ed intanto provvediamo a difendere energicamente ciò che possediamo ed a non cullarci in abbandoni, che potrebbero diventare delittuosi.

Così verso l'Isonzo noi avremmo bisogno... (*Interruzioni*).

Capisco che la linea dell'Isonzo non è militarmente difendibile; se quella del Tagliamento non è difendibile, quella dell'Isonzo, che non possediamo, lo è anche meno, ma infine se fosse pure il caso di un'azione non difensiva ma offensiva, noi avremmo bisogno di una quantità di altri tronchi da terminare (perchè le linee principali sono designate), che ci permettessero di concentrare in pochissimo tempo il nostro esercito schierato per la sua azione d'inoltramento.

Signori, in questa Camera si parla sempre d'esercito e di forze necessarie per sostenere l'indipendenza nazionale.

Ma non credete voi che sarebbe meglio di avere sotto le armi 50 mila uomini di meno, di avere le compagnie in tempo di pace anche ridotte a 50 uomini, pur di essere in possesso

di quei mezzi, che in un dato momento ci potrebbero mettere in condizione di avere tutta la nostra azione libera e di raccorre la potenzialità delle nostre forze in azione?

Ecco quel che a me parrebbe, se non altro, più logico.

Se c'è una frontiera sulla quale noi dobbiamo pensare assolutamente non alla difensiva, ma all'offensiva, è precisamente la frontiera nord-est; mentre dall'altra parte di questo innaturale confine non si ha altro pensiero, che della offensiva verso di noi.

Non guardo a quel lato del cuneo trentino, il quale si volge ad occidente, perchè lo credo poco pericoloso. Non abbiamo che due grandi valli parallele all'Alpi: una è la Valtellina; l'altra, la Valle d'Aosta; ma appunto perchè da quel lato possediamo la Valtellina che, in tempo di guerra, può essere un campo trincerato potentissimo, non credo che da quel lato ci sia pericolo; benchè la Valle del Sarca con il Benàco e la Valle del Chiese siano tagliate anch'esse dal confine; e la testa di queste valli sia in mano dello straniero. Ma mi preoccupo molto più del lato nordico e del lato orientale.

Ora, per abbreviare (poichè io avrei preferito di svolgere domani, questo ordine del giorno, per dargli maggiore ampiezza) per abbreviare il mio dire, mi riassumo: io credo che la preoccupazione, che è nell'animo mio, sia nell'animo di tutti voi; che la necessità di compiere queste linee sia evidente, e quindi confido che questa preoccupazione sarà difesa anche dal Governo, il quale certamente non può lasciare tanta parte d'Italia indifesa, ed il quale di sicuro deve sentire la responsabilità, che esso ha verso quella frontiera, e non deve cullarsi nella platonica sua alleanza, perchè il rimanere alla mercè di uno straniero, quale esso si sia, è la cosa più dura e più umiliante per una nazione.

Il dover fidare nella amicizia altrui, e specialmente in certe amicizie contro natura, non sarebbe degno di chi ha la responsabilità della difesa d'Italia; di chi avendo la coscienza del nostro diritto pubblico deve aspirare a rendere una la patria in base ai plebisciti, che appunto formano il fondamento del diritto pubblico italiano.

Io spero, ripeto, che il Governo vorrà preoccuparsi di questa condizione di cose, e non vorrà opporsi al mio ordine del giorno.

Presidente. Ora viene il seguente ordine del

giorno dell'onorevole Spirito, che fu presentato soltanto stamane, e perciò non è stampato:

« La Camera, convinta che per ragioni politiche e di giustizia lo Stato ha il dovere di mantenere gl'impegni assunti verso le popolazioni, invita il Governo a proporre gli opportuni provvedimenti per la esecuzione dei lavori ferroviari decretati per legge. »

Essendo l'onorevole Spirito iscritto nella discussione generale, domando se il suo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

L'onorevole Spirito ha facoltà di parlare.
Voci. A domani! a domani!

Presidente. Onorevole Spirito, desidera parlare stasera, o rimandare il suo discorso a domani?

Spirito. Prego la Camera di consentirmi pochi minuti, poichè proprio non varrebbe la pena di rimandare a domani quelle poche parole che saranno sufficienti per lo svolgimento del mio ordine del giorno.

Io pure comprendo le necessità del bilancio; le comprendo quanto altri mai. Ma, qualunque sia il disavanzo del nostro bilancio, sia esso di 20, di 40, di 70 milioni, secondo che affermano i diversi oratori, è egli giusto ch'esso sia colmato con economie sopra lavori pubblici stabiliti per legge?

Se in questo momento noi volessimo presentare alla Camera nuove proposte di spesa per lavori pubblici, le nostre domande sarebbero certamente inconsulte, e dovere del Governo sarebbe quello di respingerle. Ma qui non si tratta di nuove spese, di nuovi lavori; si tratta di lavori già stabiliti per legge. Ed allora la questione è molto semplice: colmare il vuoto del bilancio con economie attinte a questa fonte significa provvedere al disavanzo, non già con oneri ugualmente imposti a tutti i cittadini e da tutti ugualmente risentiti, ma con oneri, che ricadono sopra pochi soltanto.

A mio modo di vedere, tanto vale imporre un sacrificio quanto togliere un beneficio, a cui si abbia diritto. Anzi il vedersi privati di un beneficio, a cui si abbia diritto, è qualche cosa di più grave e doloroso che il vedersi imposto un nuovo sacrificio.

Ora, quando voi fate economie sopra lavori promessi per legge alle popolazioni, non

soltanto venite a colmare il vuoto del bilancio imponendo nuovi sacrifici, alle popolazioni, ma togliete a queste popolazioni i benefici, che loro avevate assicurati.

Se la cosa è così, e non può essere diversamente, domando alla Camera ed al Governo se questa sia giustizia!

Imporreste voi una tassa, che ricadesse sopra alcuni cittadini o sopra alcuni paesi soltanto? No, o signori, perchè, se così faceste, non rimarreste un giorno solo al vostro posto.

Ebbene, quando private molti paesi dei lavori pubblici promessi per legge, voi fate precisamente la stessa cosa; poichè imponete dei sacrifici, che ricadono sopra alcuni cittadini soltanto e non sopra tutti.

Mi compiaccio di avere udito alcuni onorevoli colleghi far plauso a questo disegno di legge. Tutti, s'intende, votiamo coscienziosamente e disinteressatamente. Tuttavia io vorrei sapere se coloro, i quali approvano questo disegno di legge, siano proprio i rappresentanti di quelle regioni, alle quali si negano quei lavori, cui hanno diritto da trent'anni e più.

Per questa ragione ho detto nel mio ordine del giorno che questa legge è informata ad un principio assolutamente ingiusto.

Ho detto altresì che vi sono ragioni politiche le quali ci vietano di approvare questo disegno di legge.

La finanza ha le sue esigenze, e gli interessi della finanza, lo ammetto, sono oggi prevalenti. Ma vi sono taluni casi, nei quali gli interessi della finanza, per quanto alti essi siano, devono essere subordinati ad altri interessi ancora più alti. E questi sono gli interessi della giustizia. Si può dire che questi interessi della giustizia non esistono quando si tratta di decretare nuovi lavori pubblici. Ma, quando avete decretati questi lavori per legge, non è soltanto un'ingiustizia, ma è una immoralità che alcune popolazioni, dopo aver atteso inutilmente per trent'anni, debbano vedere oggi nuovamente contestati quei diritti, che le leggi avevano loro riconosciuto.

Ma vi sono inoltre taluni alti interessi politici, cui gli interessi finanziari, per quanto elevati, debbono necessariamente essere subordinati.

Non illudiamoci, o signori, non chiudiamo gli occhi per non vedere la realtà delle cose! Il malcontento nel paese è grande. Per ora, fortunatamente, non accenna ancora a stra-

ripare: ma potete voi, signori, essere sicuri del domani?

E, quando voi con questa legge accrescete il malcontento, quando accrescete ancora la miseria di tante popolazioni, e delle classi lavoratrici specialmente, in verità non comprendo come voi, che pur siete affezionati alle nostre istituzioni, possiate non impensierirvi dei risultati che potrà avere la politica da voi inaugurata.

Non aggiungerò altro. Se mi fosse dato, in questo momento, farei delle applicazioni del principio, che ho enunciato; ma ciò mi porterebbe oltre i confini, che ho imposto a me stesso, quando pregai la Camera di volerli consentire, a così tarda ora, queste poche parole.

Concludo dichiarando che mantengo il mio ordine del giorno, e voterò contro la legge.

Presidente. L'onorevole relatore e l'onorevole ministro si riservano di parlare domani; perciò questa discussione è rimandata a domani.

Annunzio di una interrogazione e di una interpellanza.

Presidente. Comunico alla Camera la seguente domanda di interrogazione dell'onorevole Imbriani all'onorevole presidente del Consiglio:

« Il sottoscritto chiede interrogare il ministro degli esteri, presidente del Consiglio, circa un articolo della *Neue Freie Presse*, che riguarda l'applicazione della nota clausola per il dazio dei vini con l'impero austro-ungarico. »

Di Rudini, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Devo dichiarare che io non posso rispondere ad una interrogazione sopra un articolo di un giornale estero, che io non ho letto, che non voglio leggere, e che non ho il dovere di leggere; perchè il mio dovere è bensì di tenermi informato, ma le mie informazioni le attingo alle fonti ufficiali, e cioè dai rappresentanti del Regio Governo, e non già dai giornali.

Imbriani. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Imbriani. Anzitutto, signor presidente, devo

farle osservare che la mia interrogazione aveva una dicitura, che non è precisamente quella letta or ora alla Camera.

Io ho scritto « col nesso politico che forma l'Impero Austro-Ungarico » (*Rumori*), e non già « coll'Impero Austro-Ungarico. »

Presidente. Sta bene; ma è lo stesso!

Imbriani. Ognuno ha il suo modo di esprimersi; e poichè in codesta frase non v'è nulla di contrario al regolamento, prego l'onorevole presidente di leggere la mia interrogazione secondo la mia dicitura; perchè l'Impero Austro-Ungarico io lo chiamo un nesso politico; del resto essi stessi si chiamano così.

Presidente. Onorevole Imbriani, l'onorevole presidente del Consiglio ha dichiarato che non può rispondere alla sua interrogazione. Ella non insiste?

Imbriani. Onorevole presidente del Consiglio, ho ricevuto un lungo dispaccio da Pontebba, dalla frontiera, relativamente ad un articolo comparso nell'ultimo numero della *Neue Freie Presse*. Quest'articolo ha fatto molto senso, perchè si crede che sia ufficioso, e che riverberi il pensiero governativo internazionale, il quale tenderebbe a protrarre a sei mesi l'applicazione della clausola, con gravissimo danno per l'Italia.

È perciò che io credo...

Presidente. Del resto, onorevole Imbriani, codesto argomento deve venire in discussione fra breve.

Imbriani. ...io credo (e mi rivolgo personalmente al presidente del Consiglio) che a dissipare ogni equivoco dovrebbe farsi sentire la sua voce innanzi al paese.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Io non posso accettare nessuna interrogazione relativa ad articoli di giornali, e soprattutto di giornali esteri. Questo precedente non lo posso ammettere assolutamente.

Poichè poi Ella mi chiede se la clausola sui vini, quando sia approvata la nuova tariffa italiana, sarà immediatamente applicata, la prego di consultare il trattato stipulato coll'impero austro-ungarico; e troverà che, quando il Governo italiano riduca il dazio sui vini a 5. 70, il Governo austro-ungarico dovrà *ipso facto*, così dice l'articolo 28 del trattato, ribassare il dazio a 3 fiorini e mezzo.

Imbriani. Veramente la teorica, che ci espone il presidente del Consiglio, mi pare molto pericolosa e poco costituzionale. Potrei anche osservargli ch'egli ha già altre

volte accettato delle interrogazioni sopra articoli di giornali esteri. La stampa deve esser l'eco della opinione pubblica, eppoi una grave notizia può recare conseguenze gravissime. Pochi giorni or sono, del resto, le avete accettate per il vostro verboso, possibile o non possibile (spero non possibile) ambasciatore Taverna. (*Rumori*)

Presidente. Onorevole Imbriani, Ella usa ed abusa della parola;... venga all'argomento.

Imbriani. Ho voluto semplicemente ricordare al presidente del Consiglio che egli ha accettato la discussione sopra un articolo di giornale estero, il *Berliner Tageblatt*.

Del resto, ripeto, questa teorica mi pare molto pericolosa e non mi pare nè parlamentare, nè costituzionale.

Presidente. È inutile, onorevole Imbriani, la Camera non può occuparsi ora delle sue opinioni!

Imbriani. Non si tratta della mia opinione soltanto. Tuttavia su questa mia opinione potrei anche domandare il parere della Camera.

Presidente. Quando sarà il momento, la Camera deciderà.

Imbriani. Ebbene, io domando che la Camera decida.

Presidente. L'onorevole presidente del Consiglio ha già dichiarato di non poter rispondere alla sua interrogazione, così come è ora formulata. Il regolamento stabilisce che il Governo ha facoltà di dichiarare che non può rispondere...

Imbriani. Io la ringrazio, onorevole presidente, ma la prego di non inquietarsi perchè non ho nessun pensiero di farla inquietare. (*Si ride*). Dunque respingo la teorica, e prendo atto della risposta.

Presidente. Comunico ora la seguente domanda d'interpellanza dell'onorevole Spirito:

« Il sottoscritto chiede interpellare l'onorevole ministro dell'interno sui motivi pei quali in molti Comuni il Governo nominò sindaci manifestamente scelti nelle minoranze dei rispettivi Consigli comunali.

È presente l'onorevole ministro dell'interno?

(*Non è presente*).

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di comunicare all'onorevole ministro dell'interno questa domanda d'interpellanza.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Sta bene.

Osservazioni sull'ordine dei lavori parlamentari.

Presidente. Come la Camera sa, è già iscritto nell'ordine del giorno il disegno di legge per «Autorizzazione al Comune di Campomaggiore (Potenza) ad eccedere il limite medio della sovrimposta risultante dal triennio 1884-85-86 per l'ammortamento del prestito di lire 64,500 da concedersi dalla Cassa depositi e prestiti.»

Inoltre è stata distribuita la relazione per autorizzazione a molti Comuni di eccedere la media triennale della sovrimposta.

È stata pure distribuita la relazione su un altro disegno di legge di convalidazione di un Regio decreto per uguale autorizzazione concessa ad altri Comuni.

Se non vi sono obiezioni, questi tre disegni di legge, sui quali non vi potrà essere molta discussione, non essendovi alcun oratore iscritto, saranno iscritti nell'ordine del giorno di domani in principio di seduta.

(Rimane così stabilito.)

La seduta termina alle 7.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Verificazione di poteri — Elezione non contestata del Collegio di Cagliari I. (Eletto Salaris).

Discussione dei disegni di legge:

2. Autorizzazione al comune di Campomaggiore (Potenza) ad eccedere il limite medio 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)

3. Autorizzazione ai Comuni di Castelvero d'Asti, Malvicino, Olmo Gentile ed altri ed a nove Provincie ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'esercizio 1892 la media del triennio 1884-85-86. (287)

4. Conversione in legge di cinque Reali Decreti in data 1^o agosto e 15 ottobre 1891

coi quali vennero autorizzati 404 Comuni e due Provincie ad eccedere i limiti della sovrimposta ai tributi diretti. (270)

5. Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate complementari. (138 bis)

6. Svolgimento di una mozione del deputato Bonghi ed altri.

Discussione dei disegni di legge:

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

8. Proroga del termine stabilito dall'articolo 79 della legge 30 dicembre 1888, n. 5885 sul passaggio allo Stato delle spese che ora sono a carico dei Comuni e delle provincie. (165)

9. Sulle concessioni governative (Allegato B del disegno di legge n. 237 - Provvedimenti finanziari).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.