

CXLII.

TORNATA DEL 22 GENNAIO 1880

Presidenza del Presidente **TECCHIO**.

SOMMARIO. — *Comunicazione di notizie intorno alla malattia del Senatore Arese — Seguito della discussione del progetto di legge per l'abolizione graduale della tassa di macinazione del grano — Dichiarazione di voto del Senatore Mazè de la Roche — Parole del Senatore Alvisi per fatto personale — Discorso del Ministro dei Lavori Pubblici.*

La seduta è aperta alle ore 2 20.

Sono presenti: il Presidente del Consiglio e i Ministri delle Finanze, dei Lavori Pubblici, dell'Interno, della Guerra e della Marina.

Il Senatore, *Segretario*, **CASATI** dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

Atti diversi.

PRESIDENTE. Do lettura del dispaccio ricevuto dal Prefetto di Firenze, intorno alla malattia del Senatore Arese:

« Senatore Arese passò tutta la notte inquieta e senza sonno; nel resto tutto procede come nel giorno precedente ».

Seguito della discussione del progetto di legge per l'abolizione graduale della tassa di macinazione del grano.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione del progetto di legge per l'abolizione graduale della tassa di macinazione del grano.

La parola spetta al Senatore Mazè de la Roche per un fatto personale.

Senatore **MAZÈ DE LA ROCHE.** Illustri Colleghi. È sempre con grande ripugnanza (e voi ve ne siete certamente già accorti) che mi accingo a pren-

dere la parola, sapendo di servirmene così male da non poter che riuscire di tedio agli uditori; però, essendo stato ripetutamente proferito il mio nome nel corso di questa discussione, non posso a meno di sorgere per un fatto personale. La chiusa del discorso dell'onorevole Relatore mi vi obbliga particolarmente.

Egli tenne parola di promesse fatte da me quando avevo l'onore di reggere il Ministero della Guerra, e non mai adempite.

Io metto in disparte ogni intenzione meno che cortese da parte dell'onorevole Relatore; so che egli non fece che constatare un fatto, ed il fatto sussiste; siccome però si potrebbe darmene la responsabilità, intendo sdebitarmene per quanto mi riguarda, lasciando al mio successore lo esporvi i motivi, certamente plausibili, che avrà avuto per non ritenersi impegnato dalle promesse a cui alluse l'onor. Saracco, o che lo impedirono di porle in effetto. Essenzialmente si trattò dei quadri Ufficiali.

Ammetto pienamente che io assunsi a questo riguardo formali impegni, sia nella Camera dei Deputati, dove accettai anche un esplicito ordine del giorno concernente per di più altri *desiderata* analoghi, sia in quest'Aula stessa. Io non mancai di fare quanto stava in me per adempiervi in tempo utile, e posso assicurare i signori Senatori che al momento in cui fervevano le lunghe vicende parlamentari, che precedettero e cagionarono la crisi ministeriale del-

l'estate scorsa, io avevo in pronto, non solo in concetto, ma materialmente, compiutamente in pronto, gli schemi di legge relativi allo Stato degli ufficiali, alla posizione che si voleva creare agli ufficiali meno atti al servizio attivo, infine ai provvedimenti che ne dovevano conseguire nella legge delle pensioni; ed era in buon punto lo studio dei provvedimenti per aumentare il reclutamento degli ufficiali; tutti provvedimenti che si collegavano fra loro. Le vicende parlamentari, come ho detto, troncarono questi miei progetti al momento appunto in cui stavo per presentarli; quindi vede il Senato che in me non avvi colpa se le fatte promesse rimasero insoddisfatte.

Ma perchè non resti impressione che la mia brevissima comparsa al Ministero della Guerra sia stata, benchè senza mia colpa, sterile di ogni risultato, permettete che, per quanto mi ripugni parlare di me, io mi compiaccia riconoscere che in altre cose fui più fortunato.

Citerò ad esempio la legge sul riordinamento dei Reali Carabinieri; erano grandissime e ripetute le istanze che si facevano nell'altro ramo del Parlamento, credo anche in questo illustre Consesso, e che di certo erano interpretazione d'un desiderio generale, perchè l'Arma dei Reali Carabinieri fosse, non solo mantenuta al suo numero, ma aumentata.

Ho presenti le sedute della Camera elettiva nelle quali venivano fatte queste categoriche sollecitazioni per aumento dell'Arma e aumento di stazioni; ho presenti pure, e le avrò presenti con me l'onor. Ministro dell'Interno, allora Presidente del Consiglio, le risposte che egli stesso faceva per tranquillare gli animi, assicurando che quanto prima questa legge, già stata studiata dai suoi predecessori d'accordo co' miei, sarebbe presentata da me. Io infine ho presente la seduta, mi pare del 14 o 15 febbraio, in cui rispondendo l'onor. Depretis a nuove insistenze che gli si venivano facendo, assicurava che in quella giornata stessa probabilmente sarebbe stata presentata la sospirata legge, elaborata d'accordo col Ministro della Guerra, e portante l'invocato aumento.

E mi ricordo pure benissimo i non dubbj segni di approvazione, di lunga aspettazione finalmente soddisfatta, con cui si accolse, quando deposi il classico rotolo sul banco della Presidenza, l'annuncio che io avevo l'onore di pre-

sentare la legge sul Riordinamento dei Reali Carabinieri.

Non fu dunque questa una promessa mancata. Non mi voglio però dar vanto interamente di ciò, perchè il lavoro era preparato dai miei antecessori a me, come in altra occasione anteriore, che dirò poi, spettava allora la fortuna di presentare un lavoro a cui io aveva contribuito sì, ma in assai minor parte di essi.

Però, poichè ho parlato della legge sull'ordinamento dei carabinieri, sento ora, leggo almeno, dacchè la cosa è riportata dalla stampa periodica, la risoluzione che si sarebbe presa a suo riguardo.

Leggo dunque che il riordinamento si limiterebbe a mantenere la forza in truppa nell'organico attuale, aumentando soltanto i quadri degli ufficiali; aumento certamente utile per il migliore andamento delle funzioni gerarchiche, lo ammetto; ma infine d'un aumento di truppa non se ne parla.

Lungi da me ch'io voglia menomamente permettermi di sindacare i motivi che hanno indotto a ciò la illuminata Commissione dell'altro ramo del Parlamento; il quale, come il Senato, è solo arbitro delle sue risoluzioni e non ne rende conto che a sè stesso ed al paese, ma io mi dimando bensì come vi si possa essere acconciato il Ministero. Forsecchè le condizioni della pubblica sicurezza sono talmente migliorate dall'anno scorso, che ora non occorra più questo aumento di forza?

Io lo desidero, ma non sono per crederlo. E in tale situazione allora io mi domando se non sarebbero forse preoccupazioni nate da future diverse previsioni e necessità finanziarie che lo avessero indotto a questa risoluzione?

Io mi pongo semplicemente un dubbio, ripeto, non lo risolvo.

Ammessa questa supposizione, mi domando ancora se non venga giustificato, in parte almeno, il timore che, se per preoccupazioni di tal natura si è venuto a menomare grandemente in efficacia un provvedimento che tocca quanto più davvicino interessa le popolazioni, cioè la sicurezza delle persone e degli averi, non si possa venire per identiche considerazioni ad altre e maggiori riduzioni in provvedimenti che in modo meno immediato premono agli interessi individuali, ma che poi sono di suprema importanza per gl'interessi generali.

Questo è il punto su cui, confesso, amerei di essere illuminato.

Alludendo, come or feci, ad altri progetti di legge che potrebbero essere, in modo analogo a quello riflettente i carabinieri, profondamente alterati, corre la mia mente ai noti Provvedimenti Militari, che ebbi, io ancora, la fortuna di presentare.

Di essi pure, ripeto, non mi faccio bello, perchè li trovai già iniziati ed elaborati dai miei antecessori a cominciare, credo, dal generale Mezzacapo. Quindi a me non spettò che il compito di maturarli e la fortuna di presentarli, e vedere ad essi, per un certo tempo, legato il mio nome, quasi che ne fossi il solo autore.

Ora, questi Provvedimenti ammessi allora con benevola premura al beneficio della discussione di urgenza dall'altro ramo del Parlamento, per le medesime vicende certamente che incagiarono cotanto altri proponimenti, questi provvedimenti, dico, sono tuttora allo stato di desiderio in quanto alla effettuazione, se ne eccettuiamo una piccola parte; alla quale se diedesi un più sollecito principio di esecuzione, ciò fu piuttosto, dirò, per considerazioni di ordine sociale che di ordine militare. Alludo alla fabbricazione delle armi portatili, nella quale tutti erano persuasi che fosse indispensabile evitare ogni interruzione per difetto di fondi assegnati in tempo, onde scongiurare disordini possibili e prevedibili.

Rimasero dunque in sospeso tutti gli altri progetti di legge per spese straordinarie. Per i quali, quando li presentai, l'urgenza accennava che fossero eseguiti in quattro anni, termine il 1882.

Ora mi pare che la spesa invece che in quattro anni sia già stata ripartita in cinque; e se teniamo conto della discussione ancora ad iniziarsene in ambo i rami del Parlamento, sarà gran mercè se avranno un principio di esecuzione fra uno o due anni.

Da ciò che ho detto sin qui io concludo che: se per quanto mi riguarda, le condizioni nelle quali mi sobbarcai allo impostomi onore di sedere nel Ministero che presentò la prima volta la presente legge, non sono così radicalmente mutate che io mi ritenga costretto a consentire assolutamente nella sospensiva proposta dell'Ufficio Centrale, esse lo sono però

abbastanza perchè mi sorga il dubbio che l'indirizzo finanziario attuale possa compromettere in qualche parte lo sviluppo pieno ed intero del nostro ordinamento militare.

Io ho piena fiducia nei singoli egregi uomini che seggono al Ministero, e segnatamente, per la parte militare, nell'amico mio, onor. Bonelli, di cui tutti qui apprezziamo altamente le splendide qualità militari. Ma, ripeto, nell'indirizzo sta il mio dubbio.

Quindi, avendo rimandato fin quasi al termine di questa discussione il pronunciarmi, aspettando sempre un raggio che venisse ad illuminarmi, onde il voto mio fosse dato in coscienza, in questa alternativa, ripeto, io mi ASTERRÒ.

Se poi la legge viene in votazione, voterò per il primo articolo, ma non per il secondo, se non sarà condizionato in modo da dissipare tutti i dubbi.

Senatore ALVISI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ALVISI. Signori Senatori! Perchè la discussione non venga interrotta dallo svolgimento del mio ordine del giorno, che ho già presentato come conclusione del mio discorso, intendo approfittare dei fatti personali che nella discussione mi furono diretti categoricamente, sia dal Ministro, sia dall'onor. Relatore dell'Ufficio Centrale, per fare una breve quanto sintetica dichiarazione.

L'Ufficio Centrale ormai nelle stringenti Relazioni dell'onor. Senatore Saracco, ieri interpretate con linguaggio attraente, con frasi incisive e con una logica inesorabile di cifre, ha fortemente appoggiato l'assunto degli altri oratori suoi amici, che lo avevano preceduto nell'affermare la proposta sospensione sulla legge dell'abolizione del macinato, già votata dall'altro ramo del Parlamento.

L'onorevole Ministro ha dato al formidabile avversario i fili di quella lunga e piena critica, che ha fatto l'onor. Relatore, discutendo parzialmente su tutte le partite del Bilancio della spesa come del Bilancio dell'entrata. Ma, signori Senatori, io mi domando se valeva proprio la pena di discutere tanti giorni sopra delle cifre le quali non vi danno per ultimo risultato che la differenza di pochissimi milioni tra la spesa e l'entrata. E questa differenza tra

le affermazioni del Ministro delle Finanze e le negative del Relatore, si può ridurre da 5 a 7 milioni. Se il nostro Bilancio fosse effettivamente pareggiato, cosa importerebbe all'ultimo dell'anno lo avere una differenza di 5 a 7 milioni quando si tengono in circolazione 300 milioni di buoni del Tesoro? Quando si emette rendita per altri 50 a 60 milioni, e si ricorre per altre opere pubbliche alla emissione di nuovi titoli a debito dello Stato? A fine d'anno cosa influirebbe sul credito nostro il disavanzo limitato a così piccola somma?

Ma la verità vera, o Signori, è questa: che tra imposte dirette ed indirette noi non abbiamo che 1,069 milioni. Ma questi 1,069 milioni d'imposte dirette ed indirette hanno effettivamente aumentato dal 1876 al 1879.

Nel 1876 queste imposte sommarono a 1,005 milioni, nel 1877 a 1,032, nel 1878 a 1,050 e nel 1879 a 1,069 milioni, che aggiunti ai ricavati dai pubblici servizi vi portano l'entrata complessiva a circa 1,200 milioni.

L'accrescimento di 69 milioni dal 1876 al 1879 delle entrate, che sole possono pareggiare veramente il Bilancio, non si deve forse alla previdenza di quel partito che, trovandosi adesso al potere, si chiama il distruttore dell'equilibrio tra l'entrata e la spesa?

PRESIDENTE. Badi, onorevole Alvisi, di non discostarsi dal fatto personale.

Senatore ALVISI. Io sono nel fatto personale, (*ilarità*); in quantochè il Relatore ha detto che soltanto la politica è stata la guida del mio discorso.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Io ho creduto di farle onore.

Senatore ALVISI. La ringrazio se crede farmi onore nominandomi, perchè veramente l'onore, se non si merita per la propria condotta, non si acquista dalla voce di nessuno.

Ritengo che la discussione sarebbe stata meno lunga e animata, se l'onorevole Ministro delle Finanze avesse fin da principio ripetuto al Senato le parole del Presidente e Relatore della Commissione generale dei Bilanci del 1876 l'onorevole Crispi, che disse non esservi pareggio, poi la conferma di esse nella frase dell'onorevole Depretis: « se il pareggio non c'è, si raggiungerà »: e se finalmente si fosse valso della acclamata verità dell'onorevole Grimaldi: « che il pareggio non ha mai esistito ». Con

tali premesse più facilmente sarebbe venuto alla conclusione di poter sostenere l'abolizione del macinato anche se lo squilibrio fosse della importanza indicata dall'onorevole Relatore. Il far poi dubitare che il Ministro delle Finanze non possa a tempo provvedere con leggi al possibile disavanzo, è lo stesso che ammettere *a priori* il programma del nostro partito consistere nella semplice negazione di un'imposta; il che non sarebbe nè giusto, nè serio. Noi siamo persuasi che l'abolizione di quest'imposta viene a inaugurare quella serie di riforme che ho cercato di svolgere nel discorso che ho pronunziato pochi giorni or sono e concretato nell'ordine del giorno. Dunque non la sola politica ispirò il mio discorso, ma fu (dalla evidenza dimostrato che il mio partito si propone di sopprimere il macinato, come principio di una vera trasformazione tributaria e di un nuovo ordinamento amministrativo, che dalla demarcazione delle attribuzioni colla responsabilità dei funzionari, e dalla semplificazione dei servizi, e quindi dall'insieme di queste cose possono derivare stabili economie nel Bilancio della spesa.

Oggi, o Signori, non vedo che due soli Stati i quali si trovino in questa felice posizione, di avere un avanzo nelle proprie entrate: la Francia e l'America.

Per simili esempi, corrono tempi fatali!...

(*Rumori. Voci: Basta! Basta!*)

PRESIDENTE. La prego di stare nel fatto personale.

Senatore ALVISI. Mi pare di stare nel fatto personale; pure sono pronto a finire completando la osservazione politica dell'onorevole Relatore, il quale, indirizzandosi ieri al Presidente Cairoli, disse cortesemente le parole che Thiers dirigeva a Lamartine nel 1848.

Ma bisognava pur dire che mentre il signor Thiers difendeva nell'Assemblea la libertà di riunione nei banchetti politici, il popolo insorgeva al grido « *bas les octrois* », abbasso il dazio di consumo!

Badate, o Signori, che anche a noi troppo tardi non ci si possa rammentare il motto fatidico dell'antico Romano: *Caveant Consules!*

PRESIDENTE. Ha la parola il signor Ministro dei Lavori Pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Signori Senatori: « Di tutte le Amministrazioni dello Stato quella

che tiene il primato nelle spese, e metterà specialmente in pensiero il Ministro delle Finanze, è l'Amministrazione dei Lavori Pubblici.

« Parliamone brevemente e poi faremo sosta in questo lungo ed increscioso cammino ».

Così scriveva nella sua anatomica relazione su questo progetto di legge l'onorevole Saracco, il quale ieri rincarava la dose dei suoi addebiti al Governo, e, per procacciare preventivamente a quelli maggiore autorità, li faceva precedere dalla seguente dichiarazione:

« Quando affermo, ho l'abitudine antica di venir fuori coi fatti ».

Ebbene, o Signori, cotesta abitudine fu ed è sempre la indivisibile compagna della mia vita; e perciò faccio mia la dichiarazione dell'illustre Relatore colla sola speranza che egli vorrà accordare alle mie parole lo stesso grado di sincerità che io accordo alle sue.

Saremo infallibili l'uno e l'altro per questo? No, o Signori; anzi noi possiamo essere tanto più facilmente tratti in errore, quanto più l'animo nostro si appassiona nella santa ricerca del vero; ed è così che può essere accaduto all'uno ed all'altro di scambiare talvolta coi fatti le sole parvenze dei fatti; nel qual caso è reciproco dovere di porre in evidenza la parte manchevole delle reciproche affermazioni.

Nell'accingermi pertanto a compiere per parte mia codesto dovere, io non rileverò l'asprezza dei rimbrotti nè scritti, nè parlati, imperocchè per l'illustre relatore cotesta asprezza non è che una forma efficace di manifestazione del pensiero, per nulla obbiettivamente offensiva nelle di lui intenzioni. Soltanto io gli domando in ricambio un'eguale indulgenza di interpretazione (e la domando non soltanto a lui, ma a chiunque altri fossi per avventura tratto a nominare), se dovesse per caso sfuggirmi qualche parola che potesse parere vivace.

Ciò premesso, io mi affido interamente alla benevolenza del Senato, e mi vi affido tanto più, in quanto spero di provare, specialmente all'onor. Bembo, come, anche senza acquistare per grazia divina la luce sulla via di Damasco, si possa dai reprobirimasti su questi banchi rispondere ragionando delle cose dello Stato *con animo scevro da criterî partigiani, di nullo l'altro curanti che di indagare la verità*; quella verità della quale, nè io, nè i miei Colleghi presenti o passati avemmo mai nemmeno l'ombra

di quel timore od orrore, onde piacque all'onorevole Bembo, ed un po' anche all'egregio Relatore, di accusarci; e non si adontino se io aggiungo, di accusarci gratuitamente.

E valga il vero. Le argomentazioni dell'egregio Relatore, e per esso dell'Ufficio Centrale, seguite quasi sempre dall'onor. Bembo, ed anche da altri che tennero eguale parte nei loro discorsi, si riassumono intorno alla materia dei lavori pubblici in due grandi capi: 1° Le spese ancora necessarie per lavori di varia specie; 2° quelle che si crede possano occorrere ancora in grossa misura pel completamento e per l'esercizio delle ferrovie, e particolarmente di quelle dell'Alta Italia.

Tratterò il più brevemente che mi sarà possibile di questi due grandi capi di accusa, ed in primo luogo cercherò di sbarazzare il campo dagli appunti, che possono dirsi secondari.

Nella Relazione dell'onor. Senatore Saracco un primo appunto è fatto sull'iscrizione che comparisce *per memoria* nel Bilancio del 1880, relativamente a certe spese per le banchine del porto di Genova; ivi si dice che per quel lavoro bisogna inscrivere 600 mila lire.

Or bene, questa spesa si riferisce non alle banchine da costruirsi od in costruzione dopo la legge del 1876 relativa ai 39 milioni, dei quali fanno parte i 20 del Duca di Galliera; ma si riferisce ad altro lavoro del porto di Genova approvato dal Parlamento nientemeno che colla legge del 14 maggio 1865.

Il lavoro fu appaltato e già condotto a compimento, ed importò una spesa di 2 milioni e 400 mila lire, che vennero completamente liquidate e pagate. Accadde però che l'impresa Carena elevò qualche pretesa di compensi, che ancora non è tacitata; ed è solo per questo motivo che non è interamente chiusa la partita, potendo benissimo avvenire che davanti i Tribunali qualche somma sia liquidata a favore dell'impresa. Ma non si tratterà mai delle 600 mila lire che rimangono ancora per esaurire integralmente l'assegno fatto dalla legge.

Se pertanto il capitolo del Bilancio fu lasciato aperto, acceso, come suol dirsi, non è da cavarne la conseguenza che la somma debba incutere spavento: è un'iscrizione più di apparenza che di realtà.

Un altro appunto dell'onor. Relatore, abba-

stanza grave, riguarda le strade comunali obbligatorie.

Innanzi tutto rileverò un *lapsus linguae*, forse, dell'on. Relatore. Egli disse ieri che io aveva in altra sede annunciato che in strade obbligatorie noi dobbiamo ancora spendere 200 milioni. Questa è la verità, ma non è la verità che nel Bilancio dello Stato debbano comparire i 200 milioni; dovrà comparirvi il quarto di tale somma, e cioè 50 milioni.

Siccome l'on. Relatore ride...

Senatore SARACCO, *Relatore*. È naturale!...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... aggiungerò che egli disse ieri che per impiegare tanta somma a tre milioni l'anno, bisognerebbe impiegare cento anni: si riferiva adunque alla parte dello Stato.

Lo avrà detto certamente per amplificazione; ma quando si è così severi nell'analizzare le cifre, le amplificazioni non mi paiono al loro posto.

Oltre quel che leggesi nella Relazione, egli disse ieri (tanto è innamorato di questo argomento) che sarebbe *disonesto non accrescere la quota delle strade obbligatorie*. Disonesto veramente non credo che sia per alcuno l'adempiere puramente e semplicemente ciò che la legge prescrive. La legge relativa alle strade obbligatorie ha fatto al Governo l'obbligo di portare in Bilancio annualmente *non meno di tre milioni*; e quando il Governo propone i tre milioni voluti dalla legge, nessuno può accusarlo, non dico di disonestà, ma neppure di inadempimento del proprio dovere.

Ma vediamo, o Signori, che cosa si è fatto in passato. La disonestà a questo riguardo colpirebbe gravissimamente le Amministrazioni precedenti.

Nel 1870 fu portato in Bilancio un milione, nel 1871, un milione e 200 mila lire, nel 1872 3 milioni, nel 1873 tre milioni, nel 1874 tre milioni, nel 1875 tre milioni, nel 1876 tre milioni, nel 1877 tre milioni, nel 1878 cinque milioni, nel 1879 cinque milioni. (*Movimenti di attenzione*).

Adunque se qualcheduno ha accresciuto il fondo stanziato nel minimo di tre milioni dalla legge del 1868, posso affermare che è ancora l'attuale Ministero, il quale si compone di parecchi fra coloro che sedevano su questi banchi nel 1877, nel 1878 e nel 1879.

A questo riguardo aggiungerò qualche altra

considerazione, perchè non sarebbe sufficiente nemmeno per me il riferirmi ad esempî precedenti, quando fossi persuaso che urgesse di aumentare lo stanziamento per le strade obbligatorie. L'onorevole Relatore scrive: « A soli tre milioni con un tratto di penna venne limitato il consueto stanziamento di 5 milioni destinati in sussidio ai Comuni per la sistemazione delle strade obbligatorie ». Ho mostrato testè che la consuetudine è ben lungi dall'essere quella a cui allude l'onorevole Relatore. La consuetudine era quella d'inscrivere tre milioni ed anche meno: li elevammo noi a 5 nel 1878 e nel 1879, ma due anni non fanno consuetudine.

Ecco ora la ragione, la quale ha indotto me a ridurre di nuovo a tre milioni lo stanziamento delle strade obbligatorie.

Signori, ieri l'onorevole Relatore mi fece l'onore di dire che io aveva la passione dei lavori pubblici. Orbene, dovrebbe ciò bastare per dimostrare che non ho diminuito lo stanziamento delle strade obbligatorie per diminuirne la costruzione.

Tutt'altro; ma egli è, o Signori, che la provvida legge del 1868 per me assunse oramai il carattere della legge del macinato; essa nella sua applicazione è divenuta oramai vessatoria, soverchiamente vessatoria.

Quando trovo che sopra 5300 Comuni, ai quali si estendono i lavori delle strade obbligatorie, in 3619 lo Stato lavora d'ufficio, io, Signori, mi domando se, piuttosto che proseguire nella via finora percorsa, non sia venuto il momento di arrestarci per prendere una via migliore.

Ripeto che 3619 sono i Comuni per i quali si lavora d'ufficio, 1681 sono quelli che lavorano per conto proprio, e la legge del 1868 sulle strade obbligatorie non ha mai sognato che il lavoro d'ufficio dovesse divenire la regola, anzichè rimanere l'eccezione.

Impertanto avendo la ferma convinzione che la legge del 1868, perchè possa portare i frutti che tutti ne speriamo, debba in qualche modo essere ricondotta alle proprie origini, specialmente per quel che riguarda le prescrizioni regolamentari, che ne disciplinano l'esecuzione, ho stimato opportuno restringere al minimo di tre milioni lo stanziamento di bilancio.

Un'altra considerazione conforta la mia opi-

nione, e si è questa: la somma impegnata per sussidi da pagarsi ascende incirca a 24 milioni e 800 mila lire, che riguardano 3000 strade. A me pare che il campo si sia allargato più di quello che possa comportare la regolarità dell'amministrazione. Se non avremo limiti nel fare progetti, nel promettere sussidi, noi dovremo sconfinatamente accrescere l'assegno annuale relativo a questo ramo dei lavori pubblici, ovvero finiremo per promettere il sole di agosto; imperocchè pigliare impegni che prevediamo di non poter mantenere che fra 10 anni, a me pare che torni ad una specie di canzonatura.

Or bene, Signori, piuttosto che accrescere la somma del bilancio per peggiorare ancora questo stato di cose, ho preferito di tornare al limite minimo dalla legge voluto, salvo a riprendere la scala ascendente degli assegni quando sieno introdotte le modificazioni che stimo necessarie, sia nella legge, sia nella parte regolamentare, per trarre l'amministrazione da un viluppo che col tempo diverrebbe inestricabile.

Se non che l'onor. Relatore potrà chiederci: per quale ragione avete dunque aggiunto un milione colla legge del 24 dicembre, che ha autorizzato i 10 milioni di lavori straordinari?

Ebbene, o Signori, non ho veruna difficoltà a confessare che quel milione fu chiesto da me per la semplice ragione della inesorabile necessità di estendere in quest'anno possibilmente il lavoro: e a tale necessità poteva sacrificarsi qualche cosa. Se non avessi avuto questo impellente e transitorio bisogno davanti agli occhi, non avrei chiesto per il 1880 alcun aumento sul fondo di bilancio per le strade obbligatorie.

Ma nessuno si formalizzi, o creda che io consigli a ritardar molto nel ridomandare quanto possa occorrere per spingere efficacemente la esecuzione della legge del 1868. Parlerò più tardi delle mie idee intorno alla esecuzione dei lavori d'indole straordinaria, e si capaciterà certamente allora l'onor. Relatore, che io non domando di restringere, ma di accrescere i fondi per la esecuzione di tutte le opere pubbliche.

L'onor. Relatore, e nella relazione e nel suo discorso, ha toccato del Tevere.

Pel Tevere tutti sanno che fu votata una legge, la quale contempla una spesa di 60 milioni; ma ricordano pure tutti che nel 1876

un'altra legge stanziò 10 soli milioni per la prima serie dei lavori; prima serie che potrà essere ultimata nel 1881.

Quei 10 milioni non basteranno nemmeno a compiere i lavori della stessa prima serie: ma che perciò? La legge ha stabilito come si provvede: ha messo 30 milioni a carico del Bilancio dello Stato; gli altri 30 a carico della Provincia e del Comune di Roma.

Per procurare la somma, la legge prescrive la emissione di un titolo speciale, e perciò, neanche per questa parte, nulla è a temersi d'ignoto rispetto alle risultanze del Bilancio.

L'onor. Relatore ha accennato al Po ed ha detto: Ma voi medesimo avete nell'altro ramo del Parlamento annunciato che occorrerebbero 10 milioni per far fronte alle conseguenze degli ultimi disastri. Voi avete domandato 4 milioni e mezzo colla legge dei lavori straordinari del dicembre scorso, e di quella somma più di due milioni non avrete da spendere a beneficio del Po; per conseguenza troppi ve ne mancano per poter riparare alle necessità da voi medesimo annunciate.

Ma, onor. Relatore, io non penso certamente di restringere le spese necessarie pei lavori del Po; io le allargo. Sul Po non occorrono soli 2 o 3 milioni, ma, secondo me, ne occorreranno 12 ancora per completare i 14 suggeriti dalla Commissione tecnica presieduta dal suo Collega onor. Brioschi. Dico 12, perchè 2 li avremo appunto spesi nel frattempo.

Ma non occorrono milioni soltanto pel Po: secondo il mio debole modo di vedere, ne occorrono altri 3 per l'Adige, 3 per il Reno, 4 e mezzo per l'espulsione del Brenta dalla Laguna, 6 e mezzo pel completamento delle opere in Val di Chiana; e così ne direi tanti da equivalere ai 50 milioni che compariscono nello allegato alla Relazione della legge del 24 dicembre scorso.

Passiamo alle strade provinciali, che si costruiscono col concorso dello Stato.

Per queste strade mancano 46 milioni per le sole aggiunte che sono indispensabili onde compiere i lavori approvati colle leggi del 1869 e del 1875. Poi, per quelle ragioni di giustizia distributiva a cui faceva allusione l'on. Relatore, bisogna mettere in conto qualche altra somma per estendere il beneficio a molte provincie

che si trovano in eguali condizioni, ed alle quali non fu finora da nessuna legge esteso.

Potrei qui dilungarmi per dimostrare quali sono i bisogni della viabilità provinciale; mi basta di accennare al Senato che le domande delle provincie ascendono a 104 milioni. Ciò non vuol dire che noi domanderemo 104 milioni per soddisfare a tutte indistintamente le domande; ma, per parte mia, credo che una grossa somma per questo titolo dovrà aggiungersi ai 46 milioni che mancano per compire, come dissi, le strade che sono in costruzione.

Le bonifiche... mi permetto di fare un'osservazione all'onorevole Relatore sulla legge da me presentata il 3 dicembre 1878 all'altro ramo del Parlamento.

A me pare che egli dicesse: voi avete presentato un progetto di legge, credo che riterrete corrisponda ad un bisogno a cui volete soddisfare; perciò vorrete insistere per farlo approvare. Ma allora bisognerà mettere in Bilancio la somma che ne viene di conseguenza.

On. Relatore, il progetto da me presentato riguarda una legge d'indole organica che non implica per se stessa lo stanziamento di alcuna somma. Verrà certamente la conseguenza di dover incontrare delle spese, e nella Relazione ho già detto quale è il mio intendimento, e cioè che in conto dello Stato dovrebbero aggiungersi alle spese straordinarie delle bonifiche almeno 2 milioni all'anno.

Se a questo riguardo pertanto dovessi fare un voto, questo sarebbe: che il progetto di legge possa essere prontamente discusso ed approvato perchè io ravviso in esso un efficace mezzo di affrettare lo sviluppo della vita economica della Nazione.

Si è accennato, dopo quello delle bonifiche, al progetto di legge sulla riforma postale.

L'on. Relatore mi ha richiamato all'ordine del giorno presentato nell'altro ramo del Parlamento e accettato dal mio antecessore.

Quell'ordine del giorno faceva precetto al Governo di presentare immediatamente il progetto di legge per la riforma postale, come quella che era inevitabile conseguenza del trattato internazionale dell'unione postale.

È superfluo che io risponda che dal momento che il Parlamento ha ordinato la presentazione di un progetto di legge, il mio dovere è quello

di obbedire. Il progetto di legge avviato da me, fino dall'anno scorso, al presente è in pronto per la presentazione al Parlamento, il quale vedrà poi, se nelle condizioni del bilancio possa tornare utile di affrettare o ritardare una riforma, la quale può condurre momentaneamente alla perdita di quei due milioni, cui accennava l'onorevole Relatore.

Ma io sarò ancor più schietto a questo riguardo, e non avrò nessuna difficoltà di confessare che, riforma per riforma, aspetterei anche dieci anni la riforma postale, se questa dovesse essere d'impedimento per un minuto secondo alla riforma tributaria, incominciando dalla parte relativa all'abolizione del macinato.

Ed ora vengo alla parte sostanziale del primo capo di accusa, intorno a cui si aggirano gravi considerazioni nella Relazione dell'Ufficio Centrale; vale a dire al complesso delle opere che occorrono per provvedere efficacemente ai nostri bisogni in materia di lavori pubblici.

Ho già accennato in generale a quali lavori noi dobbiamo provvedere in materia di opere idrauliche fluviali; e qualche cosa ho detto in materia di bonifiche. Aggiungo adesso che sta davanti al Senato una legge di 24 milioni per lavori portuali, e soggiungo che ne presenterò un'altra che contemplerà forse altrettanta somma per la stessa classe di lavori. A me pare che la questione vera per giudicare esattamente dei rapporti che possono avere le spese de' lavori pubblici coll'abolizione dell'entrata relativa al macinato, non dipenda tanto dalla natura dei lavori stessi, quanto dall'esaminare se colla spesa relativa si faccia nulla che esca fuori delle consuete risultanze de' Bilanci.

Per rendermi ragione di quel che si possa (rimanendo nei confini della spesa consueta) di quello che si possa e si debba fare, secondo me, nella materia de' pubblici lavori, ho fatto un po' di anatomia sui Bilanci, ed ho trovato che *ab urbe condita*, passatemi il traslato, *ab urbe condita* come capitale del Regno, noi abbiamo fatto due ordini di spese straordinarie (non parlo di manutenzioni straordinarie) e sono queste: uno che riguarda lavori di creazione, quelli che si fanno una volta sola, come strade nuove, moli nuovi, bonifiche nuove; un secondo, che riguarda lavori aventi sede nella parte straordinaria dei Bilanci, ma che si riproducono costantemente: essi per la natura

loro si riproducono, direi quasi, come quelli di ordinaria manutenzione, ed una volta s'inscrivevano in Bilancio col titolo di *opere di miglioramento*. Quando noi mettiamo in Bilancio una somma per provvedere, per esempio, ad una frana, noi facciamo una iscrizione, che tutti gli anni si riproduce quasi sicuramente, null'altro rimanendo incerto se non la strada, sulla quale occorrerà il lavoro: così dicasi di un ponte che cade, ora in uno, ora in un altro fiume.

Io ho quindi separato le due qualità di opere ed ho trovato che dal 1871 a tutto il 1879 abbiamo fatto per la prima le seguenti spese medie annuali:

Ponti e strade, lire 11,650,000 (leggo cifre tonde); acque, lire 6,120,000; bonifiche, lire 1,308,000; porti e fari, lire 3,913,000; spese di fabbricati ed altre, lire 2,503,000; spese straordinarie per opere nuove, lire 25,500,000 circa.

Poi abbiamo speso per l'altra qualità di opere, vale a dire per opere di miglioramento che si riproduranno sempre:

| | |
|--------------------|--------------|
| Strade . . . | L. 1,054,000 |
| Acque . . . | » 382,700 |
| Bonifiche . . . | » 598,000 |
| Porti e fari . . . | » 65,300 |
| Altre spese . . . | » 82,000 |

Totale L. 2,182,000

E sommando insieme per le due qualità di opere, noi in media nell'ultimo novennio abbiamo speso 27,674,000 lire esattamente.

Nel Bilancio del 1880 queste somme sono grandemente diminuite, e lo sono perchè scadute alcune rate importanti di leggi preesistenti. Dimodochè il Bilancio del 1880, come si trova presentato all'altro ramo del Parlamento, quest'anno non prevede per competenza (tralascio di parlare di residui) e per opere nuove che la spesa di 18,552,000 lire, e per opere di miglioramento quella di lire 1,446,000, e così in totale lire 19,998,000, ovvero 20 milioni in cifra tonda.

Adunque, o Signori, il Bilancio del 1880, rispetto alla media del precedente novennio, ha una deficienza di 7,670,000 lire.

Ora a me è parso che vi fosse panno da tagliare dentro codesto bilancio, e mi sono detto: se chiedessi aumenti di somme tali che non

eccedessero i 7 milioni e mezzo, che sono in più nella media del novennio passato rispetto al Bilancio del 1880, chi potrebbe farmi ragionevole accusa di inventare nuove spese? Nessuno; almeno spero.

Certo dovrei dimostrare che le nuove spese sono corrispondenti per importanza a quelle che furono approvate in passato dal Parlamento. Senonchè i 27,670,000 lire di media per spesa straordinaria, a me, o Signori, sono parsi anche pochi.

In materia di lavori pubblici d'indole straordinaria non solo, ma di creazione, io porto opinione che sia nell'interesse pubblico l'adoptare un sistema che conduca alla loro pronta esecuzione. Infatti, o si crede alla loro utilità, e non v'è ragione per rimandarne il godimento a troppo lungo periodo di anni; o non vi si crede, ed allora val meglio rinunciare a farli.

Ma contro il miglior partito sorgono le considerazioni finanziarie, che talvolta sono addirittura insormontabili, e tali parrebbero anche di presente.

Se non che sembra a me, che se per provvedere alle nostre necessità noi dovessimo spendere una maggior somma equivalente all'utile che noi speriamo ricavare dalle nuove opere, non faremmo cosa nemica di buona finanza: per lo meno faremmo pari e patta. Io ragionai pertanto così: se il Ministro delle Finanze consentisse a quello dei Lavori Pubblici di presentare un progetto di legge, col quale, oltre alla somma per le opere, si chiedesse l'interesse del 5 0/0 per ottenere anticipazioni sulle spese relative, son sicuro che senza fare alcuna operazione bancaria, si troverebbero facilmente appaltatori pronti ad eseguire i lavori: basterebbe porre semplicemente nei capitoli che il Ministero dei Lavori Pubblici paga il 5 0/0 sulle somme da esigersi dagli appaltatori medesimi dopo un determinato numero d'anni.

Questo quesito io presentai al Ministro delle Finanze, anzi lo completai col seguente dilemma: o mettetemi in grado di trar partito dalle anticipazioni, che io posso richiedere agli appaltatori, ovvero troviamo un'altra operazione, che equivalga a questa nei risultati, e vi paia migliore nell'interesse delle finanze.

Or bene, il mio antico Collega delle Finanze, l'onor. Grimaldi, che sembra godere presso alcuni di un'autorità anche maggiore del mio

Collega presente (*ilarità e rumori prolungati*), fu con me concorde nel ricercare questo secondo mezzo, che fu rinvenuto in una specie di trasformazione di capitali, che chiamerò santa trasformazione: quella cui accennò ieri il Ministro Magliani. Egli divide con me e col l'onorevole Grimaldi l'idea di trarre partito da certe rendite di obbligazioni ecclesiastiche, realizzabili ed ammortizzabili in non lungo periodo d'anni, parendo che per le finanze questo mezzo riesca meno dispendioso del primo, quello di aggiungere il 5 0/0 sulle somme che non si pagassero subito alle imprese.

L'onor. Saracco dice, e dice benissimo, che sono sempre danari che bisogna spendere, e per quanto si ricavano da obbligazioni ecclesiastiche in più o meno lungo periodo di tempo, spesi che saranno in lavori pubblici mancheranno per impiegarli in altre cose. D'accordo.

Ma che per ciò? Che relazione ha tutto ciò col macinato?

Io non lo vedo. Non lo vedo prima di tutto, perchè la tassa del macinato dà una rendita permanente, mentre lo spediente delle obbligazioni ecclesiastiche è una risorsa straordinaria libera finora da qualsiasi impegno.

In secondo luogo, diciamo noi forse che vogliamo spendere per lavori, abolendo l'entrata del macinato senza sostituire altri proventi? Qui sta la questione. Se non vi piaceranno i provvedimenti che proporrà il Ministro delle Finanze, voi ne indovinerete dei migliori. Se non vi bastano le maggiori entrate, cui ha accennato il Ministro delle Finanze, troverete altri cespiti che possano darvi quello che vi manchi per sopperire alla perdita arrecata dall'abolizione dell'odiosa tassa.

Da un brano di Relazione letto ieri dal mio onorevole Collega delle Finanze, pare che l'onorevole Relatore faccia plauso all'idea di affrettare l'esecuzione dei lavori straordinari; e se così è, non comprendo proprio come si possa mettere avanti la relativa spesa per farne un ostacolo all'abolizione del macinato.

La obiezione evidentemente avrebbe valore nel solo caso che, pur mantenendo le proposte di spesa, non s'intendesse poi di provvedere a farvi fronte, se e nella misura che si dimostrerà necessario.

Ad ogni modo, perchè il Senato abbia senza nessun velame davanti agli occhi la verità,

ecco per esteso i progetti del Ministero rispetto alle opere pubbliche d'indole straordinaria:

La spesa media del novennio 1871-1879 per opere nuove fu di lire 25,492,000, e per miglioramenti, di lire 2,182,000; totale lire 27,674,000. Nel 1880 ho già detto che questa somma fu ridotta a sole lire 19,998,000, che coi 10 milioni autorizzati eccezionalmente colla legge del 24 dicembre scorso diventano circa trenta, sorpassando così di qualche cosa la media degli anni precedenti.

Io mi sono proposto di chiedere al Parlamento ancora di più, e spero di trovare nell'Ufficio Centrale un validissimo aiuto a suo tempo, imperocchè questa discussione, si abolisca o non si abolisca il macinato, avrà messo in chiaro che i fautori delle opere straordinarie e della loro pronta esecuzione non sono pochi, e, quel che è più, sono autorevoli assai.

Io mi sono proposto di chiedere al Parlamento l'approvazione del Bilancio straordinario per 8 anni (escluso il 1880), fissandolo all'incirca in 20 milioni anzichè in 25 1/2, come si spese fino adesso per opere nuove. Dovrebbero aggiungersi 12 milioni da ricavarsi dalle obbligazioni ecclesiastiche surricordate, e così si avrebbe una somma di 32 milioni all'anno dal 1881 in là, ossia in totale 256 milioni, senza contare l'inserzione del 1880 e i 10 milioni dell'ultima legge surripetuta.

Per le leggi in corso, 112 sono i milioni impegnati in opere straordinarie di strade comuni, di fiumi, di bonificazioni e di porti; cosicchè rimarrebbero disponibili 144 milioni per accrescere la dotazione delle opere medesime, in ragione di 18 milioni all'anno dal 1881 a tutto il 1888.

Passo al secondo capo d'accusa, dirò così, fondamentale: quello delle ferrovie.

Anche qui esaminerò di volo gli appunti secondari prima di entrare nel merito della questione principale.

L'onorevole Relatore ha accennato a varie liti; ma io potrei soggiungere che ne ha lasciate molte, anche per ciò solo che riguarda i Lavori Pubblici. È questa una eredità passiva, sulla quale non intendo di fare recriminazioni: quando dovessi essere trascinato in questo terreno, apparirebbe manifesto, o Signori, che non sarebbe né la presente, né le Amministrazioni che

si sono succedute dal 1876, che dovrebbero abbassare la testa.

L'onorevole Relatore ha accennato alla lite Guastalla. Or bene, io voglio sperare, se il lume della ragione può ancora servire a qualche cosa, che il finale esito di codesta lite non dico debba essere favorevole all'Amministrazione; ma neanche quale si è lasciato finora intravedere, non per sentenza del tribunale, ma per le risultanze di una perizia, la quale potrebbe non essere la cosa più convincente di questo mondo.

Il contratto Guastalla, o Signori, era di 24 milioni; ora, che proprio ad un tale contratto a *forfait* si debbano aggiungere 11 milioni, io lo crederò quando gli uscieri saranno al Ministero colla intimazione di pagamento: la differenza fra 24 e 35 milioni mi par troppo grossa.

Intanto il momento di pagare è ancora lontano; per il 1880 si può dormire tranquilli...

Senatore SARACCO. No, no!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... Io almeno credo che per tutto l'anno si arriverà difficilmente a farci pagare.

Dissi che mi parve eccessiva la risultanza peritale di 11 milioni in aumento; qui dirò il rovescio di quello che disse il mio amico l'onorevole Grimaldi. Egli disse che l'aritmetica non è un'opinione; io dirò che precisamente l'aritmetica può essere un'opinione, come lo è talvolta nelle stime di noi altri ingegneri.

L'aritmetica è un'arma che spara sempre; ma per un ragionamento le conclusioni sono vere o false, secondochè sono buoni o cattivi i criteri posti a base delle operazioni aritmetiche.

Accennò l'onor. Relatore ad un'altra vertenza con la ditta Vitali Charles e C.; ed è verissima. Riguardo a questa, a me dispiace solo che non sia stata compresa nella prima transazione, perchè sarebbe finito tutto in una volta.

La vertenza ancora esistente colla ditta Vitali Charles e C. prima di tutto non ha veruna relazione colla lite transatta; in secondo luogo non sussiste affatto che per essa siasi fatta transazione di sorta. Si è fatta la liquidazione pura e semplice dell'avere dell'impresa, la quale aveva accampato un credito di 4 milioni 700 e tante mila lire, od in quel torno. Fatta la liquidazione e fatta passare a tutti i crogiuoli, ne è risultato un debito nostro di 1,775,000

lire; questa cifra fu finalmente accettata dall'impresa Vitali, Charles e C.; ed ora ogni cosa si trova innanzi al Consiglio di Stato.

Nell'accennata somma, o Signori, sono comprese 480,000 lire corrispondenti alla trattativa di garanzia da restituirsì certamente alla ditta, ed altre 590,354 lire, valore degli approvvigionamenti e materiali che esistevano nei magazzini, e che furono utilizzati dal Governo. Dimodochè nella ripetuta liquidazione di lire 1,775,000 si comprendono lire 1,070,000 non contestate mai, nè contestabili, perchè non sono che pagamenti dovuti. Resta la sola questione degli interessi pei ritardati pagamenti; questione questa non ancora risolta.

Senatore SARACCO, *Relatore*. È risolta.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non ho ricevuto il voto del Consiglio di Stato, forse l'onorevole Relatore lo conosce.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici non può entrare nel merito di cose estranee alla sua missione, essenzialmente tecnica. Ad ogni modo, si pagherà ciò che è dovuto; ma certo è che la relativa somma non ispaventerà alcuno nei suoi rapporti coll'abolizione della tassa del macinato.

Questa somma, qualunque sia per essere, ha già la sua sede negli assegni fatti per la costruzione delle Calabro-Sicule. Sono sempre quelle linee, la cui costruzione non è ancora liquidata; per conseguenza gli assegni che per esse figurano in Bilancio serviranno per pagare anche gli ultimi debiti senza bisogno di richieste speciali.

L'onor. Relatore ride, e vorrà dire che alla fine dei conti non avremo abbastanza fondi: è un suo modo di vedere, ma non è una dimostrazione.

Io mi astengo dall'entrare nell'esame di altre liti, finanziariamente meno importanti, perchè non credo proprio meritino la pena di spendervi intorno alcuna parola. Solamente siami permessa sull'argomento delle liti una osservazione.

Mentre l'onor. Relatore insiste sui pericoli che ci possono far correre, rispetto all'esercizio del 1880, le risultanze di codeste liti, e vorrebbe iscriverne delle somme per sopperire alle relative eventualità; nega poi che altrettanto possa e debba farsi per i crediti che ha lo Stato verso

gli enti morali interessati alla costruzione del Gottardo.

Per le ferrovie di accesso al Gottardo, o Signori, noi abbiamo assicurato la costruzione di quella detta del Monte Ceneri; noi abbiamo assicurato un congiungimento diretto per Gallarate alla linea del lago; noi abbiamo scelto, o sceglieremo la linea di brevissimo percorso per congiungere Genova al Gottardo; noi abbiamo provveduto alla costruzione di una succursale alla galleria dei Giovi. Or bene, o signori, lo Stato non ha forse abbondantemente adempiuto agli obblighi che aveva assunto? E se ha adempiuto a codesti obblighi, con che diritto si viene a dire che i Comuni e le Provincie non pagheranno? Perchè? In questo caso, o Signori, l'esattore potrà ricercare un Comune come ricercerebbe un privato.

Dirò una parola sulle ferrovie calabro-sicule. Anche per queste parlo dei lavori straordinari, che occorrono a completare le reti calabro-sicule, non mai delle nuove costruzioni, alle quali provvede la legge del 29 luglio scorso.

Ai lavori di completamento delle strade ferrate calabro-sicule fu provveduto colla legge suddetta, iscrivendo una somma di 26 milioni, ai quali aggiungendo per materiale mobile 4 milioni, si hanno in complesso 30 milioni. Questa somma fu divisa in 10 anni in ragione di tre milioni all'anno, e i primi 3 milioni furono iscritti nella parte straordinaria del Bilancio del 1879; ma tutti ricordano la discussione che sorse intorno ad una più razionale ripartizione di codeste spese. In seguito ad essa i 30 milioni furono ripartiti così: lire 17,900,000 riguardanti l'aumento del valore patrimoniale o il conto capitale; 8,100,000 riguardanti le riparazioni straordinarie, e perciò il conto dell'esercizio; 4 milioni riguardanti l'acquisto del materiale mobile.

Secondo queste proporzioni, nel Bilancio del 1880 alla parte straordinaria fu iscritta al conto capitale la somma di lire 1,700,000 per lavori, e per materiale mobile quella di 400,000 lire.

E così in totale fu iscritta al capitolo 142 della parte straordinaria del Bilancio la somma di lire 2,100,000. La parte mancante a completare i 3 milioni fu passata nella parte ordinaria in aumento alle spese vere e proprie dell'esercizio, pur mantenendola nel Bilancio dello

Stato, perchè la rete è passiva e sarebbe perciò stato impossibile il porla a carico del Bilancio proprio dell'esercizio medesimo.

L'onorevole Relatore soggiunse che, a parte i provvedimenti pel futuro, si hanno già altri 10 milioni di debito colla Società delle Meridionali esercenti le Calabro-Sicule.

Per verità, ho cercato dappertutto codesta cifra, e non l'ho trovata; per cui sarei gratissimo se mi si potesse indicare la fonte, dalla quale possa essere scaturita. Il conto pendente colle Meridionali per l'esercizio delle Calabro-Sicule è il seguente: saldo delle spese di esercizio del primo semestre 1878, lire 39,518 97; spesa di esercizio del secondo semestre 1878, calcolata presuntivamente in base a quella del primo semestre, 2 milioni; spesa di esercizio del 1879, ritenuta uguale a quella presunta pel 1880, 3 milioni, come di solito; sommano in tutto a 5 milioni e 40 mila lire in cifra tonda.

I conti che la Società presenta per i rimborsi relativi alle spese straordinarie di esercizio sono sempre posteriori di circa un anno a quelli dell'esercizio stesso; così è accaduto finora, e non si vede perchè tutto debba cambiare nell'anno di grazia 1880.

Per far fronte ai pagamenti noi abbiamo nel Bilancio del 1880, per residuo del 1879, lire 926,200, e per competenza del 1880 tre milioni; in tutto 3,926,200 lire.

Calcolando adunque l'accavallamento che inevitabilmente succede per il ritardo della presentazione dei conti e su quella parte di questi, la cui liquidazione non potrà sollecitamente aver luogo per riscontri di collaudo e per altri motivi di verifiche amministrative, noi possiamo tenerci sicuri che nel 1880 non avremo da chiedere fondi straordinari per completare i pagamenti riferibili a questo titolo di spesa.

Il mio onor. Collega delle Finanze risponderà forse qualche cosa che lo possa riguardare più da vicino rispetto alle ferrovie romane; ma intanto devo anch'io rilevare una cifra, che non mi pare esatta. Parmi che l'onorevole Relatore dicesse che non si è messa in conto la tassa di circolazione sui titoli sociali, che devono poi venire annullati, e accennò a 533 mila e tante lire. Ora che non sia stata considerata questa tassa è vero, ma che la perdita sia di 533 mila e tante lire non è vero. Questa cifra.....

Senatore SARACCO, *Relatore*. C'è un documento ufficiale.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Questa cifra di 533,630 lire rappresenta l'ammontare della tassa predetta per l'anno 1879, dovuta dalla Società per tutti i suoi titoli; ma in questi sono compresi quelli qui appresso indicati, che non vengono annullati, ed il cui servizio sarà poi assunto dallo Stato, che lo eseguirà nello stesso modo che fa la Società, ritenendo cioè sull'importare del cupone tutte le tasse relative, fra le quali quella di circolazione. E questi titoli sono: le obbligazioni livornesi per lire 90,986; della linea pistoiese per 8,654; della centrale toscana per 21,202; le obbligazioni comuni ancora in circolazione per lire 41,084. Il totale di lire 161,926 dedotto dalla somma di lire 533,630 lascia la cifra di 371,704, lire, che rappresenta la perdita reale della Finanza, a riscatto compiuto, per mancata parziale esazione di tassa su titoli sociali.

Certo che, per ogni anno che si ritarda la votazione del progetto di legge per il riscatto, si aggiunge di necessità qualche cosa all'onere che si dovrà sopportare; ma d'altra parte, o Signori, bisogna anche considerare il rovescio della medaglia, e por mente che per ogni anno che passa, il capitale delle ferrovie romane acquista un valore maggiore. Ed a questo riguardo, se non temessi di entrare in una questione che potrebbe forse pregiudicare gl'interessi dello Stato, avrei qualche cosa da dire di qualche importanza; mi limiterò pertanto a dire che per ogni anno che passa, noi impieghiamo i redditi delle ferrovie, senza pagare interessi ad alcuno, in tanti bei lavori, i quali a quest'ora già rappresentano un valore di parecchi milioni.

Ed ora incominciano le più dolenti note.

Uno degli appunti che ci faceva l'onorevole Senatore Saracco riguarda i crediti della *südbahn*, relativamente ai quali parmi abbia accennato a decine di milioni. (*L'onorevole Saracco accenna di sì*).

Se l'onorevole Saracco intende di dare per moneta spendibile le domande che si possono fare e le pretese che si possono elevare dalla Società, non so che dire; ma in questo caso permetta anche a me di fare a codeste domande una gran tara.

Checchè sia di ciò, l'amore della difesa non

basta a trarmi sul terreno dei particolari, imperocchè potrei in questo modo pregiudicare le questioni che attualmente sono pendenti; e se lo facessi, l'onorevole Saracco per il primo mi biasimerebbe.

Io non so a quali conclusioni, più o meno onerose, ci condurrà la finale liquidazione per la convenzione di Basilea; ma mi lusingo che gli autori della convenzione stessa non sieno stati troppo larghi di concessioni, e sieno stati invece tanto oculati da non avere compromessi gl'interessi dello Stato: per conseguenza sorvolo su questo punto.

Io spero che nel Bilancio del 1880 vi sia tanto da provvedere a quei pagamenti che potessero esser richiesti entro l'anno. Del resto, tutti sanno che a queste spese si fa fronte con emissione di rendita, e quando anche si dovessero pagare 2 o 3 milioni di più, l'interesse corrispondente non sarebbe mai una somma da prender proporzioni allarmanti; 200 mila lire di più nel Bilancio dello Stato di quasi un miliardo e mezzo non saranno certo quelle che faranno cambiare aspetto alla questione.

Un altro appunto, di cui non ho forse esattamente compresa la portata, è quello che si riferisce all'aumento di spesa per l'anno 1880, circa la quota stata iscritta a carico delle Provincie per le costruzioni ferroviarie.

La legge ha provveduto a determinare la quota del Governo e quella delle Provincie. Nel 1880 la quota delle Provincie, supposta l'esecuzione completa di tutto ciò che porta la legge, cioè 24 milioni e 900 mila lire di lavori, sarebbe stata di 1 milione e 245 mila lire; invece nel prospetto unito al Bilancio figurano 770 mila lire, e la ragione è questa: io non ho portato in conto a carico delle Provincie se non quelle somme che ho creduto potessero corrispondere alla materialità dell'esecuzione dei lavori nell'anno, parendomi inutile caricare i Bilanci provinciali di somme maggiori di quelle che presupponiamo di poter pagare nel corso del 1880.

Vengono ora gli appunti più gravi relativi alle ferrovie dell'Alta Italia. L'onorevole Bembo, anche più dell'onorevole Relatore, insiste sull'assoluta insufficienza del milione e 600 mila lire iscritte nel Bilancio proprio delle ferrovie dell'Alta Italia per far fronte a tanti urgenti bisogni di materiale mobile, di riordinamento

di binari ecc. Ma io domando, a chi è mai passato per la mente che questa sia la somma, la quale debba provvedere a tutti i bisogni di quelle linee? A nessuno, Signori.

Per lavori straordinari e per materiale mobile giovi ricordare che fu fissata in occasione della legge sulle ferrovie la somma di 106 milioni e mezzo.

In quella somma, essendo comprese delle spese che riguardavano la straordinaria manutenzione delle linee, fu stabilito che dovessero restare a carico della gestione propria delle ferrovie, e ciò per le risultanze delle discussioni avvenute nell'anno scorso su questo argomento nei due rami del Parlamento. Ed ecco perchè nel Bilancio del 1880 della gestione propria delle ferrovie comparisce la somma di lire 1,600,000, che si cercherebbe indarno nei Bilanci precedenti. Ricordano tutti che le spese in conto capitale furono calcolate per la ripartizione di quei 106 milioni nella legge delle ferrovie a 7 milioni all'anno per 14 anni, non computando gli 8 milioni e mezzo messi nel Bilancio del 1879. I sette milioni poi si ripartirono così: 5 milioni e 400 mila lire a carico del Bilancio dello Stato, perchè riguardano lavori e provviste in aumento del conto capitale e 1,600,000 lire equivalenti alla spesa media delle riparazioni straordinarie che, per la ragione già esposta, furono assegnate al Bilancio proprio dell'esercizio delle ferrovie.

Chiaro adunque apparisce che la somma annua, colla quale s'intese far fronte alle spese straordinarie ed alle maggiori provviste di materiale mobile, non è di 1,600,000 lire, ma di 7 milioni. E se l'onor. Bembo vorrà esaminare l'allegato 20° del Bilancio dei Lavori Pubblici pel 1880, vi troverà inoltre che quella di lire 1,600,000 non è la sola somma che comparisca per maggiori spese nel Bilancio proprio dell'Alta Italia, quantunque essa sola vi comparisca come partita nuova. Quell'allegato porta nella partita *spese* lire 67,393,100, mentre nel 1879 la corrispondente era di sole lire 62,955,000. Dunque nel Bilancio proprio dell'Alta Italia pel 1880 si considera un aumento nelle spese di lire 4,438,100, da cui deducendo lire 1,600,000, rimarrebbero pur sempre altre lire 2,838,100, che a qualche cosa dovrebbero servire.

Ritornero su questo argomento, ma intanto mi permettano di richiamare l'attenzione del Se-

nato su questa cifra di lire 4,438,100 per metterla in raffronto colla maggiore entrata che si prevede di lire 4,895,000.

La maggiore entrata e la maggiore spesa si considerano quasi al 100 0/0, e se tutti i Bilanci dell'Alta Italia si facessero in questo modo, credo che non vi sarebbe nulla a ridire; seppure non vi fosse da osservare che non tutta la maggiore entrata sarebbe da consumarsi, a cose normali, in maggiore spesa.

Tutti sanno infatti che per un aumento di traffico la spesa d'esercizio si considera del 60 0/0 all'incirca: per 4 milioni e mezzo sarebbe adunque di lire 2,700,000 e così rimarrebbe un milione e 300,000 di netto pel Bilancio attivo. Questo residuo invece fu destinato anch'esso a maggiore spesa; nè io pensai ad economizzarlo, perchè conosceva i reali bisogni di quella rete; nè sarò io certamente colui che vorrà lesinare su quanto sia necessario di spendere per provvedervi.

L'onorevole Saracco, e peggio ancora l'onorevole Bembo, hanno fatto un desolantissimo quadro della gestione della rete ferroviaria dell'Alta Italia.

L'onorevole Saracco scrive:

« Se al Senato non dispiace ascoltare qualche notizia di fatto intorno ad un punto speciale che si impone all'attenzione del Governo e del Parlamento, esso si renderà di leggieri persuaso che l'ora sta per suonare in cui sarà forza confessare una buona volta la verità **LUNGAMENTE DISSIMULATA**, e portare fra le passività del Bilancio una somma di riguardo, per la sola provvista del materiale mobile di stretta e indiscutibile necessità.

« Noi ci troviamo difatti in una singolare condizione di cose, creata dalla triste consuetudine di nascondere a noi stessi la realtà dei fatti, che mette conto di tacere.

« Dal 1876 in poi, si sono aperte all'esercizio nuove linee di una lunghezza complessiva di 543 chilometri; e il traffico sulla intiera rete stradale esercitata direttamente dallo Stato crebbe, se non andiamo errati, di 13 milioni di lire; chè anzi le previsioni del 1880 parlano di una maggiore entrata nei proventi delle ferrovie dello Stato di 5 milioni, al confronto della somma preveduta nell'anno corrente ».

Adunque, Signori, dal 1876 in poi, vale a dire, da quando le strade ferrate dell'Alta Italia

SESSIONE DEL 1878-79-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1880

vennero sotto la direzione dello Stato, furono aperti all'esercizio 543 chilometri.

Io, o Signori, leggendo codeste cifre sono rimasto trasecolato. Ho ricercato per lungo e per largo, per dritto e per traverso: ebbene, trovo che di linee proprie dello Stato, dal 1876 in poi, non si sono aperti che 78 chilometri.

Aggiungendo le linee che abbiamo preso in esercizio da altre Società, si hanno in tutto 203 chilometri. (*Movimenti di sorpresa*).

Nemmeno adunque la metà di quello che accennò l'onorevole Relatore, e ripeté l'onorevole Bembo.

Ma affinché possa essere meglio chiarita questa partita, che ha una grande importanza, dirò, o Signori, che noi calcoliamo, per l'apertura di nuove linee, almeno 20 mila lire al chilometro la fornitura di nuovo materiale mobile; e per conseguenza i 543 chilometri richiederebbero quasi 11 milioni, mentre i 203 non ne richiedono che 4; donde la differenza di 7 milioni!

Leggo adesso, a conferma del mio asserto, quali sono le linee aperte ed esercitate dallo Stato, dal 1876 in poi, salvo di rimettermi, se me ne sapranno dir altre.

Palazzolo-Paratico, aperta il 31 agosto 1876, chilometri 10;

Como-Chiasso, aperta il 28 settembre, chilometri 5;

Rovigo-Adria, aperta il 23 ottobre, chilometri 24;

Rovigo-Badia, aperta lo stesso giorno, chilometri 29;

Gemona-Carnia, aperta il 18 dicembre, chilometri 11;

Badia-Legnago, aperta il 1° febbraio 1877, chilometri 18;

Carnia-Resiutta, aperta il 7 maggio, chilometri 8;

Legnago-Dossobuono, aperta il 6 agosto, chilometri 44;

Treviglio-Rovato, aperta il 5 marzo 1878, chilometri 33;

Resiutta-Chiusaforte, aperta il 21 settembre, chilometri 8, e finalmente la Chiusaforte-Pontebba, di chilometri 13, aperta il 25 luglio 1879.

E queste fanno 203 chilometri, notando per maggiore chiarezza che nessun tronco fu aperto nel 1876 prima dell'agosto. A ritrovare i 543 chilometri non ci sono in nessun modo riescito, imperocchè anche rimontando avanti negli anni,

anno per anno, questa cifra non la trovo esatta in nessuna maniera.

Senatore SARACCO, *Relatore (interrompendo)*. Mi permetta, ieri ho modificata quella cifra.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Relatore disse ieri chilometri 443: ma da 443 a 203 c'è sempre la differenza di 240 chilometri.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Io accetto la cifra di 440.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ma dal 1876 in poi sono 203 e non un chilometro di più.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Dal 1874....

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io vado fino al 1876, perchè piglio la sua Relazione, e perchè da quell'epoca io debbo rispondere....

Senatore SARACCO, *Relatore*. Scusi, ieri ho spiegato i fatti nella loro ampiezza, ho citato cifre, quindi non veggo perchè il signor Ministro ricorra ad una Relazione che poteva combattere prima che io parlassi, e non oggi. Se avessi riconosciuto altre inesattezze, ieri mi sarei affrettato a correggerle, ed invece ho detto le cose come stanno; abbia quindi la compiacenza di attenersi a quello che ho detto ieri, e non risponda ad una Relazione che mi son fatto un dovere di rettificare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io mi permetto di dire all'on. Relatore che *verba volant et scripta manent*. Rimane quello che scrive e che sta dinanzi a tutto il pubblico italiano. (*Approvazioni e rumori*).

Fosse esattissimo quel che disse ieri, e non è, risponderei essere difficile raccogliere tutte le cifre, su cui ha potuto parlare in un lunghissimo discorso.

In secondo luogo ieri ha detto 443 chilometri; ma ha dovuto aggiungere 2 anni di più, senza che nemmeno la cifra corrisponda alla vera lunghezza. D'altronde, se aggiunge altri due anni, ne troverà assai di più. Ma a questo modo si fanno milioni quanti se ne vogliono. Io rispondo dell'esercizio governativo da quando l'abbiamo avuto, e non dell'esercizio del 1874, che stava nelle mani della Società dell'Alta Italia.

La convenzione di Basilea fu stipulata alla fine del 1875 ed approvata nel giugno del 1876. Che ci entra il 1874?...

Senatore SARACCO, *Relatore*. Vedrà che ci entra.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Va bene; ma

allora scriva diversamente; poi mi corregga se sono in errore.

Un'altra affermazione, di cui aspetto la prova, è la seguente:

« Il traffico dell'intera rete stradale esercitata direttamente dallo Stato crebbe, se non andiamo errati, di 13 milioni di lire; chè anzi le previsioni del 1880 parlano di una maggiore entrata di 5 milioni al confronto della somma preveduta nell'anno corrente ».

Adunque il traffico dovrebbe essere aumentato di 18 milioni; e infatti l'on. Bembo, che ha letto come ho letto io, ha detto la stessa cosa qui dinanzi al Senato, esprimendosi in questi termini:

« Notate poi che malgrado l'ampliata rete di 543 chilometri, e malgrado un traffico che vuol dire un incasso maggiore di 13 milioni di lire, che furono portati a 18 pel 1880, non solo non fu aumentato il materiale mobile, ma neppure sostituito il materiale fuori d'uso ecc. »

Or bene, anche qui l'egregio Relatore vorrà avere la compiacenza di dirmi da dove cava queste cifre.

Il prodotto del 1879 è stato di 102 milioni e 20 mila lire: è questa la somma finale, che egli non conosceva quando compilava la sua Relazione.

Nel 1876 è stato di 95 milioni 252 mila e 210 lire; la differenza è dunque di 6 milioni e 768 mila lire circa, e non di 13 milioni come si afferma. Se poi ci riferiamo alla previsione del 1879, quale era conosciuta quando l'on. Relatore scriveva, e cioè di circa novantanove milioni, la differenza dal 1876 al 1879 diminuisce ancora di 3 milioni e mezzo.

Dove sono i milioni in più a cui si allude? (*Sensazione e movimenti di attenzione*).

Perchè ognuno si renda ben conto della differenza di apprezzamento, a cui conduce la diversità di queste cifre, giova ricordare che per ogni 2 milioni di aumento di reddito devesi portare in conto un milione e mezzo per la provvista di materiale.

Se pertanto invece di 3 milioni di maggior entrata, o poco più, ne avessimo 13, bisognerebbe quadruplicare anche la cifra della maggior spesa.

E non è da dire nemmeno qui che calcolando due anni di più oltre il 1876 si vada alle cifre indicate dagli onorevoli oppositori.

Dal 1874 al 1879 vi sono 10 milioni scarsi di aumento di traffico sulla previsione nota quando la Relazione fu scritta.

Ma ripeto che io parlo del 1876, come ne parlava giustissimamente nella sua Relazione a stampa l'onorevole Saracco.

Nella Relazione si leggono inoltre le seguenti parole:

« Il Senato ha da sapere che, all'infuori di provviste insignificanti, l'amministrazione non ha mai avvisato in questo lungo periodo di tempo a provvedere il materiale mobile richiesto dall'apertura di queste nuove linee, e dall'aumento del traffico, e neppure a rimpiazzar col materiale nuovo quella parte trovata nel 1876, che fu posta fuori d'uso per naturale deperimento ed invecchiamento ».

La deficienza del materiale mobile in modo assoluto non la voglio negare, quantunque ciò che dirò in seguito possa servire, almeno spero, a mettere in evidenza l'esagerazione anche a questo riguardo.

Altro è riferirsi alla mancanza di materiale, che pur troppo è grave in un mese o due dell'anno, ed altro è parlare della quantità di materiale che serve tutti i dodici mesi dell'anno.

Orbene, tre sono le ragioni le quali possono rendere necessaria la sostituzione del materiale o la costruzione di materiale nuovo.

La fornitura del materiale mobile riguarda infatti:

1. Quella parte che va in sostituzione del materiale messo fuori d'uso per vetustà o per altre cause;

2. Quella che è resa necessaria dall'accresciuta estensione della rete;

3. Quella che è dovuta all'aumentato traffico sulle vecchie linee.

In questa classificazione, spero, ci troveremo tutti concordi; imperocchè essa corrisponde alle conformi dichiarazioni fatte da me, dall'onorevole Relatore e da altri in occasione della discussione dei Bilanci, ed anche della legge sulle ferrovie; furono allora stabiliti i criterî che debbono regolare la distinzione delle spese fra il conto capitale e quello di esercizio.

Secondo quei criterî, alle spese del 1° titolo, *sostituzione del materiale mobile per metterlo al posto di quello che va fuori d'uso*, deve na-

turalmente provvedere il Bilancio dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia.

Tali spese infatti si sostengono semplicemete per conservare il patrimonio.

Quale e quanto è il materiale che fu messo fuori d'uso, intorno al quale si è fatto tanto clamore?

Signori, io potrei contare dal 1° luglio 1876, per limitarmi a rispondere dei fatti miei, e non della storia; ma preferisco di prendere i fatti come sono e rimonto al 1874, perchè da quell'anno non furono fatte significanti provviste di materiale, per non dire alcuna. Ebbene, il materiale che non fu sostituito eccolo: locomotive 8, carrozze 11, carri da merci 9, in tutto 28 pezzi! (*Sensazione e conversazioni animate su vari banchi*).

Quando penso che abbiamo quasi diciotto mila veicoli, fra i quali settecento cinquanta e più locomotive, io sorrido ad argomenti di questa natura, perchè non sono quelli che cambieranno la faccia delle cose, non è la sostituzione di trenta veicoli che farà andare meglio l'esercizio della rete dell'Alta Italia, benchè nessuno possa negare che debbano sostituirsi.

Cotale sostituzione non costa che 750 mila lire, e queste debbono essere pagate dalla gestione propria dell'Alta Italia.

Ed anche per questo motivo venne aumentata di quasi 5 milioni la previsione della spesa per l'anno 1880.

Passiamo al secondo titolo, vale a dire alla dotazione delle nuove linee. È evidente che per una nuova linea, anche se s'innesti in una grande rete, bisogna provvedere una certa quantità di materiale mobile; ma, o Signori, di questa spesa nessuno deve allarmarsi, imperocchè tutti sanno che la legge delle costruzioni ferroviarie ha provveduto non solo alla costruzione delle strade, ma anche alla relativa dotazione di materiale mobile.

Nota che questa parte di spesa non va caricata punto su quella di 22,500,000, dei quali parleremo poi, e che riguardano le provviste per la vecchia rete.

Le linee di proprietà dello Stato, per le quali bisogna pensare a provvedere un materiale nuovo, direi quasi di dotazione propria, onde non calcolare esclusivamente sulla quantità dei veicoli in servizio in tutta la rete, misurano

112 chilometri, pur aggiungendo ai 78, di cui sopra fu parlato, altri 34 pel completamento della Pontebba e della linea di Como, quantunque aperti all'esercizio prima del 1876.

Codesta lunghezza si riferisce alle seguenti linee:

| | |
|----------------------------|------------|
| Pontebba. | Chilom. 69 |
| Camerlata-Chiasso. | » 10 |
| Treviglio-Rovato | » 33 |

Totale Chilom. 112

Il conto di codeste provviste, quello che l'Amministrazione ha sempre ritenuto sufficiente da bel principio, d'accordo coi direttori dell'Alta Italia, è in ragione di 20 mila lire al chilometro, e corrisponde così a 2,240,000 lire.

Dirò poi come si è provveduto anche a questa spesa che va pagata sul fondo delle relative costruzioni stradali.

Il terzo titolo riguarda il materiale in aumento di inventario per corrispondere all'aumentato traffico delle vecchie linee, e questo va a carico del conto capitale che compare nel Bilancio proprio dello Stato. Ed a questo propriamente si riferisce la somma di un milione e mezzo che fu presunta nella legge delle costruzioni ferroviarie per la durata di 15 anni, e che costituisce i 22 milioni e mezzo, dei quali parleremo più tardi. Sommate le spese di questi tre titoli, ne risulterà la spesa complessiva cui dapprima l'Amministrazione intese far fronte col Bilancio dello Stato o della gestione propria delle ferrovie, così composta: pel primo titolo lire 750 mila, pel secondo 2,240,000, e pel terzo 1,500,000; in totale 4,490,000 lire.

Ora, quale fu il materiale mobile effettivamente messo in costruzione, o la cui costruzione venne finora autorizzata?

Eccolo: provvista in corso inoltrato di costruzione: locomotive 25 per l'importo di lire 1,550,000; carrozze 40 per l'importo di lire 357,506; carri bagagliai 25 e carri da merci 200 per lire 1,225,000; totale di questa prima provvista pezzi 290 per l'importo di lire 3,132,506.

Delle 25 locomotive credo che parecchie siano già in servizio; certamente quelle che furono costruite da una Casa belga.

Poi fu autorizzata una seconda provvista di materiale mobile, ed è la seguente: carrozze 70 per l'importo di 793,500 lire; carri da merci e

bagagliai 425 dell'importo di 2,448,750 lire; in tutto veicoli 495 per l'importo di lire 3,242,250. Cosicchè dal 1° luglio 1878 al dicembre 1879 fu autorizzata la fornitura di 785 pezzi fra locomotive, carrozze e carri per l'importo complessivo di lire 6,374,756.

Vi ho già accennato che la previsione era di 4 milioni e mezzo circa; per conseguenza le provviste in corso la sorpassano di quasi 2 milioni, con che si tiene conto del maggior bisogno di materiale anche per l'estensione dell'esercizio alle linee di proprietà privata.

Se non che ben a ragione l'onorevole Relatore domanderà al Ministro dei Lavori Pubblici: se coi soverchi ritardi non siasi pregiudicato l'interesse dello Stato per la nostra indolenza.

Le prime 10 locomotive furono proposte il 10 aprile ed approvate il 12 luglio; altre 10 locomotive furono proposte il 20 agosto ed approvate il 6 settembre; le ultime 5 furono proposte il 11 ottobre ed approvate il 26 dello stesso mese. Chi ha pratica dell'amministrazione spero non troverà eccessivo ritardo in questi provvedimenti; giacchè tutti sanno che le nostre leggi non permettono al Ministro di approvare le spese con un tratto di penna: bisogna che egli senta i Consigli dalla legge stabiliti; e qualche settimana la domanda pure il necessario esame da parte di questi Corpi.

Ho pochissima volontà di far perder tempo al Senato per giustificare l'opera mia personale, ciò che non mi sarebbe di grande difficoltà volendo addentrarmi nei minuti particolari. Pur nondimeno davanti ad accuse generiche non posso non giustificare l'Amministrazione, sia pur quella che mi ha preceduto. Se si trattasse soltanto dell'opera mia, potrei dirvi o Signori, che ho avuto questa bella fortuna nell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, di commettere lo sproposito, forse, di non avere indovinato gli uomini; poi di andarmene, indi di ritornare per rifarmi sui primi passi.

La prima provvista delle vetture-bagagli subì per gli esami tecnici qualche po' di ritardo nelle disposizioni ministeriali, perchè proposta al 3 aprile fu approvata il 26 luglio; i carri-merci furono proposti il 7 luglio ed approvati il 28 di agosto; 70 carrozze e 425 carri-merci proposti al 1° ottobre furono approvati il 1° dicembre. Questi amministrativamente, o Signori, non sono ritardi, perchè per spese così gravi e re-

lative a materiali di speciale costruzione bisogna pure passare la trafila che è prescritta dalla legge. Se ciò nullameno qualcuno trovasse a ridire anche sul ritardo di qualche settimana, risponderei che siccome non si improvvisano cotali costruzioni, così settimana più o meno non ha valutabile influenza sull'andamento dell'esercizio.

Ed ora le ragioni anche dei piccoli ritardi, che hanno cagionato qualche giro e rigiro di lettere fra il Ministero e l'Alta Italia.

L'Amministrazione ferroviaria, preoccupandosi del far presto, si sarebbe valsa anche di Case estere pur di raggiungere il proprio intento; ma io aveva un altro dovere da compiere, quello di far paga la volontà espressa dal Parlamento. Ho voluto perciò che si costruisca in casa nostra tutto ciò che era possibile di costruire (*bravo, bene*); non ho voluto che le locomotive si commettessero nel Belgio, quando vi erano Case d'Italia che le potevano costruire ad uguali o quasi uguali condizioni. Io non fo discussione se sia bene o male seguire questo sistema; so che fu raccomandato tanto dalla Camera dei Deputati, quanto dal Senato con un ordine del giorno, ed io ho voluto ubbidirlo. (*Bravo, bene*).

Della seconda fornitura di locomotive 5 furono date ad eseguire a Pietrarsa e 5 allo stabilimento Ansaldo di Sampierdarena, che poi ne assunse altre tre, mentre non potè fare altrettanto quello di Pietrarsa, perchè aveva lavori fino a tutto giugno dell'anno presente.

Al rimanente delle locomotive non potute costruirsi da Case italiane, la commissione fu data ad una nota Casa del Belgio, come migliore offerente.

Quanto alle vetture ed ai carri, disposi che la fornitura sia fatta a concorrenza pubblica, ma fra le Case italiane, quantunque anche per queste sapessi che si avrebbero più presto ammettendo alla concorrenza anche le Case estere.

Io sono convinto che se mi fossi diversamente regolato, avrei potuto guadagnare qualche settimana e, se volete, anche qualche mese; ma sono egualmente sicuro che avrei incorso il rimprovero di non aver tenuto conto dei voti del Parlamento. Ad ogni modo insisto nel credere che tutto ciò ha potuto influire ben poco pel buono o cattivo andamento del servizio di una rete che ha 18,000 pezzi a sua disposizione. E se si persiste a lamentare la defi-

cienza di materiale rimontando al 1874, dirò che per lo meno le lagnanze sono postume assai.

Passerò ora ad esporre come si provvede al pagamento della somma di lire 6,374,756; imperocchè veramente questa è la parte importante delle osservazioni fatte dall'onorevole Relatore in rapporto al Bilancio.

Per l'acquisto del materiale mobile in sostituzione di quello fuori d'uso, lire 750 mila le provvederà il Bilancio proprio dell'Alta Italia, che forma l'allegato 20 del Bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici pel 1880.

All'art. 4, *Servizio della trazione e del materiale*, fu iscritta la somma di 22 milioni e 20 mila lire, mentre nel Bilancio 1879 vi erano 21 milioni e 492 mila lire. Sono adunque in più per questo solo capo 528 mila lire. Ma il totale delle spese bilanciate pel 1880 relativamente alla rete dell'Alta Italia ascende a lire 67,393,100, mentre nel Bilancio del 1879 erano soltanto 62 milioni e 995 mila lire.

Cosicchè noi avremo un margine maggiore di 4,438,100 lire per le spese di esercizio.

Accennai già che la maggiore entrata pel 1880 è presunta in lire 4,895,000; ed ora soggiungo in proposito un'osservazione che può avere un certo valore. Quasi tutto questo aumento sull'entrata sarebbe dovuto al servizio della piccola velocità, mentre per le altre partite non è considerato quasi aumento di sorta.

Ora, dato l'aumento per la piccola velocità, io credo debba dedursene uno corrispettivo, non fosse altro, nei viaggiatori; perchè se le merci si muovono, danno anche luogo ad un corrispondente movimento di viaggiatori. I 4 milioni e 895 mila lire di maggiore entrata, dato l'aumento del servizio merci, dovrebbero pertanto crescere piuttosto che scemare.

Tutti ricorderanno che abbiamo avuto una maggiore entrata di 3 milioni di lire sulla somma preventivata pel 1879. Se la legge di contabilità l'avesse permesso, io avrei dimezzato l'aumento dei 3 milioni, perchè avrei preferito che se ne fosse speso uno e mezzo almeno nel provvedere alle urgenze anche di materiale mobile.

Nel Bilancio dell'Alta Italia è da notare che lire 1,750,000 furono preventivate unicamente per spese impreviste, oltre le 500 mila in più pel servizio della trazione e del materiale; cosicchè quell'Amministrazione, per pagare del

proprio le lire 750,000 del materiale mancato, avrà disponibili oltre due milioni.

Restano 5,624,756 lire a conto delle provviste che deve pagare lo Stato sul Bilancio proprio, sia per dotazione di nuove linee, sia per aumento corrispondente all'aumentato traffico delle vecchie linee.

Sul capitolo 137 del Bilancio del 1879, relativo alle nuove costruzioni, dedotte le spese impegnate, noi abbiamo un fondo disponibile di 3,371,000 lire. Abbiamo proposto nel Bilancio del 1880 al capitolo 140 una somma di lire 595,930: abbiamo dunque 3,966,930 lire su cui caricare la parte di spesa proporzionale alla dotazione per linee nuove, che fu calcolata normalmente in lire 2,240,000.

Finalmente, per far fronte alla spesa del materiale per l'aumentato traffico, abbiamo disponibili sul capitolo 136 del Bilancio del 1879 per residuo la somma di 3,410,000 lire; abbiamo al capitolo 141 del 1880 la quota di 1,500,000 lire sui 5 milioni e 400,000 stanziati per conto capitale. Quindi abbiamo un totale disponibile per queste due partite di lavori di 4,910,000 lire; e riportandovi di contro il residuo fabbisogno di 3,384,756, rimarrà ancora una somma libera di 1,525,244 lire.

Sicchè non vi è certamente da aver timore che per far fronte alla spesa di 6,400,000 lire circa per provviste di materiale mobile, si corra il pericolo di chiedere maggiori assegnamenti nel 1880; essendovi anzi capienza per fare qualche cosa di più, se sarà necessario; nè sarò io certamente che porrò ostacoli a più abbondanti provviste.

Se al Senato non dispiace, domanderei cinque minuti di riposo.

PRESIDENTE. Cinque minuti di riposo.

(*Vive conversazioni nell'Aula e nella tribuna dei Deputati*).

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Il signor Ministro dei Lavori Pubblici ha facoltà di ripigliare il suo discorso.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dopo tutto, Signori, la questione relativa alla dotazione del materiale mobile di una grande rete, come quella dello Stato nell'Alta Italia, è tale che bisogna considerarla, nell'interesse pubblico, anche lasciando da parte ogni necessità di

giustificare l'opera propria. Le provviste che sono in corso per sei milioni e quattrocento mila lire circa, se provano insussistente l'accusa che l'Amministrazione non abbia pensato a nulla su quest'argomento, potrebbero però essere tali che non bastassero di gran lunga alla proporzione dei bisogni. Vediamo adunque qual'è la nostra dotazione patrimoniale rispetto ad altre reti; imperocchè in questo modo soltanto ci faremo un giusto concetto dello stato delle cose.

La rete dell'Alta Italia attualmente, con uno sviluppo di linee di 3522 chilometri (intendo sviluppo medio d'esercizio) ha 757 locomotive, 2176 carrozze, 14,675 carri da merci: totale 17,608 pezzi di ogni fatta.

Ma questa cifra nulla dice da sè, e perciò bisogna metterla in confronto con qualche altra.

Ma i confronti, perchè siano espressivi, bisogna ridurli ad una unità, altrimenti perderebbero di valore.

Veniamo dapprima alle locomotive.

Le locomotive dell'Alta Italia rappresentano 0,215 per chilometro di via. Nella rete delle ferrovie romane questo rapporto è di 0,148; nelle meridionali di 0,149; nelle calabro-sicule di 0,110; nelle sarde molto minore ancora, trattandosi di una rete tuttavia incompleta.

Dunque per questa parte, in fatto di locomotive, la rete dell'Alta Italia è largamente dotata rispetto a tutte le altre reti italiane. Non dico che sia ricca, ma rispetto alle altrui miserie non istà poi troppo male.

Veniamo alle carrozze.

L'Alta Italia ne ha in proporzione di 0,618 per chilometro; le romane ne hanno soltanto 0,510; le meridionali 0,450; le calabro-sicule 0,408; per cui ognuno vede che anche da questo lato non c'è nulla a rimpiangere.

In quanto ai carri-merci l'Alta Italia ne ha in ragione di 4,166 per chilometro; le romane di 2,223; le meridionali di 2,245; le calabro-sicule di 1,328.

Voi dunque vedete, o Signori, che può essere che il materiale dell'Alta Italia sia di gran lunga insufficiente, se volete, ma che è sempre il doppio in ragione chilometrica di quello delle altre reti italiane.

Certo che se noi facciamo dei confronti colle reti degli altri Stati, rimarremo al disotto di qualcuna di esse; ma in quante cose, o Signori,

l'Italia non è al disotto delle altre civili nazioni?

Lo è nei commerci, lo è nelle industrie, e perciò nei mezzi ad esse relativi; lo è insomma in quasi tutto ciò che riguarda la vita materiale del paese.

Ciò non ostante non sarà male che io faccia un qualche confronto, in quanto a materiale mobile, colle ferrovie di altri Stati.

Come dissi, l'Alta Italia ha di locomotive per chilometro 0,215; le linee svizzere ne hanno 0,203; le austriache, 0,212; le prussiane, 0,380; nel Belgio, 0,510; la rete del *Midi* francese, 0,222, presso a poco come l'Alta Italia; le altre reti francesi nel rapporto chilometrico sono superiori.

Di carri-merci (tralascio di fare il confronto delle carrozze), di carri merci, che è la partita più grossa nell'Alta Italia, ve ne ha 4,166; nelle linee svizzere, 3,572; nelle austriache, 4,956; tutte le altre sono superiori.

Ma qui, o Signori, mi si potrebbe obiettare, che bisogna vedere come stanno le cose in ragione del traffico, essendo evidente che in una rete saranno sufficienti due pezzi al chilometro, mentre in un'altra saranno o scarsi, od abbondanti.

Ebbene, le locomotive per ogni 1000 lire d'introito lordo chilometrico nell'Alta Italia sono 27,414; nelle romane, 15,453; nelle meridionali 14,777; nelle calabro-sicule, 18,974; nelle svizzere, 20,711, nel Belgio 23,748, nel *Nord* francese 15,373; nell'*Est* francese 20,181; nell'*Ovest* 20,077; nel *Midi* 12,051; siamo inferiori soltanto alle prussiane ed alle austriache, e tanto più alle inglesi. Ma a ogni modo vedete che differenza vi è tra il corredo delle locomotive anche in ragione del traffico chilometrico, rispetto alle altre reti italiane, e come si sopporti abbastanza anche il confronto di parecchie reti estere.

Veniamo ai carri da merci. Per mille lire di entrata lorda chilometrica l'Alta Italia ne ha 531,460; le romane, 232,244; le meridionali 222,754, le svizzere 343,887; e le reti francesi del *Nord*, *Est*, *Ovest*, *Midi* 419,497,343, e 349.

Le reti delle altre nazioni, di cui ho potuto mettere insieme le cifre, sono superiori, come le inglesi e le prussiane specialmente. Cosicchè se ci fermiamo ad esaminare questi confronti,

non solo colle altre reti italiane, le quali sono inferiori all'Alta Italia, ma altresì con parecchie reti dell'estero, non troveremo assolutamente ragionevole che si spieghi oggi soltanto una bandiera contro l'attuale Ministero per la deficienza di materiale mobile, come se l'avesse inventata lui questa deficienza.

Se io dovessi dedurre la deficienza, o meno, del materiale da altri consimili confronti, sempre riverrei alla conseguenza, che grande è la esagerazione su questo argomento.

Eguale direi ragionando sul numero e sulla qualità degli accidenti che si verificano nell'esercizio della rete: voglio dire dei ritardi di treni e delle disgrazie accadute. Si sa che quando il materiale è scarso e cattivo, deve dar luogo più facilmente ad inconvenienti di ogni natura. Ma ho trattato recentemente questa materia abbastanza ampiamente nell'altro ramo del Parlamento per risparmiare al Senato la noia di ripetere le medesime cifre. Io non intendo con ciò di sostenere che non avvengano ritardi, e che quelli che avvengono nell'Alta Italia non siano già troppi; ma dico che ritardi ed inconvenienti ne accadono eziandio nelle altre reti italiane in proporzione anche maggiore; ed anche andando fuori di casa troviamo a tale riguardo che tutto il mondo è paese.

Ma questo non è argomento che suffraghi molto la mia tesi, perchè *adducere inconveniens non est solvere questionem*.

Piuttosto voglio dire una parola sulla normalità delle dotazioni, non più dedotte da confronti fra varie reti ferroviarie, ma da quanto si usa o si è usato almeno dall'Amministrazione, di ritenere come cosa sufficiente fino a tutto oggi.

L'onorevole Relatore ha letto un brano di lettera da me comunicata al Ministero delle Finanze e per mezzo suo all'Ufficio Centrale, dove si riporta il calcolo da cui venne dedotta la spesa di un milione e mezzo annuo pel materiale mobile, in aumento d'inventario per due milioni di aumento di traffico; ed ha soggiunto che ho preso equivoco.

Ebbene, di quel calcolo io sono innocente, quantunque io abbia scritta la lettera. Il calcolo riferito è quello che ha servito a tirar fuori la somma di 22 milioni e mezzo da impiegarsi in acquisto di materiale, ma non fu fatto sotto il

mio Ministero; e ciò dico, non perchè lo ripudii, ma perchè non ne voglio il merito...

Senatore SARACCO, *Rel.* Ma l'ha confermato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... Sì, e lo confermo anche adesso; ma siccome l'onorevole Relatore ebbe a lodarlo, come se fosse opera mia, così mi si consenta di non attribuirmi un merito che non mi spetta.

Sa l'onorevole Relatore a chi devesi attribuire questo calcolo? Ad una persona compianta da tutti, e che, finchè fu in vita, ebbe una grande autorità, l'ingegnere Ruva.

Or bene, sulle tracce di quanto calcolava il compianto Ruva per una dotazione normale, applicando la formola pratica ad una rete come quella dell'Alta Italia, si verrebbe alla conseguenza, che il materiale attuale non sarebbe scarso, ma abbondante. Io non lo credo; ma da questo ad ammettere che oramai il materiale dell'Alta Italia assomigli alle mura di Gerico, che caddero al suono delle trombe, mi pare che corra una grande differenza.

Pur facendo grazia della formola, consenta il Senato che accenni ai risultati, cui si arriverebbe applicandola all'intera rete dell'Alta Italia; ma prima di ciò fare importa ricordare che al materiale di quella rete venne attribuito un valore, all'epoca della convenzione di Basilea, di 120 milioni.

Il compianto Ruva calcolava che per le prime 7500 lire d'introito lordo la dotazione normale di una rete ferroviaria doveva essere di 20,000 lire al chilometro, e che ad ogni mille lire di maggior introito lordo chilometrico dovevansi aggiungere 672 lire a chilometro.

Orbene, facendo questo calcolo si trova che il valore del materiale dell'Alta Italia corrispondente ad una dotazione normale, nel 1874 sarebbe bastato di 106 milioni; nel 1875 di 112; nel 1876 di 114; nel 1877 di 116; nel 1878 di 118; nel 1879 di 119, secondo l'introito lordo presunto. E se pigliamo il risultato ultimo del Bilancio attivo, vale a dire 102 milioni invece dei 99 previsti nel preventivo, la dotazione di materiale mobile dovrebbe ora essere di 121 milioni.

Per conseguenza, solamente in questo anno, per l'aumento eccezionale del reddito lordo totale, sarebbesi superato appena il limite di 120 milioni corrispondenti al valore assegnato al materiale colla convenzione di Basilea.

Di modo che secondo le sue teorie, ed appli-

cando le sue formole pratiche, il compianto Ruva, che pur se ne intendeva, penserebbe soltanto adesso ad aumentare la dotazione del materiale.

Ma come, risponderà l'onor. Relatore, dall'epoca del 1874 ad oggi non è cresciuta l'entrata? Non è innegabile che un ragguardevole aumento risulta negli introiti lordi? Sta bene.

Ma, o Signori, il traffico si chiama aumentato proporzionalmente alla lunghezza solo perchè i chilometri crescono? Se noi vogliamo accertarci se e di quanto il traffico di una rete aumenti realmente, bisogna che esaminiamo il reddito chilometrico.

Di fronte ad una rete di 3 mila chilometri mettendone una di 3500, il reddito potrà essere maggiore; ma ciò non vuol dire che il traffico sia maggiore proporzionalmente. È questo pur troppo il nostro caso.

Il reddito chilometrico del 1872 fu di lire 26,490;

| | |
|-------------|---------|
| nel 1873 di | 28,454 |
| nel 1874 di | 28,619 |
| nel 1875 di | 28,025 |
| nel 1876 di | 28,365 |
| nel 1877 di | 27,721 |
| nel 1878 di | 27,612. |

Dunque, anche sotto questo aspetto dovrebbe per lo meno ammettersi che c'è una grande esagerazione nell'apprezzare la condizione di numero del materiale dell'Alta Italia.

Si potrà dire: ma la qualità di codesto materiale? Ed io rispondo, o Signori: volete voi che gli onorevoli Sella e Spaventa quattro anni fa abbiano voluto dare quel valore ad un materiale che non fosse servibile? Io non posso nemmeno supporlo.

Tutti sanno che alle locomotive si attribuisce una durata dai 28 ai 30 ed anche più anni; ed alle vetture niente meno che quella di 65 anni: riducetela pure in media da 35 a 40 anni.

Ma dall'epoca della convenzione di Basilea ad oggi sono passati 4 anni. Una delle due: o avremmo comprato un materiale assolutamente inservibile, oppure questo materiale dovrebbe ancora servire presso a poco come serviva al momento della compera.

Si può però rispondere: voi avete chiuso le officine di riparazione; il materiale andò rapidamente in deperimento, perchè non si è fatto nulla a questo riguardo.

Ma, o Signori, l'accusa che è stata fatta finora all'Amministrazione dell'Alta Italia è precisamente in senso contrario, perchè fu detto e scritto che il materiale ormai non si trova più sulle linee, perchè si accumula nelle officine per ripararlo.

A questo riguardo l'esame delle spese annuali di riparazione proverebbe che nulla è intervenuto di straordinario negli ultimi quattro anni, nè in un senso, nè nell'altro; ma poche cifre basteranno a chiarirlo.

Dalla risposta ad un quesito della Commissione parlamentare d'inchiesta si rileva che il materiale andato in riparazione nelle officine dell'Alta Italia è stato nel 1877 di 5,40 0|0, nel 1878 di 5,41 0|0; nelle romane di 5,99 0|0 nel 1877 e del 7,38 0|0 nel 1878; nelle meridionali di 4,00 nel 1877.

Dunque anche dal lato delle riparazioni non pare vi sia gran che di veramente anormale. (*Interruzioni del Senatore Suracco*).

Ad ogni modo l'Ufficio Centrale, e per esso il suo Relatore, potrà replicare come sarà per piacergli; ma, a mio avviso, non proverà mai che, presa in massa, la questione delle spese relative al completamento della rete dell'Alta Italia, sia pel materiale mobile, sia per lavori straordinari possa divenir tale da impensierire pe' suoi rapporti diretti col Bilancio dello Stato.

Comunque sia, l'onorevole Relatore pensa che le occorrenze della rete ferroviaria dell'Alta Italia non furono calcolate abbastanza e che si manifesteranno quando meno ce lo aspetteremo.

Non contento di scriverlo, lo ha ieri ripetuto insistendovi maggiormente quasi colle stesse parole che io leggo nella sua Relazione:

« Quando la Direzione delle ferrovie dell'Alta Italia stimò di fare avvertito il Governo che occorreva destinare una somma di 106 milioni per opere straordinarie di varia natura, senza tener conto delle provviste di materiale mobile; il Minisetro fece giudizio, che la parte di spesa di materiale mobile da porsi a carico del capitale si dovesse limitare a 22 milioni e mezzo ».

Adunque il Ministero è stato veramente di un'indolenza imperdonabile; l'Amministrazione dell'Alta Italia ha dovuto svegliarlo per dirgli: provvediamo ai bisogni della rete ferroviaria, per la quale occorre stanziare 106 milioni e mezzo; senza di ciò il Ministero non ci avrebbe

forse nemmeno pensato. Or bene, o Signori, invertite le cose e avrete la verità. Lasciate che per una volta tanto io faccia a me stesso una lode a questo riguardo. Sapete donde originò la proposta della spesa dei 106 milioni? Originò precisamente da una mia richiesta, che rimonta nientedimeno che al 1° novembre 1878, poco dopo cioè che l'esercizio era stato assunto per conto dello Stato.

Il 1° novembre 1878 io scriveva all'Amministrazione dell'Alta Italia non solo, ma a quella delle romane e delle meridionali una lettera, di cui vi leggo un solo periodo, salvo a depositarla per chi volesse consultarla integralmente. Io scriveva così:

« Per formarsi un concetto di quanto approssimativamente sia necessario di spendere per mettere in convenienti condizioni di esercizio le linee di già aperte al servizio nel Regno, occorre al Ministero di conoscere le spese straordinarie che si presume possano ancora abbisognare su tutto il complesso delle ferrovie esercitate da codesta Amministrazione, distinguendole per linee sociali e per quelle di proprietà dello Stato, per lavori di completamento, ampliamento e consolidamento tanto del corpo stradale, che delle opere di arte, dei fabbricati definitivi delle stazioni in sostituzione delle provvisorie, ecc., e per ogni altro bisogno ».

Qui seguivano istruzioni anche più particolareggiate. Per isvegliarmi pertanto, non aspettai alcuno; ma spontaneamente pensai a rendermi conto quali veramente fossero le necessità non solo della rete dell'Alta Italia, ma di tutte le reti italiane.

Per quel che riguarda le ferrovie dell'Alta Italia, la risposta consiste appunto nel quadro di cui si valse il mio predecessore per introdurre nella legge delle nuove costruzioni la spesa di 106 milioni e mezzo, ridotta ad 85 per le ragioni che vedremo in appresso.

Vengo adunque a parlarvi di questi 106 milioni e 500 mila lire che sembrano ancora on nonnulla all'Ufficio Centrale rispetto ai bisogni della rete dell'Alta Italia. Almeno debbo supporre che questo sia il significato delle osservazioni fatte dall'Ufficio Centrale, perchè se si ritenesse che quella somma bastasse, vi si sarebbe già provveduto colla legge delle nuove strade ferrate.

Anzi tutto mi permetta il Senato di ricordare la composizione di questi 106 milioni e mezzo. In risposta alla nota, di cui mi sono fatto debito, per ristabilire la verità delle cose, di dar lettura al Senato, l'Alta Italia mandò un progetto di lavori straordinari, i quali importavano la spesa di 106 milioni e 500 mila lire.

In quella spesa non si comprendeva però nulla per materiale mobile. Ebbene l'Amministrazione dei Lavori Pubblici si rivolse a quella dell'Alta Italia osservando che fra le spese di 106 milioni e mezzo, parecchie se ne comprendevano dell'importo di 22,815,000 lire, che non avevano più ragione di comparire nel Bilancio proprio dello Stato, imperocchè dovevano stare a carico dell'esercizio delle ferrovie.

Ecco come erano composte tali spese, perchè non si creda che fossero levate dalle spese da porsi fra quelle del conto capitale.

È questa una postuma giustificazione per questa parte della legge delle strade ferrate, ma non è colpa mia se non l'ho fatta in altra occasione, perchè nessuno me l'ha chiesta.

Nella proposta dei 106 milioni e mezzo si comprendevano 4 milioni, 620 mila lire per la stazione marittima di Genova, ed è ora provveduto invece colla legge de' lavori del porto; per la stazione marittima di Venezia 1,138,000 lire, e vi fu provveduto con legge speciale; e diverse altre spese che, aggiunte alle altre, formano i 22 milioni e 815 mila lire, senza che io stia qui a farne una inutile nomenclatura.

Fu osservato che queste spese non possono più figurare nel Bilancio dello Stato, e per conseguenza potevasi destinare il corrispondente importo alle provviste straordinarie di materiale mobile. Ed ecco perchè i 106 milioni e mezzo rimasero inalterati per provvedere in conto capitale alla deficienza di materiale mobile dovuta all'aumento di traffico.

Che poi la spesa per aumento di materiale mobile sia sufficiente, parrebbe dimostrato, anche per quello che ho detto riferendomi all'autorevole opinione del compianto Ruva.

Ad ogni modo io parlo del complesso delle spese.

Rimasti fermi 106 milioni 500 mila lire dopo la sostituzione dei 22 e mezzo per il materiale mobile col corrispondente importo di spese che non avevano più ragione di figurare nel Bilancio

dello Stato, seguì in questo una necessaria diminuzione.

La somma fu ridotta colla legge delle ferrovie a lire 85,100,000 per obbedire ai criteri stabiliti in Parlamento, eliminando tutto ciò che riguardava il Bilancio proprio dell'Alta Italia per la parte di spese di straordinaria riparazione che fu messa a carico del conto vero dell'esercizio. E questa parte fu di L. 21,400,000 e di questi 21,400,000 è una porzione la somma di 1,600,000 che compare per la prima volta nel Bilancio dell'esercizio della ferrovia dell'Alta Italia, allegato al Bilancio dello Stato sotto il N. 20; gli altri 85,100,000 lire rimasero a carico dello Stato.

Ma resta bene assodato che la spesa straordinaria per la rete dall'Alta Italia rimase sempre di 106 milioni e mezzo, compresi 22 milioni e mezzo per il materiale mobile.

Gli 85 milioni e 100,000 lire furono poi ripartiti così: 8 milioni e mezzo comparvero nel Bilancio del 1879 ad intero carico dello Stato, perchè iscritti prima della discussione avvenuta in Parlamento; i rimanenti 76 milioni e 600 mila lire furono divisi in quattordici anni: 5,400,000 lire per nove anni, e 5,600,000 lire per cinque.

Volendo conoscere la ripartizione in rapporto al materiale mobile, essa fu la seguente: 62 milioni e 600 mila lire per lavori, rifacimenti di binari, ecc., e 22 milioni e mezzo per provviste straordinarie di materiale mobile in aumento d'inventario.

Sono insufficienti queste somme per provvedere a tutti i lavori, compresi i 22,500,000 lire per materiale mobile?

La domanda che, bisogna che lo confessi, mi ha cagionato una grande sorpresa.

Su qual fondamento si basa l'asserzione che non saranno sufficienti i 106,500,000 lire per provvedere alle necessità della gran rete dell'Alta Italia? (*Movimenti di attenzione*).

Io non affermo che saranno sufficienti; ma d'altra parte quale è il ragionamento che io potrei sostituire per infirmare la perizia venuta dalla Direzione dell'Alta Italia?

In primo luogo i 106 milioni e mezzo saranno certamente per un certo numero d'anni più che sufficienti; all'avvenire remoto provvederà Iddio. In secondo luogo è da ritenersi che le strade fer-

rate daranno cogli anni un maggiore provento; ed in tal caso io ricordo il proverbio, che la guerra nutrice la guerra...

Senatore SARACCO, *Relatore*. Si (*interrompendo*) si emetterà altra rendita.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non per questo ne verrà danno allo Stato, perchè se coll'emissione di rendita pagherà da una parte, il Ministro delle Finanze si rifarà dall'altra coi maggiori introiti; per cui il risultato finanziario sarà perfettamente lo stesso.

Ripeto dunque che ho sentito con molta sorpresa mettere in dubbio non solo, ma affermare senz'altro che i 106 milioni e mezzo non bastano alle necessità della rete dell'Alta Italia.

Signori, la storia dei nostri giorni noi l'abbiamo ancora sotto gli occhi. Quattro anni fa noi abbiamo riscattato la rete dell'Alta Italia. Ebbene, o Signori, volete voi che quando si è negoziato questo contratto fossero così ciechi gli uomini che lo elaborarono da non sapere che la rete dell'Alta Italia aveva delle grandi necessità in materia di lavori di completamento, di forniture di materiale ecc.?

Quanto a me non posso neanche per sogno fare codesto torto agli illustri uomini che si sono occupati di così grosso affare.

Orbene, quali furono le previsioni per provvedere alle grandi necessità della rete dell'Alta Italia fatte pochi anni or sono?

Siamo forse noi che abbiamo inventati o creati i grandi bisogni di quella rete?

Non esistevano forse anche allora le stazioni cadenti come disse non so se l'onorevole Bembo, o qualche altro Senatore?

Ebbene, eccovi, o Signori, la Relazione dell'onorevole Spaventa sulla convenzione di Basilea, dove si parla dei lavori di completamento della rete dell'Alta Italia:

« Al 31 dicembre 1874 per completare la rete italiana concessa all'Alta Italia, rimanevano da costruirsi 112 chilometri di strada, cioè 70 da Udine a Pontebba, 11 da Camerlata al confine Svizzero e 31 da Treviglio a Coccaglio.

« Per queste linee, per il relativo materiale mobile, per altri lavori sulle linee vecchie, e pel concorso al traforo del Gottardo ed al porto di Genova, la Società riteneva di dover spendere ancora 98 milioni a tutto il 1880 ».

Questa somma si suddivideva così: « per costruzione di nuove linee e pel concorso al

traforo del Gottardo ed al porto di Genova, lire 43,807,000 e si prevedevano per lavori d'ampliamento, miglioramento, consolidamento ecc. delle vecchie linee, e per provviste di materiale mobile, lire 54,193,000: molto meno adunque dei 106 milioni e mezzo che abbiamo calcolato noi!

Ma non basta; di questi 54,193,000 lire fino alla fine del 1878 sui Bilanci dello Stato ne furono spesi 26 e 545 mila lire, e ne rimanevano a spendere 27,648,000: per far che cosa? per mettere in completo assetto non solo le linee, ma altresì il materiale mobile, e questo secondo i negozianti di Basilea.

Or bene, che cosa ha fatto l'attuale Amministrazione e quella passata, poichè siamo colpevoli insieme dal 1878? Ha elevato i 27 milioni e 648 mila lire a 106 milioni e 500 mila lire!

E ci si viene a dire che non abbiamo provveduto ai bisogni dell'Alta Italia!

Noi abbiamo l'onore di affermare adunque che alle previsioni dei nostri predecessori sulle necessità della rete dell'Alta Italia, compreso il materiale mobile, abbiamo aggiunto 78 milioni e 852 mila lire. (*Sensazione*).

Il residuo che ho accennato di 27 milioni e 648 mila lire che rimaneva a spendersi alla fine del 1878, si divide così:

Lavori in conto capitale, 11 milioni 200,000; per materiale mobile, 16 milioni 448,000.

Orbene, di contro ai bisogni di lavori di completamento ne abbiamo aggiunti 50; di contro alla spesa del materiale mobile (giovi ricordare che non era solo il materiale mobile in corrispondenza all'aumento di traffico, ma altresì per le nuove linee di 112 chilometri), prevista in 16 milioni, ne abbiamo contrapposti 22 e mezzo, più la dotazione per nuove linee da pagarsi a parte.

Consenta il Senato che abusi qualche minuto ancora della sua pazienza per rilevare qualche cosa su quanto l'onorevole Relatore disse rispetto alle previsioni fatte nelle convenzioni, che, per ragione di brevità, chiamerò convenzioni Depretis.

La rete adriatica era di 3727 chilometri, e la mediterranea di 3680, totale 7407 chilometri. La rete attuale dell'Alta Italia si compone di chilometri 3580 circa, presso a poco la metà della lunghezza compresa nelle convenzioni

Depretis. Qual'era il fabbisogno generale per lavori, rifacimento di binari, ecc.?

Si trova alla pagina XC così descritto: rinnovamento di binari in acciaio in ragione di 4 milioni all'anno e per 10 anni, 40 milioni; riparazioni straordinarie ed ampliamenti, 6 milioni all'anno e per 10 anni 60 milioni; e questi sono i 100 milioni di cui parlava l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale, ma che si riferivano a 7500 chilometri, e non ai 3500 della rete dell'Alta Italia.

Segue quindi il materiale mobile per 10 anni, a 8 milioni all'anno, 80 milioni. Ma, o Signori, questi 80 milioni per 10 anni si riferivano sempre ai 7500 chilometri circa che dovevano far parte delle due reti. Per spese di rifacimento si calcolavano 20 milioni all'anno e in tutto 80 milioni. L'aliquota corrispondente proporzionale alla rete dell'Alta Italia sarebbe di 48,800,000 da spendersi in 20 anni; locchè corrisponde alla spesa media annuale di lire 2,440,000. Che cosa è incluso per questa parte di lavori nel fabbisogno dell'ultima legge?

Leggo la cifra totale: 40 milioni e 543 mila e per ogni anno 2 milioni 702 mila lire. Dunque la previsione delle convenzioni Depretis per rifacimenti ed altre spese era annualmente di lire 2,440,000 e nei 106 milioni e mezzo che il Parlamento ha approvato, si comprende una spesa di 2,702,000, ossia 300 mila lire di più di quello che si prevedeva allora.

Le spese di riparazioni straordinarie, mobilio, miglioramenti, ecc. nelle convenzioni Depretis, per 10 anni, erano valutate 60 milioni, ossia 6 milioni all'anno.

Per la rete dell'Alta Italia in proporzione la stessa spesa nel fabbisogno di 106,500,000 lire riesce in media a 2 milioni e 897 mila lire l'anno, vale a dire con quasi perfetta concordanza colle previsioni del 1877.

Ed è facile spiegare questa specie di concordanza matematica, perchè direi quasi le stesse persone che hanno fatto il preventivo di 106 milioni e mezzo, avevano fatto anche quello per le convenzioni Depretis.

Del materiale mobile ho già parlato abbastanza perchè vi sia bisogno che ci ritorni sopra.

L'onorevole Saracco rilevò ieri non so quale accusa a lui indirizzata fuori di questo recinto, e giorni fa l'illustre Senatore Jacini mi pare

dicesse che tante volte bisogna tener conto anche nei recinti parlamentari delle opinioni espresse fuori.

Dopo quanto ho esposto al Senato, porto fiducia, se non di aver persuaso l'Ufficio Centrale, almeno di avere luminosamente dimostrato che noi possiamo prendere errore, ma che mala fede non ne poniamo mai negli atti nostri.

Senatore SARACCO *Relatore (interrompendo)*. Chi ha parlato di mala fede?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non parlo di loro. Or bene, che fuori o dentro ci si giudichi per ignoranza, ci si giudichi per indolenza, nulla di più naturale; oramai sono battaglie, in cui *furor arma ministrat*. Sarà facile a tutti di provare l'ignoranza nostra, anche facile di far credere alla nostra indolenza, ma a nessuno sarà dato di far credere onestamente alla nostra, o per dir meglio alla mia malafede: perchè io solo sono in causa in tutto ciò. (*Grande attenzione su tutti i banchi e nella tribuna della Camera*).

E quando leggo che delle Associazioni politiche si levano quasi in sussulto, come se volessero che l'eco delle loro accuse venisse a turbare la serenità di questa solenne discussione; quando leggo la enormezza di certe accuse, o Signori, mi levo, e mi sollevo su questa tribuna, dalla quale parlo davanti al Senato, ma nello stesso tempo davanti al paese e dico: io non raccolgo le calunnie, le disprezzo; ma grido, guai ai partiti che per arma adoperano la calunnia verso i propri avversari; non è così che si fa l'interesse del paese.

Signori, l'Associazione costituzionale di una grande città ha avuto il coraggio di accusarci in questa maniera:

« Considerando che tali misure (parla delle misure relative appunto all'Alta Italia, di spese non fatte, ecc.) considerando che tali misure furono prese all'unico ed esclusivo scopo partigiano di modificare le risultanze dei Bilanci, e farvi figurare degli utili fittizi affine di illudere Parlamento e paese sul vero stato del bilancio generale »...

Giudicateli voi, o Signori, cotesti partiti. (*Sensazione. - Breve pausa*).

Quali possano essere i rapporti dell'abolizione del macinato collo sviluppo necessario dei pub-

blici lavori, ognuno di voi, credo, o Signori, sia ormai in grado di giudicare.

Solamente a me pare che le ggi esistenti, non i progetti di legge, relative ai lavori pubblici, abbiano provveduto completamente alla parte finanziaria dei medesimi, ad eccezione dei 96 milioni che contiamo di ricavare dalle obbligazioni ecclesiastiche.

Se il Parlamento vorrà fare buon viso alle nostre proposte per lavori straordinari, nulla sarà da aggiungere al Bilancio come è attualmente; anzi rimarrebbe al di sotto della media di 25 milioni e mezzo dell'ultimo novennio.

Naturalmente l'illustre Relatore mi risponde: ma se vi mancano 40 o 50 milioni del macinato, vi verrà meno altrettanto per eseguire codesti lavori pubblici.

Innanzitutto rispondo che l'onorevole mio Collega delle Finanze ha dimostrato, secondo me almeno, che all'epoca dell'abolizione di questa tassa le risultanze finanziarie del nostro Bilancio attivo saranno tali da non aver motivo d'impensierirci fin d'ora di una mancanza così grave.

In secondo luogo sta sempre questo fatto, che nessuno domanda di decimare le entrate, ma si domanda solamente di poter trasformare il sistema tributario. Per verità a me sembra che col metodo anatomico e certamente molto acuto dell'onorevole Relatore, si verrebbe a questa conseguenza, che l'immobilità assoluta dovrebbe dominare nelle finanze del paese; nessuno potrebbe mai pensare a sopprimere un'imposta quando non cominciasse dal duplicarla, mettendo prima la nuova in esercizio per vederne gli effetti.

Ma checchè sia di ciò, io, che non sono finanziere, e Dio me ne guardi, ho fatto più volte questo ragionamento. Come va che nasce il finimondo nelle finanze del Regno d'Italia se sparissero i 50 milioni del macinato; e poi sento l'onorevole Sella dalla tribuna dire che invece bisogna abolire la tassa sul lotto, e lo veggio votare in favore della riduzione della tassa sul sale?

Senatore SARACCO, *Relatore*. Ma Sella non è qui.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Lo cito a cagione di onore, e mi ammetteranno che l'autorità dell'onorevole Sella in materia di finanze vale assai.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Ma non si ri-

SESSIONE DEL 1878-79-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1880

volga all'Ufficio Centrale, si rivolga al Senato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io mi sono rivolto sempre al Senato.

PRESIDENTE. L'onor. Baccarini parla appunto al Senato.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Ella si era perfettamente rivolto all'Ufficio Centrale.... (*Rumori e ilarità*).

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Spero bene che l'onorevole Saracco non mi vorrà fare un appunto per la posizione del corpo.

Dunque, quando sento l'onorevole Minghetti rimproverarci quasi che non abbiamo pensato all'abolizione del dazio sui cereali, io mi domando, Signori; ma se sparissero queste altre entrate, non sarebbe eguale la diminuzione di milioni sul Bilancio dello Stato?

Io andava anche più in là e diceva a me stesso: c'è il caso che se noi avessimo proposto di abolire, per esempio, il lotto, si fosse detto che doveva abolirsi invece il macinato? Milioni per milioni, io credo che a noi convenga di mantenere la promessa che più volte abbiamo data al paese.

Toccata l'abolizione del dazio sui cereali, mi si permetta di rilevare nn'altra cosa estranea a questo recinto, e mi valgo della libertà di citazione, della quale ha fatto largo uso l'onorevole Relatore.

Ho veduto molte edizioni di un discorso pronunciato dal mio amico ed ex-collega l'on. Grimaldi, a Catanzaro, ed ho veduto in quasi tutte attribuirgli un'asserzione che non credo esatta (parlo francamente, poichè è nell'interesse del paese che la verità sia nota per intero). Gli hanno attribuito di aver detto ch'egli voleva appunto l'abolizione del dazio sui cereali, tanto lodata poi dall'onor. Minghetti, e che i suoi Colleghi gliela avevano impedita.

Orbene, o Signori, questa asserzione che si attribuisce all'onor. Grimaldi non può sussistere. L'onor. Grimaldi presentò difatti una proposta ai suoi Colleghi, che riguardava soltanto la sospensione del dazio sulle granaglie, ossia grani inferiori, granturco, fave, ecc. per la durata fino al 31 dicembre 1879.

Signori, tutti comprendono che è ben diversa cosa la sospensione del dazio sulle granaglie dall'abolizione del dazio sui grani.

Quella proposta fu respinta perchè non avrebbe fatto che duplicare le difficoltà dell'abolizione

del macinato; molto più che allora allora erasi abolita quella del secondo palmento.

Molti temono la deficienza nelle entrate per la soppressione della tassa del macinato; ma il Ministro delle Finanze ha già accennato a parecchi cespiti succedanei. Io ne ricorderò altri; non sono di mia invenzione, ma sono quelli ai quali pensava appunto il mio ex Collega delle Finanze: le giuocate del lotto, per esempio, ed una trasformazione della tassa di bollo e registro da cui si aspettava una decina di milioni. Inoltre in quattro anni mi pare che i finanzieri abbiano tempo di escogitare sulla materia fiscale quanto mai possa essere necessario per sopperire in tempo a qualsiasi eventuale deficienza.

Ma, o Signori, se si trattasse puramente e semplicemente di una questione finanziaria, noi potremmo ancora divertirci lungamente a disputare sull'abolizione o no del macinato; se nonchè oramai chi è che non vegga che in siffatta questione, a torto od a ragione, è complicata una questione politica?

L'equilibrio in un paese non è soltanto finanziario; ma c'è anche l'equilibrio politico, il quale in certi momenti può assumere importanza maggiore dell'altro.

L'onor. Saracco, ieri, o ieri l'altro, rivolgendosi al Ministero e raccomandandogli di non insistere sulla sua proposta di abolizione, ebbe a dire: « *dietro a voi sorgeranno altri uomini che speculeranno sul malcontento del popolo* ».

Ebbene, onor. Saracco, è appunto per togliere la causa del malcontento del popolo, che noi abbiamo proposto e sosteniamo l'abolizione del macinato. Il malcontento del popolo per me è l'oscillazione sismica delle istituzioni politiche; se voi volete toglierla, spegnete il vulcano: finchè lo lascerete acceso, voi avrete sempre a temerne le scosse.

Se voi volete allontanare appunto il timore che sorgano dopo di noi uomini che specolino sul malcontento del popolo, togliete a tempo il mestiere dalle mani agli Spartachi dell'avvenire.

Signori, contro gli attacchi degli Spartachi dell'avvenire vi sono sempre state le repressioni. Ma le repressioni di Crasso e di Pompeo non sono più cose da tempi civili. Possono essere una temporanea necessità di qualunque

Governo; ma, o Signori, codeste repressioni non edificano, demoliscono sempre.

Io no ho autorità per fare raccomandazioni ad alcuno, ma ho il diritto ed anche il dovere da questi banchi di dire chiaramente quale è la mia opinione.

Signori! La tassa del macinato oramai non può essere che una bandiera di quel malcontento, che tanto temeva l'onorevole Saracco; essa può sempre essere sfruttata a malo scopo. Abolitela, Signori, e farete un grande atto di patriottismo, memori sempre

Di che lagrime grondi e di che sangue.

(Approvazioni su vari banchi. Parecchi Senatori vanno a stringere la mano al Ministro).

PRESIDENTE. È pervenuta al banco della Presidenza questa domanda:

« I sottoscritti domandano che domani la seduta cominci a un'ora pomeridiana.

« Firmati Ciccone e nove altri Senatori ».

Pongo ai voti questa proposta, cioè che domani si tenga seduta a un'ora pomeridiana.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvata).

Dunque domani la seduta sarà aperta ad un'ora pomeridiana.

L'ordine del giorno sarà la continuazione di quello d'oggi.

La seduta è sciolta (ore 6 1/2).