

LXXXVIII

TORNATA DEL 17 GIUGNO 1901

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Presentazione di progetti di legge — votazione a scrutinio segreto — discussione del disegno di legge: « Allacciamento diretto fra il porto di Genova e le due linee dei Giovi con parco-vagoni presso Rivarolo » (N. 156) — Parlano, nella discussione generale, i senatori Del Zio, De Sonnaz, Colombo, relatore, Primerano, Pisa, ed i ministri della guerra e dei lavori pubblici — Replica del senatore Del Zio — Chiusura della discussione generale — Dichiarazioni del senatore Colombo, relatore, all'art. 1 — Approvazione dei quattro articoli del progetto e dell'ordine del giorno del senatore Di Sambuy, accettato dal ministro e dall'Ufficio centrale — Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1901-902 » (N. 115) — Parlano, nella discussione generale, i senatori Ferrero, Durand de la Penne e De Sonnaz — Rinviarsi a domani il seguito della discussione — Chiusura di votazione — Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 45.

Sono presenti i ministri della guerra, della marina, delle finanze e dei lavori pubblici.

COLONNA D'AVELLA, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

Presentazione di progetti di legge.

MORIN, *ministro della marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MORIN, *ministro della marina*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge testè approvato dalla Camera dei deputati relativo alle: « Disposizioni speciali per la chiamata della leva di mare sui nati del 1881 ».

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della marina della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito agli Uffici.

PONZA DI SAN MARTINO, *ministro della guerra*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PONZA DI SAN MARTINO, *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge per « Spese per le truppe distaccate in Oriente ».

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della guerra della presentazione di questo disegno di legge che, per ragioni di competenza, sarà trasmesso alla Commissione di finanze.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi, per l'esercizio finanziario 1900-901 (N. 163);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1901-902 (N. 129);

Classificazione del porto di Villa S. Giovanni in categoria 1^a ed autorizzazione di spesa per opere portuali e ferroviarie (N. 162);

Aumento del fondo assegnato al capitolo 28 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1900-901 e corrispondenti diminuzioni dei capitoli 23, 24, 26 e 40 (N. 122).

Prego il senatore segretario Taverna a voler procedere all'appello nominale.

TAVERNA, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Si lascieranno le urne aperte.

Discussione del disegno di legge: « Allacciamento diretto fra il porto di Genova e le due linee dei Giovi con parco vagoni presso Rivarolo » (N. 156).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Allacciamento diretto fra il porto di Genova e le due linee dei Giovi con parco vagoni presso Rivarolo ».

Prego il senatore segretario Colonna di dare lettura del disegno di legge.

COLONNA D'AVELLA, *segretario*, legge:
(V. Stampato n. 156).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

DEL ZIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DEL ZIO. L'egregio relatore colla robustezza di analisi e colla lucidezza di espressione onde suole costantemente adornare le sue scritture, ha fatto degnissimamente la storia di questo disegno di legge, concludendo con raccomandarne l'adozione al Senato perchè il disegno di legge è « importantissimo e urgentissimo e bisogna senz'altro accettarlo ».

Io confermo con tutto il sentimento d'amore, che si porta alla verità queste conclusioni, e le sancirò col mio voto.

Ma il relatore per il suo carattere di mente filosofica, d'investigatore paziente d'ogni lato della quistione si è addentrato (giunto alla fine della sua relazione) nei visceri dell'argomento, ed ha noverato un doppio ordine di osservazioni, che importa anzi porre in rilievo e discutere.

Il primo si riferisce al fatto stesso della legge, alla sua realtà più immediata e leggendo con attenzione il proemio al disegno ministeriale, la convenzione allegata, e ciò che l'onor. relatore vi aggiunge per commento, può questo primo ordine di osservazioni essere facilmente dominato e rimosse le incertezze.

Ecco, difatti come l'onor. Colombo chiarisce il suo pensiero su questo ordine:

« L'Ufficio esprime il dubbio che la somma preventivata per le espropriazioni sia inferiore alla necessaria, tenuto conto della località, e del resto delle aree e dei fabbricati da espropriare, per quanto una buona parte della linea corra in galleria ».

Ora qualunque sia l'elemento d'incertezza nel fatto, è facile comprendere che questo primo dubbio non è minaccioso, perchè nella legge stessa vi è la risposta.

E per fermo il Ministero si assume di verificare se la somma per le espropriazioni sarà o no sufficiente, sebbene si dica, nell'art. 3 del disegno, che avrà facoltà di affidare questa azione coll'altra della fornitura del materiale metallico d'armamento alla Società del Mediterraneo, se all'atto pratico ciò potrà risultare più conveniente.

Sul secondo punto, relativamente all'importanza militare del valico, cui si provvede col presente progetto di legge, il relatore ritiene che il ministro competente avrà dato il suo assenso. E siccome è presente il ministro della guerra, anche questo punto potrà essere facilmente illuminato, cioè sottratto al dubbio.

Dunque per questa prima parte della relazione non avrei a fare note intorno al primo ordine di osservazioni dell'onor. relatore; ma per la seconda parte è indispensabile il dibattito, la critica, la spiegazione. Io debbo francamente dire all'amico onor. Colombo che quello che egli ha scritto è talmente grave, che si può ritenere una vera intimazione intellettuale al Governo, affinchè parli chiaro su fatali esigenze di pubblici lavori reclamati da tutta l'Italia settentrionale.

È per la prima volta che in un documento ufficiale vengono tassativamente espresse queste esigenze; e quindi è diritto e dovere della nazione e del Governo d'essere pienamente illuminati e sicuri sulla portata delle promesse legislative che si fanno.

Ecco il testo, la formula dell'ideale a compiere secondo le parole del relatore:

« Bisogna al più presto provvedere: 1° all'ampliamento del porto, colla creazione di un ente autonomo che faccia, diriga ed eserciti i nuovi lavori da intraprendersi all'uopo, con mezzi derivati dal traffico stesso; 2° bisogna aumentare la potenzialità delle due gallerie che valicano i Giovi con mezzi sufficienti, fra i quali certo tiene il primo posto la trazione elettrica; 3° probabilmente si dovrà quanto prima pensare alla costruzione di un nuovo valico, scegliendo fra i due o tre progetti che già si contendono il campo; 4° e infine è più che necessario, urgentissimo che si risolva la questione delle linee d'accesso al Sempione, disposte in condizioni da corrispondere all'importanza di quella gran linea internazionale, per le comunicazioni con Genova, Torino e Milano, così che esse sieno pronte per l'epoca, più vicina che non si creda, alla quale quel valico sarà aperto ».

Dunque, come vede il Senato, le parole dell'egregio relatore per la prima parte, sul primo ordine di osservazioni, sono delicate, ma non implicano difficoltà poderose di finanza e di politica. Non così le altre quattro tassativamente formulate e testè lette. Esse sono incontestabilmente collegate alla nostra finanza, alla nostra politica, e a quell'opera meravigliosa di solidarietà internazionale commerciale cui attende da mezzo secolo già la civiltà italiana, e che non solo illustrerà il nome del senatore Gadda e de' suoi colleghi, ma che, risalendo al 1864, quando Carlo Cattaneo pubblicò nel *Politecnico* la sua meravigliosa monografia sul porto di Genova, coprirà di gloria e di luce tutta la generazione di Vittorio Emanuele II e di Umberto I.

Esse dunque non possono restare defraudate di una prima sanzione pubblica, non possono non meritare una risposta decisiva, una sanzione del ministro dei lavori pubblici. L'attendo, con gioia, con gratitudine; e queste sono, onorevoli colleghi, le considerazioni sommarie che fo, alla buona, su quest'importantissimo disegno di legge, e scuserà il Senato se sono così improvvisamente entrato in una materia vasta come l'oceano, in cui non ho competenza di nocchiero celebre.

DE SONNAZ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Prima di concedere la parola ad altri oratori debbo dar lettura di un ordine del giorno inviato alla Presidenza dal senatore Di Sambuy, così concepito:

« Il Senato, votando la legge per l'allacciamento del porto di Genova con le linee dei Giovi, ricorda al Governo la necessità urgente di risolvere la questione delle linee di accesso al Sempione, affinché siano pronte per l'epoca nella quale sarà aperto il nuovo valico ».

Le osservazioni fatte dall'onor. preopinante mi hanno consigliato di dar lettura al Senato di questo ordine del giorno, perchè la discussione proceda regolare.

Ha facoltà di parlare il senatore De Sonnaz.

DE SONNAZ. Negli ultimi anni che comandavo il IV Corpo d'armata e che mi trovavo a Genova, io sentiva ripetere questa frase: « Guai a noi se non saremo pronti quando il valico del Sempione sarà compiuto ». E ciò abbiamo anche udito qui ripetere parecchie volte dal collega Boccardo, in quella eletta forma che gli è abituale.

Col progetto attuale il Governo si avvia alla desiderata soluzione che cioè il porto di Genova sia compiuto quando sarà attivato il nuovo traforo delle Alpi.

Per queste ragioni, con viva soddisfazione, voto favorevolmente questo progetto di legge presentato dai ministri delle finanze e dei lavori pubblici.

COLOMBO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

COLOMBO, *relatore*. Il senatore Del Zio ha accennato a due dubbi che sono stati espressi nella relazione dell'Ufficio centrale sul disegno di legge che stiamo discutendo.

Sul dubbio relativo al costo delle espropriazioni, che l'Ufficio centrale teme possa riuscire maggiore di quello indicato nella legge, io spero che l'onorevole ministro vorrà dare spiegazioni; e, nell'attesa, desidererei sottoporli un'altra questione.

Le espropriazioni richiedono l'esborso immediato delle somme dovute agli espropriati; ed io prego perciò l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler esprimere la sua opinione in merito al modo di procedere a queste espropriazioni e di avere la disponibilità dei fondi che esse richiederanno prima che comincino i lavori della linea, dal momento che nel di-

segno di legge è stabilito, all' art. 2, un determinato reparto in quattro esercizi successivi dalla somma complessiva per la costruzione e per le espropriazioni di 12,500,000 lire.

Quanto alla questione militare, io credo che l'onorevole presidente dell'Ufficio centrale vorrà chiedere al ministro, con quella competenza che egli solo può avere in materia, le spiegazioni desiderate nella relazione dell'Ufficio e chieste anche dall'onor. Del Zio.

Non volendo tediare una seconda volta il Senato con altre mie parole, io chiedo il permesso di prendere occasione dall'ordine del giorno dell'onor. Di Sambuy, testè letto dal nostro onor. presidente, per esprimere alquanto più ampiamente che non sia fatto nella relazione, il sentimento dell'Ufficio centrale relativamente a quei quattro desiderati espressi nella relazione, ai quali alluse pure l'onorevole Del Zio.

Non vi ha dubbio che la questione del porto di Genova è una di quelle che richiedono una immediata soluzione; e io credo che l'onorevole ministro potrà darci in proposito assicurazioni soddisfacenti, poichè, se non m'inganno, è allo studio un disegno che tende a risolvere la questione di quel porto nel modo più completo possibile.

Quanto alla questione della potenzialità del valico dei Giovi e della ventilazione delle gallerie di Ronco e di Busalla per aumentarla, è noto che al presente le condizioni di queste gallerie sono diventate assai migliori coll'adozione del sistema di ventilazione *Saccardo*; se non che io non credo che questo sistema basti a far raggiungere loro quella potenzialità massima che si potrebbe avere soltanto con l'applicazione della trazione elettrica.

Questa applicazione non si è potuta o non si è voluta fare, perchè per l'impianto della trazione elettrica si richiedeva una spesa considerevole, di gran lunga maggiore di quella richiesta della semplice ventilazione.

Si richiedeva, se ben ricordo, una somma di circa 11 milioni; ma io non dubito che un giorno o l'altro si dovrà pur venire a questa risoluzione di applicare la trazione elettrica al valico dei Giovi, qualunque ne possa essere il costo. Essa potrà ridurre l'esercizio di quelle gallerie alle condizioni stesse di quello di una linea scoperta; e quindi la potenzialità loro sarebbe

uguale alla potenzialità dei tronchi precedenti e successivi.

Infine vi è la questione importante delle linee di accesso al Sempione; e anche su questa credo che l'onor. ministro sarà in grado di dare informazioni soddisfacenti tanto all'Ufficio centrale, quanto all'onor. Del Zio e all'onorevole Di Sambuy, che ha presentato in proposito l'ordine del giorno letto testè.

Essa è di una importanza, più che nazionale, europea. A tutti è noto il grande movimento che si manifesta ora tanto in Svizzera che in Francia, per rendere più rapide e dirette le comunicazioni tra Parigi e Milano, sia colla modificazione del passaggio del Jura per mezzo del nuovo tronco Frasnè-Vallorbes, sia, e soprattutto, mediante il passaggio della Faucille fra Lons-Le-Saulnier e Ginevra. Con questa nuova linea le comunicazioni fra Parigi e la Svizzera occidentale e il Sempione sarebbero notevolmente migliorate, e la linea del Sempione acquisterebbe un valore superiore a quello di tutti gli altri passaggi sinora studiati per completare le comunicazioni attraverso la catena delle Alpi. In confronto di tali passaggi e anche di quelli attualmente in esercizio, non escluso il Gottardo, il Sempione ha l'inestimabile vantaggio di avere sulla più gran parte del suo percorso delle pendenze inferiori al 7 per mille. Solamente in qualche punto della traversata del Jura, e sul versante italiano, nel breve tronco fra Domodossola e Iselle, si trovano pendenze superiori, che si possono facilmente superare con locomotive speciali; di modo che tutta la linea può essere considerata come una linea di pianura, sia per le pendenze come per le curve: ciò che non può dirsi di nessun altro valico alpino.

Si comprende quindi quale sia l'importanza internazionale del passaggio del Sempione, il quale, riducendo a 14 ore la distanza fra Parigi e Milano con treni rapidi, viene a costituire la comunicazione più diretta fra l'Europa centrale ed occidentale e l'Oriente. Una sola linea potrebbe farle concorrenza, ed è quella che l'Austria intende compire fra breve costruendo il tronco Seraievo-Mitrovitzza della grande linea Vienna-Salonico. L'avvenire solo potrà dire quale di queste due grandi linee di comunicazione fra l'Inghilterra e l'Oriente attraverso l'Europa, quella che valica il Sempione per

metter capo a Brindisi, e quella che pei Balcani metterà capo a Salonico, riuscirà vincitrice; ma questo deve in ogni modo spronarci ad anticipare le nostre comunicazioni col Sempione per trovarci in prima linea in questa lotta ferroviaria internazionale.

Ora, in questa lotta, la questione delle linee d'accesso da parte dell'Italia è d'una importanza che non sfuggirà al Senato. Il Senato sa, che una volta compiuto il tronco in costruzione Domodossola-Iselle, non v'è altro accesso al Sempione che per mezzo della linea Gozzano-Domodossola. Questa linea benchè costruita in previsione del traforo del Sempione, pure non si trova in condizione da poter servire a un traffico internazionale come quello che passerà per quel valico, tanto per le curve e le pendenze che presenta, quanto per le condizioni delle sue stazioni. Importa dunque di provvedere linee di accesso che abbiano tutti i caratteri della stessa linea internazionale del Sempione, che è, come dissi, quasi tutta come una linea di pianura. Bisogna mirare innanzi a tutto a Genova, che diventerà il più grande porto dell'Europa centrale e occidentale; poi a Milano per la comunicazione con Brindisi e per lo smistamento delle provenienze dirette all'Italia centrale e meridionale; e infine a Torino, centro di smistamento per la vasta regione subalpina. Questi obiettivi saranno raggiunti colla linea Arona-Domodossola, linea essenzialmente di pianura, facendo di Arona il centro, donde si dipartirebbero la linea di Genova per Novara, quella di Milano per Sesto-Calende, e quella di Torino per la nuova ferrovia da costruire Arona-San-thià-Borgomanero.

Questa rete è stata progettata in tutti i suoi particolari ed ha formato oggetto di due domande, una della provincia di Milano, l'altra della città di Torino. E il progetto è ora sotto gli occhi del signor ministro; ed io credo e spero che gli studi suoi sieno tanto progrediti, che egli possa darci sicuro affidamento che la soluzione della questione degli accessi al Sempione non soffrirà una troppo grande dilazione.

Come relatore dell'Ufficio centrale ho creduto necessario di indicare di sfuggita anche questa questione nella mia relazione e di manifestare il desiderio che si arrivi in tempo con queste linee di accesso prima che sia compiuto il traforo del Sempione.

Da principio si poteva credere che il traforo avrebbe richiesto gli anni che hanno richiesto gli altri grandi trafori; ma i mezzi adoperati sono assai più potenti, e i bollettini che ci arrivano continuamente dal Sempione ci fanno vedere che si procede nei lavori con grandissima rapidità; tanto che i tronchi già perforati da una parte e dall'altra rappresentano ormai quasi la metà della lunghezza totale della galleria, la quale, come tutti sanno, è di circa 20 chilometri.

L'ultimo bollettino dava una lunghezza perforata di quasi 9000 metri; e siccome ormai dall'imbocco italiano verrà a cessare la roccia durissima che ivi si presentava, si può ritenere che i rimanenti 11 chilometri saranno ultimati più rapidamente, e che in definitiva si arriverà alla fine in un tempo minore di quello al quale si erano impegnati gli accollatori del traforo. Ecco la ragione per la quale noi crediamo che questa questione delle linee di accesso dovrebbe essere risolta nel termine più breve che sarà consentito dagli studi necessari per bene esaminare i progetti e risolvere le questioni connesse col sistema delle concessioni agli enti che le hanno richieste. Tre anni passano molto presto; ed io credo che nel 1904 il traforo sarà pronto per esser messo in esercizio; quindi il Senato apprezzerà i motivi pei quali io mi sono permesso di estendermi forse più del necessario sopra una questione che rappresenta uno dei più vitali interessi nazionali.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Primerano.

PRIMERANO, *presidente dell'Ufficio centrale.* Non ho da dire che pochissime parole.

È ritenuto da tutti, è assioma che Genova ha una grandissima importanza non soltanto per i Genovesi ed i Liguri, ma per l'Italia intiera.

Importanza economica enorme, giacchè è il maggior porto commerciale che noi abbiamo. Ma ne ha anche un'altra dal punto di vista militare, perchè completa tutto il sistema difensivo della nostra frontiera nord-occidentale.

Tutto ciò che si può fare per accrescere la potenzialità di Genova dal punto di vista commerciale, va fatto. Quello però che concorrerebbe a scemare la sua potenzialità difensiva è da evitare. Indubbiamente facendo un altro sbocco a Genova bisognerà pensare a garan-

tirlo come si fa delle porte e degli altri sbocchi che vi sono.

Ordinariamente le considerazioni economiche pigliano il sopravvento sulle considerazioni militari, e difatti a Genova si sono poco rispettate le zone di servitù militare, fino al punto che nelle due vallate della Polcevera e del Bisagno, quasi a contatto della cinta fortificata, sono sorti dei grandi e numerosi fabbricati, che consentono di avvicinarsi al coperto sotto le mura di Genova.

Dalla parte di S. Francesco d' Albaro si sono abbattuti circa 300 metri della cinta continua della piazza; vi si è in certo modo provveduto, ma non quanto basta. Ora la Commissione ritiene, per assicurazione dell'onorevole relatore, che questo progetto di legge abbia avuto l'assenso del ministro della guerra, ma, poichè egli è presente, piacerebbe ad essa, e credo al Senato, che il ministro della guerra volesse confermare che dal punto di vista militare si farà tutto il possibile per non alterare le modificazioni difensive di quella città. Ciò porterà un aumento di spesa, oltre quella preventivata pei lavori ferroviari, ma non tale certamente da doversene preoccupare.

PONZA DI SAN MARTINO, *ministro della guerra*.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PONZA DI SAN MARTINO, *ministro della guerra*.
Il contrafforte montano, che, partendo dal forte Begato e passando per la località detta degli Angeli e poi a San Benigno, va a terminare alla lanterna, separando la città di Genova dal comune di San Pier d'Arena, è stato quello che ha fornito tutti i materiali per il molo Lucedio. Quindi sul luogo, dove si farebbe la galleria, ossia precisamente dietro l'Ospedale militare, nella località della Chiappella, si ha da una parte una parete quasi verticale, che guarda la città, e dall'altra una parete circa a 45 gradi, o poco meno, e sopra un piano di una cinquantina di metri.

In questa condizione di cose, si è agitata parecchie volte la questione di aprire una grande trincea, che avrebbe permesso alla città di dilagare verso San Pier d'Arena analogamente a quello che si è fatto per i fronti bassi ad oriente della città permettendo a questa di estendersi verso San Fruttuoso nella valle del Bisagno.

Quando si parlava di questo progetto l'Amministrazione militare fece gli studi occorrenti per provvedere alla difesa nel caso si traducesse in atto. Oggi però, a quanto mi sembra, non si tratta di trincee ma soltanto di un tunnel e siccome davanti al contrafforte che si deve forare abbiamo sulla riva destra del Polcevera altre difese efficaci, non mancherà certo il tempo per mettere in difesa questo passaggio, tanto più che non si tratta di una difesa attiva, ma solo di uno sbarramento affatto passivo. Notisi che per questo genere di difese da due anni a questa parte si è fatto un grande progresso che permette di improvvisarle, si è cioè trovato un modo di interrimento delle mine da farsi molto rapidamente coll'acqua.

Per queste ragioni io credo che un tunnel nel contrafforte di San Benigno dietro alla Chiappella non porterà danno alla difesa della cinta di Genova.

PISA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. Dopo quanto ha detto l'onor. relatore in risposta al dubbio sollevato dal preopinante onor. senatore Del Zio pochissimo ho da dire.

Con quel dubbio sembrava quasi si volesse muovere appunto perchè il relatore non solo avesse voluto rendersi conto del progetto attuale, ma anche avesse precorso gli eventi in materia del porto di Genova.

L'onor. relatore ha già risposto esaurientemente facendo emergere meglio quello che già per sè era reso comprensibile dalla relazione. Egli infatti ha creduto utile, ed ora ha ribadito questa sua opinione, di spingere avanti lo sguardo tracciando il programma d'azione necessario al Governo circa al primo porto commerciale italiano.

Certo che vi è un lato economico assai importante in questa materia; si tratta di grave dispendio, ma è pure certo che questo dispendio sarà produttivo ed eminentemente utile all'economia nazionale, e sarà foriero al paese di un avvenire commerciale prospero quale esso merita, specialmente dopo il risveglio di questi ultimi anni in tutti i rami della economia nazionale.

Il porto di Genova rappresenta la via principale dei nostri commerci transoceanici, e l'apertura del Sempione accrescerà questo movimento anche nei rapporti dell'Europa centrale.

Stando le cose come egregiamente le ha esposte il relatore, è di cardinale importanza per il nostro paese di provvedere oggi alla parte più urgente, tenendo presenti oggi stesso quei lavori che se non urgenti, si presentano già di complemento necessario.

Fu giustamente citato il piano proposto dalla Commissione presieduta dal senatore Gadda il quale deve soddisfare alle esigenze economiche di Genova col minor sacrificio finanziario possibile.

L'autonomia del porto di Genova proposta dalla Commissione presieduta dal senatore Gadda s'impenna sulla massima utilità pratica, nella scelta dei lavori e nella massima economia per l'erario, poichè dall'incremento stesso dei traffici si trarranno le somme necessarie per i perfezionamenti nel porto di Genova, che si renderanno man mano indispensabili.

Vi è la questione delle linee di sbocco da Genova verso il continente e verso la parte peninsulare italiana, ed anche per ciò l'onorevole relatore ha già accennato un difetto a cui pur troppo non è più permesso di portare rimedio. Si doveva, e su ciò hanno insistito a Genova e Milano a lungo, poichè delle spese era necessario di fare, limitarsi a una sola e della massima efficacia, ossia introdurre tosto nelle gallerie la trazione elettrica.

I corpi rappresentativi del commercio di Genova e Milano hanno insistito per questa soluzione che era la più pratica ed economica nello stesso tempo, in quanto che, anche fatta ora la operazione della ventilazione, come ben disse e competentemente, il relatore, si renderà in breve tempo necessaria l'opera nuova della trazione elettrica, che renderà perciò in parte superflua la spesa già avvenuta per la ventilazione.

Quest'opera della trazione elettrica il relatore l'ha suffragata con dati tecnici. Si renderà urgente quanto prima, a seguire quell'incremento fatale nel commercio di Genova, incremento che è destinato a sì grande vantaggio del paese.

Vi è pure un'altra previsione che il relatore ha creduto molto opportunamente di fare in questa relazione.

Egli ha messo gli occhi avanti, come si suol dire; egli ha previsto il caso che una volta

messo il porto di Genova nelle condizioni volute per ricevere (e non respingere, come pur troppo oggi spesso deve) le merci che gli sono avviate sia per l'imbarco, sia per lo sbarco, possa in breve volgere di anni malgrado la spesa portata dal disegno di legge attuale, malgrado il miglioramento di cui sono ancora suscettibili le gallerie di accesso a Genova, rendersi necessaria la costruzione di un'altra linea di comunicazione tra Genova medesima ed il resto d'Italia.

Sarà però questa una spesa non immediata, ma, dell'avvenire prossimo; una spesa non da deplorarsi anch'essa, in quanto che pagherà largamente, sia il costo dell'impianto che la sua ammortizzazione.

Concludo con l'associarmi da ultimo di gran cuore all'idea che è concretata nell'ordine del giorno presentato dall'onor. senatore Di Sambuy.

Sta di fatto che quest'opera del Sempione avanza con una rapidità impreveduta anche dai tecnici più competenti e sta di fatto che quest'opera, a differenza di quella del Gottardo, sarà compiuta con grande vantaggio nostro e con relativo piccolo sacrificio, perchè come il Senato ricorda, il Gottardo potè solo compiersi con dispendio grandissimo per parte dell'Italia, mentrè per la costruzione del Sempione noi abbiamo avuto, relativamente, uno sborso assai modesto.

Data questa condizione di cose, s'impone a noi il dovere d'imitare ciò che fanno gli altri confinanti ai quali questo nuovo sbocco alpino deve servire per i loro commerci. Certo vi è pure l'obbligo di studiare la parte finanziaria delle nuove opere ora richieste, e in ciò sono persuaso che l'onor. ministro porrà ogni cura; ma anzi tutto dobbiamo por mano in tempo a questi lavori affinchè si arrivi ad averli finiti all'apertura della galleria. Sarebbe infatti per noi un disdoro e un danno grandissimo se restassimo in ritardo con le nostre linee di accesso in modo da non permettere immediatamente a questo nuovo valico alpino di funzionare completamente e di produrre tutti quei benefizi economici per il nostro paese che esso deve dare certamente.

GIUSSO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSSO, *ministro dei lavori pubblici*. Dopo di aver reso le maggiori lodi all'Ufficio centrale e all'illustre relatore per la splendida, breve e chiara relazione, io mi permetterò di rispondere a tutti insieme gli oratori che hanno parlato fino a questo momento; perchè in fondo è quasi identico il tema dei loro discorsi.

Come comprenderà il Senato, mi asterrò dal parlare di quanto concerne la questione militare, perchè il mio egregio collega della guerra ha risposto esaurientemente. A me converrà soltanto di dire poche parole intorno alle principali questioni che mi sono state poste. Mi fu chiesto in primo luogo: è sicuro il ministro che le spese di espropriazione si conterranno entro i limiti del preventivo? Ed in secondo luogo: Con qual metodo e con quali mezzi si farà fronte a queste espropriazioni? A tali due prime questioni mi consentirà il Senato che io risponda separatamente. Per quanto concerne il valore delle espropriazioni, io per verità non ho ragione di temere che esse debbano superare le fatte previsioni di spesa; e per quanto non sia facile determinare preventivamente l'importo delle relative indennità, posso nondimeno assicurare il Senato che gli studi sono stati fatti molto accuratamente, così che non si ha ragione di dubitare dell'esattezza dei computi.

Quanto poi al tempo in cui saranno fatte le espropriazioni, farò notare al Senato, e principalmente all'onorevole relatore, che della spesa di dodici milioni e mezzo, autorizzata col disegno di legge per tutta l'opera di che trattasi, lo stanziamento del primo anno, e buona parte di quello del secondo, cioè L. 1,200,000, sono destinati espressamente alle espropriazioni, alle quali è pertanto largamente provveduto.

Reputo in tal modo di aver eliminato ogni dubbio al riguardo, sebbene si tratti di questione di non grande importanza.

Veniamo ora alle altre parti principali della presente discussione, quella cioè che si riferisce a nuovi valichi appenninici, i quali mettono in comunicazione il porto di Genova con la valle del Po; quella che riguarda il porto di Genova e in ultimo quella dell'accesso al Sempione. Ed io sono lieto di rispondere tanto all'onor. Del Zio, quanto all'onor. Colombo e all'onor. Pisa che nel ministro si riscontrano

precisamente gli stessi concetti e i medesimi desideri loro.

Fo plauso poi all'onor. De Sonnaz, il quale si è compiaciuto di vedere con questo primo disegno di legge quasi iniziato il sistema di opere che debbono condurre a far sì che il porto di Genova diventi il più grande emporio del Mediterraneo, massime dopo l'apertura del traforo del Sempione.

Prima di tutto parlerò del porto di Genova e della progettata sua autonomia.

Come già alla Camera, mi onoro di dichiarare al Senato che il Governo del Re ha deliberato che sia consentito quello che da tutti i genovesi si desidera, cioè l'autonomia di quel porto, sotto la forma di un consorzio fra tutti gli enti interessati, e cioè comune, provincia, Camera di commercio ed armatori di Genova, e con essi le provincie di Milano e di Torino.

Questo pensiero venne la prima volta espresso dalla Commissione di cui era presidente il senatore Gadda; cominciò poi a prendere corpo in un disegno di legge che porta i nomi illustri del compianto senatore Perazzi e del vivente senatore Colombo. Più tardi la questione, con un notevole discorso che l'onor. Imperiali pronunziò alla Camera dei deputati, fece tali passi, che uno dei miei predecessori, l'onor. Lacava, nominò una Commissione incaricandola di studiare l'importante argomento. Le proposte di quella Commissione sono tali e così complete e rispondenti allo scopo, che possono essere accettate completamente dal Governo; e adottandole, come già altri paesi ne dettero l'esempio, l'Italia darà appunto al suo massimo porto la desiderata autonomia.

E reputo mio dovere ricordare, a titolo d'onore, che dell'ultima Commissione faceva parte, come presidente, l'illustre senatore Boccardo.

Ora ho assicurato la Camera un mese fa, e oggi assicuro il Senato, che è intenzione vivissima del Governo di attuare il concetto della autonomia del porto di Genova; per modo che presto esso divenga un fatto compiuto d'accordo con tutti gli enti interessati.

Debbo dire di più: già si sono compiuti, ad opera del Governo, studi importantissimi per far sì che il porto di Genova possa prendere nell'avvenire tutta quell'estensione richiesta dal continuo svilupparsi del suo commercio, e del suo traffico.

Dopo queste spiegazioni passo alla questione dei valichi appenninici.

Per questa parte debbo ripetere quello che, anche d'accordo coi miei colleghi del Governo, ho già detto alla Camera dei deputati: è intenzione del Governo che nulla venga a mancare per ottenere che il transito delle merci da Genova verso il nord e viceversa abbia il massimo impulso. Fu perciò attuata la ventilazione artificiale nelle gallerie di Busalla e Ronco; sarà più tardi necessario applicare a quelle linee la trazione elettrica, e questo sarà fatto indiscutibilmente; e se ciò non bastasse per accrescere la potenzialità dei due valichi attuali, altri mezzi saranno studiati per rendere più agevole il transito tra Genova e la valle del Po.

In primo luogo si può con poca spesa, proseguendo la linea che da Genova va ad Ovada e volgendola verso Alessandria, avere, con una leggera rettifica, nel primo tratto, forse la possibilità di far passare da 4 a 500 vagoni di più da Genova ad Alessandria e questo sarebbe il progetto più ridotto. Vi è poi in progetto un'altra linea, la Genova, Gavi, Novi.

Vi è l'altro progetto, molto appoggiato dalla città di Genova, di una linea direttissima per Milano, e finalmente il progetto d'una linea destinata a porre in comunicazione Genova con Piacenza. Ripeto, di progetti ve ne ha quanti se ne vuole. Forse saranno quasi tutti da attuare questi progetti, ma quando?

Io mi auguro che il porto di Genova assuma sempre più tali proporzioni, da obbligare il Governo a provvedere subito, ma credo che per momento, e per qualche anno ancora, nessuna di quelle linee debba esser costruita.

Tuttavia, ripeto, saranno fatte di mano in mano che se ne presenterà il bisogno; ed oggi intanto il Governo presenta la prima parte di questo largo programma, cioè il passaggio da Genova a Rivarolo, col quale si mette il porto di Genova nella possibilità di avere un movimento di molte centinaia di vagoni in più. Sono oltre duecento i treni, che ogni giorno passano per Sampierdarena, e là rimangono strozzati; sì che non è possibile, senza questa nuova via, dar luogo a tanto movimento di merci.

Ben vede quindi il Senato che il Governo comprende l'alta importanza della questione, e farà tutto il possibile perchè niente venga a

mancare di ciò che la necessità richiede; ma ingolfarsi ora nella esecuzione di opere non ancora necessarie e di molto dispendio (parecchie di esse costando dai cento ai duecento milioni) non sarebbe prudente.

E vengo alla questione degli accessi al Sempione.

In merito a questa posso assicurare il Senato che il Governo ne è molto preoccupato.

Gli accessi al Sempione, si riassumono, tranne qualche piccola aggiunta, in due linee, la Domodossola-Arona e la Santhià-Borgomanero-Arona. Ora queste due linee (poichè degli altri tronchi accessori non è il caso di parlare) sono state richieste l'una dalla provincia di Milano, e cioè la Domodossola-Arona, l'altra dalla città di Torino, e cioè la Borgomanero-Santhià.

In tesi generale il Ministero è disposto a consentire alle domande tanto della città di Torino che della provincia di Milano; e sta ora studiando i rispettivi progetti presentati dalla Società Mediterranea.

Questi progetti, posti allo studio, hanno fatto rilevare delle mende d'indole tecnica che si stanno correggendo.

Ma il Governo ha il dovere altresì di guardarli attentamente, per valutarne l'ammontare, quantunque le due linee sarebbero domandate in concessione, e cioè, come è noto al Senato, col sussidio chilometrico.

Il Governo non è alieno, anzi desidera consentire a queste domande, ma poichè se non tutte e due, una certamente di quelle linee è di grande importanza, esso deve adoperare ogni cautela prima che ne sia affidata la costruzione ad una Società che potrebbe non essere la concessionaria dal 1905 in poi; ed ha quindi il dovere di stabilire il prezzo della linea stessa con dati precisi, in modo da trovarsi nel 1905, in condizioni di riscattarle al giusto prezzo, e non esporsi a grandi e dolorose sorprese.

Occorrerà qualche mese di tempo per l'attuale preventivo studio di questo progetto; ma quando questo sia stato colla dovuta diligenza esaurito, il Governo sarà sicuro, al momento del riscatto, di pagar le linee in discorso, quello che effettivamente valgono. Ad ogni modo il breve ritardo di oggi non impedirà che la rete progettata sia compiuta allorquando sarà aperto il traforo del Sempione.

Fra breve la Camera ed il Senato saranno chiamati a giudicare delle proposte che il Governo farà; e tali proposte corrisponderanno al nostro concetto, che il porto di Genova divenga il maggiore emporio del Mediterraneo, e che le linee appenniniche siano compiute a misura che il bisogno lo richiede.

Se la linea della Faucille ed altre che si studiano, mostrano gli sforzi della Francia e l'interesse che essa prende al traforo del Sempione; noi dimostreremo che anche al di qua delle Alpi se ne intende la vitale importanza e si provvede.

Spero che queste mie dichiarazioni avranno soddisfatto il Senato; e per mostrare quanto sia grande il mio interessamento e quello del Governo ad una questione di così grave momento, accetto volentieri l'ordine del giorno presentato dal senatore Di Sambuy.

PRESIDENTE. Il senatore Del Zio ha la parola.

DEL ZIO. Io non posso che rendere grazie al ministro per le spiegazioni esaurienti che ha dato intorno alle mie interrogazioni prese in complesso ed alle risposte del relatore, e con tutta l'anima mi associo ai sentimenti di soddisfazione che questa nobilissima questione ha sollevato.

Debbo però una parola di risposta all'onorevole Pisa il quale non ha creduto intieramente accettabile il mio metodo di analisi, e di segnalazione dei quattro punti acclusi nella relazione dell'onor. Colombo, come le incognite di un grande problema. Ma egli mi renderà giustizia, ricordando che quando ho cominciato a discorrere era presente nell'aula anche il ministro delle finanze, e che delle quattro cose messe in mostra, una non è stata ancora discussa; si è parlato dell'autonomia del porto di Genova, della trazione elettrica, e delle linee d'accesso al Sempione. Ma sulla quarta questione, non è tolto il velo.

Comprenderà l'amico Pisa che per essa la interrogazione non è rivolta soltanto all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma all'intero Gabinetto. Imperocchè l'onor. relatore sostiene che probabilmente sarà necessario un altro nuovo valico della linea dei Giovi e per questo vi sono tre progetti contendenti. Quindi, onorevoli colleghi, stiamo davanti a 30 o 40 milioni di nuova spesa.

Io non ho portato giudizio sul merito di sì

grave argomento, perchè avrei dovuto entrare in tutti i dettagli del progetto tecnico e della entità della spesa; ma nessuno potrà discostarsi che a quest'ultimo risultato conduce una vera analisi del problema, e della legge che discutiamo.

Io spero perciò che prima che si passi alla votazione del progetto di legge che sarà certamente approvato, venga dall'onor. ministro dei lavori pubblici e dall'onor. ministro delle finanze un'ultima luce, un'ultima estimazione degli impegni che prendiamo e che certamente concentrano sul quarto punto segnalato l'attenzione e gli affetti di quanti s'interessano al prospero avvenire del gran porto di Genova.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, non essendovi altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale; passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È autorizzata la sovvenzione dello Stato in L. 12.500,000 alla Cassa per gli aumenti patrimoniali della Rete ferroviaria Mediterranea, per provvedere all'allacciamento diretto fra il porto di Genova e le due linee dei Giovi, ed all'impianto di un parco per deposito di vagoni presso Rivarolo, secondo il progetto compilato in data 14 maggio 1900 dalla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, con le varianti segnate nel progetto medesimo in tinta azzurra.

COLOMBO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

COLOMBO, *relatore*. Desidero dire all'onor. Del Zio che la questione alla quale egli ha alluso della probabile necessità di un nuovo valico degli Appennini era stata infatti indicata sommariamente insieme ad altre considerazioni nella relazione dell'Ufficio centrale; ma quando io chiesi la parola, fu specialmente per chiedere all'onor. ministro qualche spiegazione sui dubbi manifestati nella relazione, che egli ha avuto la cortesia, insieme al ministro della guerra, di chiarire; e l'Ufficio centrale ne è grato tanto all'onor. ministro dei lavori pubblici quanto al ministro della guerra. Quanto alla questione dei valichi probabili dell'Appen-

nino, l'onor. ministro ha già detto qualche parola, che mi pare risponda anche al desiderio manifestato dall'onor. Del Zio.

L'onor. ministro ha ammesso che ove il traffico diventasse superiore alla potenzialità, anche aumentata con la trazione elettrica, dei passaggi attuali dei Giovi, bisognerà studiare un altro passaggio; ma si tratta di un'eventualità ancora lontana. E quando mai il bisogno di un nuovo valico si manifestasse, è chiaro che Governo e Parlamento se ne preoccuperanno e sapranno provvedere all'attuazione di quella linea che meglio possa soddisfare gli interessi nazionali.

PRESIDENTE. Se nessuno altro chiede la parola sull'art. 1, lo pongo ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 2.

La detta sovvenzione sarà ripartita come segue:

| | |
|--------------------------|--------------|
| Esercizio 1901-902 . . . | L. 2,000,000 |
| » 1902-903 . . . | 3,000,000 |
| » 1903-904 . . . | 2,500,000 |
| » 1904-905 . . . | 3,200,000 |
| » 1905-906 . . . | 1,800,000 |

La somma di L. 2,000,000 stabilita per l'esercizio 1901-902 sarà prelevata dai residui disponibili sui fondi per la costruzione di strade ferrate complementari, salvo, ove occorra, a reintegrare i detti fondi con la legge del bilancio dell'esercizio in cui se ne manifestasse il bisogno.

A tale effetto il Governo è autorizzato a trasportare la somma di L. 2,000,000 dai residui dei capitoli riguardanti i fondi predetti ai residui del capitolo « Concorso dello Stato nelle spese a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali » del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1901-902. Le quote fissate per gli esercizi successivi saranno inserite tra le assegnazioni di competenza nei bilanci rispettivi.

(Approvato).

Art. 3.

È approvata l'unita Convenzione in data 3 febbraio 1901, stipulata fra i ministri dei la-

vori pubblici e del tesoro da una parte e il Direttore generale della Società Italiana delle strade ferrate del Mediterraneo dall'altra, colla quale viene affidata alla Società medesima la esecuzione dei relativi lavori a prezzo fatto per una somma a corpo di L. 7,200,000.

CONVENZIONE con la Società per le strade ferrate del Mediterraneo per l'esecuzione dell'allacciamento diretto fra il porto di Genova e le due linee dei Giovi con parco-vagoni presso Rivarolo.

Fra le Loro Eccellenze il commendatore avvocato Ascanio Branca ministro dei lavori pubblici ed il commendatore Gaspare Finali ministro del tesoro contraenti in nome dello Stato,

ed

il commendatore ingegnere Giuseppe Oliva direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo contraente in nome della Società medesima, a ciò autorizzato dal Consiglio di amministrazione della stessa, come risulta dallo estratto della seduta n. 196 del 25 maggio 1900, annesso alla presente Convenzione, e per esso il signor ingegnere commendatore Clemente Maraini, come da procura allegata in data 30 gennaio 1901, a rogito del dottor Moretti notaio di Milano, si conviene quanto appresso.

Art. 1.

È affidata alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo l'esecuzione dell'allacciamento diretto fra il porto di Genova e le due linee dei Giovi, dietro Sampierdarena con l'impianto d'un nuovo parco per deposito vagoni nella località detta del Campasso presso Rivarolo in servizio del porto suddetto.

Art. 2.

L'allacciamento ed il parco, di cui all'art. 1 precedente, dovranno essere ultimati in modo da poter essere aperti regolarmente all'esercizio nel termine assoluto di due anni e mezzo, con decorrenza dalla data, alla quale verrà fatta,

mediante verbale la completa consegna dei terreni alla Società in relazione al successivo articolo 5.

Art. 3.

I lavori dovranno essere eseguiti in conformità ai tipi costituenti il progetto 14 maggio 1900 compilato dalla Società stessa, con le varianti segnate su alcuni di essi con tinta azzurra, ed allegati alla presente Convenzione come parte integrante della medesima.

Art. 4.

Sono a carico della Società assuntrice tutti i lavori e le provviste necessarie per dare l'allacciamento ed il parco formanti oggetto della presente Convenzione, completamente ultimati in modo da poter essere subito aperti, con regolarità e sicurezza, all'esercizio; fatta eccezione per l'espropriazione dei terreni per la sede stabile dell'allacciamento e del parco e la fornitura del materiale metallico d'armamento di cui al successivo articolo 5.

Restano pure fino all'epoca del collaudo a carico della Società stessa la manutenzione dei lavori, le riparazioni dei danni di forza maggiore e tutti quei lavori di completamento e di consolidamento che, sebbene non previsti nel progetto approvato, occorressero, a giudizio dei collaudatori, per la stabilità dell'allacciamento e del parco e delle singole loro parti, dipendenze ed accessori, e per la regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Art. 5.

Il Governo consegnerà alla Società le aree occorrenti per l'allacciamento ed il parco di cui al precedente articolo 1, le quali aree saranno dal Governo stesso espropriate direttamente a sua cura e spese, senza alcuna ingerenza per parte della Società.

Il Governo provvederà, inoltre gratuitamente le rotaie, gli scambi, ed il minuto materiale nella stazione di Rivarolo entro sei mesi dalla richiesta fatta dalla Società.

Per i trasporti del detto materiale alla stazione di Rivarolo sarà applicata la tariffa chilometrica di centesimi due per persona e per tonnellata di cui al 2° comma dell'art. 68 del Capitolato di esercizio della rete Mediterranea.

Art. 6.

In corrispettivo degli oneri assunti con la presente Convenzione l'amministrazione dello Stato pagherà alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo una somma complessiva di lire sette milioni duecentomila (L. 7,200,000) convertita in quattro annualità di lire un milione ottocentomila (L. 1,800,000) che saranno rispettivamente pagate entro il mese di luglio degli anni 1902, 1903, 1904 e 1905 senza detrazione alcuna di tasse od imposte presenti o future. L'ultima rata non si pagherà, che dietro constatazione dell'ultimazione dei lavori.

Art. 7.

Qualora la Società tardasse a dare eseguiti ed armati l'allacciamento ed il parco vagoni, formanti oggetto della presente Convenzione, in modo da essere aperti al pubblico servizio oltre il termine fissato dall'articolo 2 della presente Convenzione, sarà soggetta alla multa di lire cinquecento (L. 500) per ogni giorno di ritardo, oltre il termine stesso.

Art. 8.

Alle provviste dei meccanismi e del materiale fisso occorrenti all'esecuzione ed all'esercizio dell'allacciamento e parco suddetti saranno applicabili le disposizioni dell'articolo 21 del vigente capitolato per l'esercizio della rete Mediterranea.

Art. 9.

Per la esecuzione delle opere, il consolidamento, ed in generale per tutti i lavori occorrenti all'allacciamento ed al parco suddetti, la Società è autorizzata a trasportare in servizio sulla intiera Rete Mediterranea in esercizio e sui tratti da eseguirsi, i materiali, attrezzi, meccanismi ed oggetti di consumo necessari per l'allacciamento e parco stessi, come pure gli operai e le persone addette alla esecuzione e direzione dei relativi lavori e delle provviste.

Gli appaltatori pagheranno alla Società a titolo di rimborso di spesa, e perciò da non computarsi nei prodotti dell'esercizio, la tassa di due centesimi per chilometro percorso dalle persone e per tonnellata chilometrica degli oggetti di cui sopra, trasportati per loro conto sulle linee della Rete Mediterranea in esercizio,

Restano ferme le disposizioni contenute nell'articolo 35 del contratto di esercizio della Rete Mediterranea per quanto riflette la misura del nolo dovuto dalla Società al Governo per l'uso del materiale rotabile durante il tempo che sarà adoperato nei trasporti in servizio sopra autorizzati, come pure per ciò che riguarda il compenso delle percorrenze del medesimo materiale rotabile, agli effetti dell'articolo 19 del capitolato di esercizio della Rete Mediterranea.

Art. 10.

Il ministro dei lavori pubblici farà sorvegliare la buona esecuzione delle opere secondo le disposizioni delle leggi e dei regolamenti vigenti delle strade ferrate.

La Società dovrà dare tutte le spiegazioni e le giustificazioni di cui fosse richiesta e somministrare tutti i mezzi di verifica richiesti per eseguire scandagli nelle opere d'arte e ne fabbricati ed in generale per l'esercizio del diritto di sorveglianza che allo Stato compete.

Art. 11.

La Società dovrà osservare anche per quanto concerne le condizioni tecniche, le modalità ed i materiali di costruzione, tutte le disposizioni delle leggi e dei regolamenti vigenti pei lavori di conto dello Stato, in quanto siano applicabili alle opere che formano oggetto della presente Convenzione, e dovrà ottemperare alle vigenti leggi, riguardo gl' infortuni degli operai.

Il collaudo definitivo delle opere che sarà disposto dal Ministero un anno dopo l'ultimazione dei lavori, resta espressamente riservato, per conseguire i suoi effetti, all'approvazione da parte del Ministero stesso.

Art. 12.

Qualora sorgano controversie per la interpretazione o l'esecuzione della presente Convenzione, la Società dovrà rivolgersi direttamente al Ministero dei lavori pubblici, al quale spetterà di decidere in proposito.

Nel caso di discrepanze fra il Ministero e la Società, le controversie che fossero di competenza dell'autorità giudiziaria saranno deferite ad un giudizio di arbitri da nominarsi di volta in volta in numero di cinque.

Le parti nomineranno due arbitri ciascuna, e di accordo fra esse nomineranno il quinto che presiederà il Collegio arbitrale.

In caso di mancato accordo il quinto arbitro sarà nominato dal primo presidente della Corte di appello di Roma.

Gli arbitri pronuncieranno secondo le regole di diritto, ma le parti potranno d'accordo, caso per caso, autorizzarli a pronunciare come amichevoli compositori; però nelle questioni tecniche relative alla esecuzione dei lavori, la cui definizione sia urgente, gli arbitri pronuncieranno come amichevoli compositori.

Art. 13.

La presente Convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira, e sarà esente da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 14.

La presente Convenzione non sarà definitiva, nè valida per l'Amministrazione dello Stato, se non dopo che sarà stata approvata per legge.

Fatto in doppio originale a Roma oggi tre (3) febbraio mille novecento uno (1901) in una sala del Ministero degl'interni (Palazzo Braschi).

Il ministro dei lavori pubblici
ASCANIO BRANCA.

Il ministro del tesoro
GASPARE FINALI.

Per il direttore della Società delle strade ferrate del Mediterraneo
CLEMENTE MARAINI, *procuratore.*

Chi approva l'art. 3 colla Convenzione è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 4.

Il Governo preleverà direttamente dalle Casse dello Stato sui fondi di cui al precedente articolo 2, e, ove occorra, su quelli autorizzati dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56, le somme necessarie per le espropriazioni e per le provviste di materiali metallici d'armamento. Però avrà facoltà di affidare a rimborso di spesa tanto le espropriazioni che le provviste anzidette alla Società del Mediterraneo, con le norme vigenti per i lavori e le provviste di

competenza della Cassa per gli aumenti patri-
moniali, sentito il Comitato superiore delle
strade ferrate e il Consiglio di Stato.

(Approvato).

Rileggo ora l'ordine del giorno presentato
dal senatore Di Sambuy, accettato e dal Go-
verno e dall'Ufficio centrale, il quale suona così:

« Il Senato votando la legge per l'allaccia-
mento del porto di Genova con le linee dei Giovi,
ricorda al Governo la necessità urgente di ri-
solvere la questione delle linee d'accesso al
Sempione, affinché siano pronte per l'epoca
nella quale sarà aperto il nuovo valico ».

Aprò la discussione sopra quest'ordine del
giorno.

Se nessuno chiede di parlare, lo pongo ai
voti.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Questo disegno di legge verrà, nella seduta
di domani, votato a scrutinio segreto.

**Discussione del progetto di legge: « Stato di
previsione della spesa del Ministero della
guerra per l'esercizio finanziario 1901-902 »
(N. 115).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la di-
scussione del disegno di legge: « Stato di
previsione della spesa del Ministero della guerra
per l'esercizio finanziario 1901-902 ».

Prego il senatore segretario Colonna, a voler
dare lettura del disegno di legge.

COLONNA D'AVELLA, *segretario*, legge:

Artico unico.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare
le spese ordinarie e straordinarie del Ministero
della guerra per l'esercizio finanziario dal
1° luglio 1901 al 30 giugno 1902, in conformità
dello stato di previsione annesso alla presente
legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione
generale; ha facoltà di parlare il senatore Fer-
rero, primo iscritto.

FERRERO. Il consolidamento per sei anni del
bilancio della guerra avrà il vantaggio di libe-
rare per un certo tempo l'esercito da quelle

discussioni sul suo ordinamento, che durarono
per oltre 30 anni.

Era in vero spiacevole che in mezzo alle di-
scussioni finanziarie si mescolassero allusioni,
non sempre riguarde, verso una delle istitu-
zioni depositarie delle virtù, del patriottismo e
dell'abnegazione, e tutto questo non disgiunto
dal sapere.

Non si deve dimenticare che oggidi non v'è
esercito possibile se non fondato sui principî
della scienza, e senza il concorso delle scienze
principali. Non v'è dunque meraviglia che
negli eserciti si trovino rappresentanti del sa-
pere malgrado l'opinione di coloro, che consi-
derano a torto e con criteri antiquati gli eser-
citi, come una forza puramente materiale.

Ciò premesso, il Senato approverà senza
dubbio il bilancio venutoci dall'altro ramo del
Parlamento, evitando da parte sua la ripeti-
zione di superflue discussioni.

Sicuro di poter disporre liberamente per sei
anni dei fondi accordati al suo bilancio, il mi-
nistro della guerra potrà serenamente occu-
parsi dell'interesse dell'esercito, senza essere
turbato da periodiche discussioni.

Ma lasciamo da parte le quistioni tecniche e
finanziarie, riflettendo che le medesime non co-
stituiscono che una parte dei doveri dell'ammi-
nistrazione della guerra. Consideriamo invece
la responsabilità del ministro nelle quistioni
moralì, che forse non furono abbastanza conside-
rate nel passato.

Ora quanto più poveri siamo di mezzi ma-
teriali, tanto più alti dobbiamo tenere i fattori
moralì.

Di questa importanza dei fattori moralì è
piena la storia; e qui io mi rivolgo al mio
antico condiscipolo e valoroso soldato, per in-
coraggiarlo sopra una via, che gli procurerà
meritati allori, e nella quale sarà assistito da
un augusto maestro, che ha già dato non dubbie
prove di voler tenere alti i sentimenti dell'eser-
cito.

In questa via il ministro avrà da spiegare
la più prudente ed affettuosa cura per mante-
nere vivi i sentimenti più importanti nella fa-
miglia militare.

E fra questi si occuperà principalmente del
cameratismo.

La fratellanza d'armi è stata fattore delle

più belle vittorie; la mancanza di tale sentimento ha quasi sempre condotto ad insuccessi.

Il cameratismo rende compatto l'esercito ed insieme con la disciplina fa di questo esercito una potente individualità, un corpo ed un'anima sola. La disciplina da sola non può raggiungere questo intento, se non è secondata dal più vivo sentimento di fratellanza fra i membri dell'esercito.

Nessun sentimento è sublime quanto quello, che risulta dalla fusione della disciplina col cameratismo, che fanno convergere tutti gli sforzi ad un unico intento, la vittoria.

Ma la vera disciplina e la vera fratellanza d'armi scaturiscono dal più puro ed onesto sentimento di giustizia, e si mantengono solo col rispetto scrupoloso e, direi quasi religioso, di questo sentimento.

Signori! L'arte della guerra è veramente sublime. Essa fonde insieme tutti gli elementi materiali, scientifici e psicologici concorrenti alla vittoria.

Napoleone diceva che *nell'arte della guerra vi è una parte essenzialmente divina accanto alla parte umana*, e si esprimeva poeticamente col dire che Achille era figlio di una dea e di un mortale.

Il braccio di Marte non vince senza la mente di Minerva. Nessuna delle tre armi, che compongono gli eserciti, ha il privilegio delle vittorie; la regina delle guerre è la scienza, che indovinata da Alessandro, da Cesare, da Napoleone, studiata e meditata da Molke, li condusse alle vittorie.

Ohimè! A tutto questo non corrisponde lo spirito burocratico, che predomina nelle nostre tradizioni.

Ma qui si presenta la maggior quistione, che interessa la conservazione e l'efficacia degli eserciti, ed è quella, che si riferisce ai comandi superiori dei medesimi.

Dal momento in cui un mortale è collocato dal suo Sovrano alla testa di grandi reparti dell'esercito, egli cessa di essere un uomo qualunque, per diventare un uomo destinato a figurare, con lode o con biasimo, davanti alla posterità. Da quel momento egli diventa essenzialmente immedesimato con l'ambiente storico del proprio paese.

Se questo paese si trova in uno di quei periodi predestinati ai trionfi per, virtù di citta-

dini, per sapienza e praticità di ordinamenti, fortunati quei capitani, che devono guidare l'esercito! Allora questi condottieri, circondati dall'aureola del successo, godranno felicemente e per lunghi anni i frutti del medesimo, e sopravviveranno non soltanto alla propria vigoria ed alle proprie virtù, ma potranno invadere il campo della seguente generazione.

I generali di Federico il Grande, che egli lasciò in eredità alla generazione successiva, la condussero a Valmy ed a Jena, mentre poi la stessa generazione fu quella, che rivendicò l'indipendenza della patria, e sconfisse Napoleone a Waterloo.

Altri esempi analoghi si possono trovare nella storia delle guerre, e di questo il ministro terrà certamente conto cercando di ringiovanire gli alti gradi, il quale scopo non si raggiunge col cambiare gli uomini in altri della medesima età e non sempre di maggior intelligenza, ma avviandosi rapidamente a spianare la via ad uomini di una nuova generazione.

Ed ora passiamo dal campo ristretto delle istituzioni militari, a quello più vasto dello sviluppo sociale di uno Stato, che pure colle istituzioni militari è intimamente connesso.

Quando una generazione ancora giovane ha l'opportunità di contribuire a grandi risultati, come è stato per noi il risorgimento della patria, questa generazione, per effetto del suo grandissimo prestigio, sopravvive ai propri meriti, al proprio vigore, ed alle proprie virtù, e perfino a' suoi grandi uomini; e s'impone alla generazione seguente, la quale non può esplicare le proprie idee, le proprie qualità, se non si mette a rimorchio della generazione, che invecchia, per modo che si verifica un vero e proprio salto di generazione.

Sotto gli occhi di noi stessi è avvenuto che uomini, che si trovarono nei movimenti del '48, si trovarono ancora a governare, dopo più di mezzo secolo, un paese tanto trasformato tecnicamente e socialmente che si poteva dire irrecognoscibile.

La generazione più recente, che venne assorbita dalla generazione anteriore, si può dire che è stata condannata a guardare indietro e non avanti. Intanto, sotto a' suoi piedi, la corrente del progresso politico e sociale ha camminato con quell'impeto, che nasce dall'immenso valore del tempo, cioè dall'immenso

lavoro, che la società umana può compiere ai nostri tempi in confronto al passato.

E qui permettetemi di fare una parentesi sul diverso valore, che assume il tempo attraverso i secoli; in altri termini, la quantità di lavoro che la società può produrre nel medesimo tempo. Che se il valore di una generazione può giudicarsi dalla somma di lavoro intellettuale, materiale e dalle trasformazioni sociali, si deve concludere che il tempo perduto in Italia dalla nostra generazione è superiore a quello, che avrebbe dovuto essere.

Non fa quindi meraviglia se ci troviamo di fronte a fenomeni inaspettati.

È appunto nell'ultimo terzo del secolo XIX che le grandi applicazioni della scienza all'industria hanno fatto passi da gigante, e specialmente le applicazioni dell'elettricità, per modo che anche i paesi, come l'Italia, non preparati alle industrie, si trovarono repentinamente cambiati in paesi industriali e dotati di una classe sociale, piena di intelligenza e di vigore, che vuole prendere posto nella società comune.

Chi avrebbe mai pensato trent'anni addietro che le forze idrauliche delle Alpi, trasformate in energia elettrica, avrebbero reso possibili grandi industrie, malgrado la mancanza di carbone fossile?

Qui in mezzo a noi si trovano eminenti maestri, ai quali si deve l'educazione scientifica della nuova generazione. Ebbene essi devono ammettere che l'istruzione da essi impartita, è molto superiore a quella, che essi stessi hanno ricevuto dalla precedente generazione, benchè fossero egualmente degni di ammirazione i loro maestri. Ma esiste un fatto, di cui ci dobbiamo altamente rallegrare, ed è questo, che tutti i ministri della istruzione pubblica della nuova Italia, senza distinzione, hanno arricchito l'insegnamento di gabinetti sperimentali e di istituti, che a noi mancarono nella nostra gioventù. E a me piace il dirlo che in Europa, l'Italia, occupa un posto distintissimo per gli istituti scientifici superiori.

I nostri studenti, che possono operare nei laboratori di fisica, di chimica, di fisiologia, e nelle cliniche, sono molto più famigliarizzati con i progressi della scienza di quello, che hanno potuto esserlo i loro predecessori meno fortunati.

Ond'è che la nostra generazione può sperare

che, lasciando le redini nelle mani della nuova generazione, non commetterà atto inconsulto.

E notate che non parlo soltanto della classe privilegiata, cresciuta nella scienza, perchè io spero che anche la classe operaia, quella specialmente destinata a far funzionare le energie, che la scienza ha conquistato sulla natura, sarà talmente immedesimata con l'azione di queste energie, da poter considerare la classe stessa come una continuazione ed un complemento degli uomini di scienza.

Quantunque alla nostra mente non possa balenare, neppur per approssimazione, l'indirizzo politico e sociale delle future generazioni, tuttavia possiamo essere sicuri che le medesime, illuminate da una esperienza sempre viva e rinascente, non smarriranno quella via, che noi medesimi stiamo forse smarrendo.

Ond'è che non avremo ragione di rammaricarci dell'opera sapiente della natura, quando avrà segnata l'ora della nostra scomparsa.

Ho parlato di questi fenomeni sociali, benchè il mio argomento fosse di indole militare, perchè io credo che ogni moto sociale e ogni serio progresso scientifico non può restare senza effetti sulle istituzioni militari.

Signori,

Il secolo, che incomincia, ha ereditato dal precedente una tal somma di progresso scientifico, che è una vera anomalia, che la scienza non sia ancora divenuta insieme con la giustizia l'ispiratrice costante della politica e dell'amministrazione. (*Benissimo*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Durand de la Penne, secondo iscritto.

DURAND DE LA PENNE. Signori senatori!

Accordatemi, vi prego, tutta la vostra indulgenza, per presentare al vostro esame e a quello dell'onor. ministro della guerra, alcune poche questioni che a me pare richiedano solleciti provvedimenti. Non sarò forse breve quanto vorrei e come sarebbe bene che fossi, ma mi sia di scusa la completa mia inesperienza oratoria, malgrado la quale io non esito ad affrontare il giudizio vostro, compreso come sono dell'importanza degli argomenti che intendo trattare.

La prima questione su cui desidero richiamare la vostra benevole attenzione è quella della costituzione degli alti comandi militari; questione questa che la storia delle passate

guerre e specialmente di quella del 1866, ci ammaestra doversi considerare come una delle condizioni più importanti per una ben intesa preparazione alla guerra.

Molto cammino, senza dubbio, si è fatto da quell'epoca; la preparazione alla guerra è stata studiata in modo completo nei più piccoli particolari; e si deve con fiducia ritenere che tutto sia stato seriamente e convenientemente predisposto; ma una grave lacuna si è lasciata sussistere, ed io credo di compiere opera doverosa nel segnalargliela, ben inteso con tutta la riserva che il delicato argomento richiede.

Comandante supremo dell'esercito e dell'armata è S. M. il Re.

Quest'affermazione io rilevo nell'annuario militare di quest'anno; il nome dell'Augusto nostro Sovrano figura in testa dello stato maggiore generale dell'esercito. È un'affermazione che denota un nuovo indirizzo che deve essere di non poca soddisfazione per tutti coloro che s'interessano alle nostre istituzioni militari, e che a me dà coraggio per trattare con più sicurezza la questione della quale intendo parlarvi.

Il capo di stato maggiore dell'esercito, che dovrebbe essere a diretta dipendenza del comando supremo, ha per speciale incarico la preparazione dell'esercito alla guerra.

Ha un numeroso personale sotto i suoi ordini che fa di questa preparazione l'oggetto costante dei suoi studi.

L'esercito nostro è composto, come tutti sanno, di dodici corpi d'armata, i quali, aumentati di numero in tempo di guerra, sono, come suol dirsi, inquadrati in varie armate.

All comando di queste armate sono designati ufficiali generali, che in genere hanno in tempo di pace il comando di corpi d'armata, sicchè all'atto della mobilitazione lasciano questo comando di corpo d'armata per assumere quello di un'armata, e sono sostituiti nel comando di corpo d'armata che abbandonano, da uno dei comandanti di divisione, il quale a sua volta è sostituito da un comandante di brigata, questi da un colonnello comandante di reggimento, e così sono mutati di posizione molti ufficiali che durante il tempo di pace si erano dedicati alla preparazione del riparto di truppe che avevano sotto i loro ordini.

Ora ognuno comprende che siffatto cambiamento alla vigilia di entrare in campagna, non

potrebbe avvenire che a danno gravissimo di quella preparazione, di quell'affiatamento, di quella necessaria conoscenza delle persone e delle cose che costituiscono le condizioni più essenziali per un buon funzionamento degli organi di un esercito.

Si comprende parimenti come questo danno debba essere tanto maggiore, quanto più numerosi saranno i cambi di comando. Ed a questo proposito mi è forza dichiarare che il relativo computo numerico è tale da impressionare vivamente.

È un computo che non è il caso di fare ora, ma basti il dire che, senza tener conto delle condizioni di salute di persone in età non più giovane di certo, muteranno comando un terzo dei comandanti di corpo d'armata, un quarto dei generali di divisione, la metà dei generali di brigata, e poco meno della metà dei comandanti di reggimento.

Mentre non si può pretendere che si possa passare dal piede di pace a quello di guerra, senza che si verifichi qualche cambiamento nei vari comandi si deve ammettere che la presente situazione sia assai grave e che sia necessario e urgente di provvedere, almeno in parte, costituendo sin dal tempo di pace i comandi di armata, se non con tutto, almeno colla maggior parte del personale che è stabilito debba occorrere in guerra.

La spesa che sarebbe necessaria non può essere rilevante, ma se anche fosse, io oso asserire che sarà sempre preferibile di lasciare qualche altro servizio in sofferenza, o di avere magari qualche migliaio di uomini di meno per alcuni giorni dell'anno, anzichè avere una difettosa organizzazione dei più alti comandi, la quale in tempo di guerra si ripercuote in tutta la massa dell'esercito, e può condurre a disastri irrimediabili.

Nel 1866, tanto per ricordare ancora una volta l'accenno già fatto, avevamo forze quasi doppie dell'avversario, ed un esercito che contava nelle sue file molti gloriosi avanzi delle precedenti guerre; eppure ciò non valse a darci la vittoria. Questo solo fatto, giova ripeterlo, dovrebbe, per noi almeno, bastare a persuaderci della necessità assoluta di organizzare fin dal tempo di pace i più elevati comandi, affinchè intelligente, energica, decisa

si possa svolgere l'azione loro nelle eventuali operazioni di guerra.

Il lavoro, col quale venne predisposta la nostra mobilitazione, grandioso nel suo insieme, ed accuratissimo nei particolari, deve darci affidamento che si potrà in caso di mobilitazione adunare e schierare il numeroso nostro esercito, ben fornito di tutti i mezzi materiali e di tutti i fattori morali; ma, vi ripeto, finchè non avremo con particolare cura organizzato tutti i vari comandi, quelli più importanti in specie, e cioè il comando supremo ed i comandi di armata, noi non avremo fatto quanto ha diritto di pretendere il paese, che ci dà soldati, quali non è possibile ideare migliori per tempra, per sobrietà, per intelligenza, per valore, ed ufficiali, nei quali lo spirito di abnegazione è solo superato dal sentimento del dovere; or bene, il paese ha diritto di pretendere che questi soldati e questi ufficiali siano condotti alla vittoria, e alla vittoria non ci si va, se non si preparano i comandanti che li conducano.

Qui potrete, onorevoli colleghi, chiedermi perchè nulla si è fatto finora per la costituzione di questi alti comandi, se realmente essi sono nè più, nè meno, che gli organi indispensabili della vittoria? Si è fatto qualche cosa, ve lo accennai testè, dicendovi che sono sin dal tempo di pace designati gli ufficiali generali pel comando delle armate, aggiungerò anzi che sono designati i capi di stato maggiore, gli ufficiali di stato maggiore ed i capi dei vari servizi che debbono essere ad immediata dipendenza dei comandi di armata, ma questa accurata preparazione è fatta solamente sulla carta.

Lo stato di cose che ho avuto l'onore di esporvi è conosciuto da tutti, e da tutti deplorato; nulla peraltro si fece per rimediarvi, e ciò forse perchè non vi si è data l'importanza che meritava, o se pur fu riconosciuta, si esitò sempre a provvedere per una certa ripugnanza a portare dinanzi al Parlamento proposte che potevano dare occasione a discussioni fastidiose, poichè esse potevano lasciar campo ad accuse di ambiziose aspirazioni.

Orbene, onorevoli colleghi, per la mia speciale posizione io non ho personalmente a temere simili accuse; ed è pertanto con la profonda convinzione di compiere un'opera dove-

rosa che mi sono permesso di richiamare l'attenzione vostra e dell'onorevole ministro della guerra, sulla costituzione, fin dal tempo di pace, di quei comandi, che considero come indispensabili per preparare la vittoria all'esercito nostro che ne ha il supremo diritto; vittoria che per l'Italia è questione di vita o di morte.

La costituzione dei comandi di armata in tempo di pace, oltre a riempire la lacuna che ho accennato, darebbe modo di avere un Consiglio permanente o superiore di guerra, composto delle più alte cariche dell'esercito, al quale potrebbero essere sottoposte le più importanti questioni militari, e potrebbe essere il migliore consulente del ministro della guerra, al quale peraltro sarebbe sempre riservata tutta l'autorità e tutta la responsabilità che gli spettano secondo il sistema parlamentare.

Nè sarebbe questo il solo vantaggio che si avrebbe da questo Consiglio superiore di guerra, come cercherò di esporre brevemente.

I nostri ordinamenti militari furono tutti stabiliti per legge; se questo fu un bene, perchè fece cessare la smania dei continui cambiamenti, condusse anche ad una esagerazione, contro la quale si cerca ora di riparare, e ve lo provi la legge del 1897, la quale, sia per le circoscrizioni territoriali militari, sia per il raggruppamento di alcune unità, consentì che si possano proporre modificazioni in sede di bilancio senza che occorran leggi speciali, ma in tutte le altre parti dell'ordinamento ed in tutte le leggi relative, il ministro della guerra non può fare variazione alcuna senza farne oggetto di legge speciale.

Questa è una esagerazione, perchè se è necessario di mantenere il nostro ordinamento militare quale è nelle sue grandi linee, dovrebbe ora più che mai, pel consolidamento del bilancio, essere facilitati al ministro i mezzi per migliorare questo ordinamento nei suoi particolari.

Quando questi miglioramenti fossero stati esaminati dal vagheggiato Consiglio superiore di guerra nei riguardi tecnici militari, e, dal Consiglio di Stato, nei riguardi amministrativi, in modo che la spesa fosse rigidamente mantenuta nei limiti dei 275 milioni del bilancio, si avrebbero le migliori garanzie che tali miglioramenti sarebbero di certo da approvarsi.

Pregherei quindi l'onorevole ministro della guerra a voler studiare il modo per stabilire quali parti del nostro ordinamento debbano essere modificate con leggi speciali, quali colla legge del bilancio, e quali con semplici disposizioni ministeriali, ma col parere del Consiglio superiore di guerra.

Il potere legislativo avrebbe sempre modo di esercitare la sua azione, il suo controllo, il suo esame, sia mediante la legge del bilancio sia mediante le interpellanze.

Un altro grande vantaggio si avrebbe dalla costituzione del Consiglio superiore di guerra, che io vorrei composto di tutte le più alte autorità militari dei vari servizi dell'esercito, il vantaggio cioè di dare occasione ad uno scambio di idee che favorirebbe quell'affiatamento che io ritengo uno dei fattori più indispensabili per la condotta di qualsiasi servizio, di quello della guerra in specie.

Il sistema di segreti, di misteri su tutto e su tutti, io lo ritengo funesto; quando tutti fanno lo scopo che si vuole raggiungere, tutti mettono a contribuzione la propria intelligenza, la propria attività, le proprie facoltà, tutti i mezzi morali e materiali per raggiungere questo scopo.

È solo con questo affiatamento che le varie autorità militari acquisterebbero sicurezza di decisione e il sentimento della loro responsabilità; sentimento che sarebbe reso più pronto, più efficace, perchè basato sulla conoscenza degli scopi che si vogliono raggiungere e dei modi coi quali si intende di raggiungerli.

Prima di passare ad altra questione, voglio ricordare al Senato come siasi altra volta trattato di dare un grado ai comandanti di corpo d'armata; ma per difficoltà di vario genere nulla mai si fece in proposito.

Sarebbe ora necessario di provvedere in qualche modo perchè l'invocata costituzione dei comandi d'armata non abbia a creare delle situazioni male definite e che negli ordinamenti militari si debbono sempre evitare.

Una soluzione semplice e sollecita potrebbe forse essere quella di nulla variare circa i gradi, ma di dare un semplice distintivo agli ufficiali generali comandanti di corpo d'armata. Un semplice gallone sul braccio sinistro, come quello dato ai sottufficiali per le rafferme, potrebbe essere il distintivo di comandante di

corpo d'armata, due galloni quello di comandante d'armata.

Mi era proposto, onorevoli colleghi, di presentarvi alcune osservazioni per dimostrarvi i danni derivanti allo Stato in generale ed all'amministrazione militare in specie dalla legge di contabilità generale dello Stato; ma troppo mi dilungherei ed è un argomento di tale gravità ed importanza da non potersi trattare di sfuggita e pertanto mi riservo di farlo in altra occasione se me ne sentirò il coraggio e l'attitudine.

Mi occuperò invece dei danni e degli inconvenienti che derivano dall'accentramento eccessivo in tutti i gradini del nostro edificio militare.

Tutti fanno a gara per avere autorità e tutti ripugnano di concederne ai dipendenti. Sarà ciò umano, ma è funesto negli ordini militari, poichè in nessuna istituzione è tanto necessaria l'opera dei più per attuare le idee, le intenzioni dei meno. L'organismo dell'amministrazione centrale della guerra rappresenta il vero tipo del più spinto accentramento; e per meglio chiarire il mio pensiero accennerò alla inutilità, al danno di alcuni rotismi di quell'amministrazione e al dualismo che ha creato e che mantiene con sempre crescente cura.

È superfluo che dichiaro che è mia intenzione di parlare di organismi e non di persone, ed è inutile che io vi dica come sia lungi da me qualsiasi idea di attribuire una responsabilità qualsiasi all'onorevole ministro della guerra e alla maggior parte dei suoi predecessori circa la piaga di accentramento, che, pur troppo, lo ripeto, affligge tutto il nostro organismo militare.

Mi occuperò anzitutto di un servizio che per ragioni mie personali sono in condizione di meglio conoscere, voglio dire del servizio del Genio presso il Ministero della guerra.

Questo servizio è retto, sotto la diretta dipendenza del ministro, da un direttore generale d'artiglieria e genio, il quale per tradizione è sempre un ufficiale proveniente dall'artiglieria. Il servizio del genio poi per la parte amministrativa e tecnica è retto da un colonnello del genio, quale capo della divisione materiale del genio; per la parte relativa alle truppe e al personale vi ha una sezione del genio, retta da un ufficiale superiore del genio;

sezione che fa parte d'una divisione del personale, retta da un colonnello d'artiglieria. Fanno parte di questa divisione materiale del genio e sezione personale, una quantità ragguardevole di impiegati e di ufficiali.

Missione di questi si è di esaminare e riferire su tutte le proposte che dalle varie autorità dell'arma del genio sono pervenute al Ministero. Esaminarle non solo nei riguardi amministrativi ma anche in quelli tecnici e di ordinamento.

Si ha pertanto l'anormalità che l'operato degli ufficiali più elevati in grado dell'arma, venga esaminato, discusso, approvato o respinto da ufficiali ad essi inferiori. La firma del ministro copre questa anormalità; e questa firma, per le molteplici cure d'altra natura, non è mai rifiutata o lo è ben di rado.

A parte, ripeto, l'anormalità di vedere ufficiali di grado inferiore giudici delle proposte di tutte le autorità di un'arma, v'ha, se non altro, un doppio controllo, un doppio esame dei progetti tecnici e di qualsiasi questione riferentesi al servizio dell'arma. Di questo doppio esame e doppio controllo, uno dei due è inutile: o si intende di avere il parere delle alte autorità, e allora è inutile procurarsi quello di ufficiali ed impiegati ad esse inferiori; o invece si crede che il parere di questi sia il buono, saggio, illuminato e allora si faccia a meno di tenere degli ispettori.

E badate, onorevoli colleghi, non entro in particolari perchè l'argomento è scottante e non vorrei che le mie parole perdessero quell'obiettività che intendo esse abbiano nel modo più completo; mi basta di farvi rilevare come esista questo doppio ordine di lavoro, uno sovrapposto all'altro dei quali uno dei due è inutile, anzi dannoso. Uno dei due dovrebbe essere soppresso con vantaggi economici e più ancora con vantaggio della disciplina, della dignità, della serietà dei nostri ufficiali ed impiegati e dell'amministrazione militare. E questi ufficiali, onor. colleghi, che sono per la maggior parte i più distinti fra gli ottimi della loro arma perdono dopo un po' di tempo in quelle mansioni le loro attitudini militari e professionali, e privano della loro opera la parte militante dell'arma, quella parte che lavora e produce, oltrechè è una vera sciagura per essi quando rimangono in quelle posizioni per 5, 10, 15 e

più anni, ed è purtroppo oltre ad una sciagura per essi un danno enorme pel servizio.

Quello che ho detto per il servizio del genio si deve dire per quello di artiglieria. Le proposte dei generali ispettori di artiglieria sono esaminate, discusse, approvate o respinte dagli ufficiali che sono al Ministero; sempre lo stesso sistema di controllo e di esame sovrapposto, sempre un dualismo funesto.

E così dicasi del servizio di cavalleria; ciò che è proposto dell'ispettore di cavalleria, fosse pure sorretto dal parere di tutti i comandanti di cavalleria, di tutti i colonnelli, è esaminato, ponderato dagli ufficiali della divisione di cavalleria, e non vi esagero dicendo che il loro parere è sempre quello che trionfa.

Gran parte del nostro materiale sanitario fu studiato da un distinto ufficiale medico, che era caposezione del servizio sanitario al Ministero della guerra, senza che gli ispettori di sanità militare fossero informati di questi studi; cosicchè essi videro approvati cofani, barelle, carri di ambulanza, ecc., che questi generali ispettori non avevano mai visto, certo non li avevano mai studiati. Parlo di molti anni or sono, poichè la cosa fu talmente enorme che vi si rimediò.

Onorevoli senatori, io vi ho detto come funzionano gli organismi del Ministero della guerra verso i vari ispettorati e si potrebbe credere che così funzionano appunto perchè si tratta d'ispettorati, i quali hanno una costituzione ibrida ed hanno attribuzioni che si cerca di limitare in tutto e per tutto per diminuirne l'importanza e l'opera, ma il quadro che vi ho presentato è identico e preciso nei rapporti tra il Ministero e una delle più alte cariche del nostro esercito, voglio dire tra la divisione stato maggiore e il capo di stato maggiore generale dell'esercito.

Una proposta qualsiasi di questo ufficiale generale, il quale deve consacrare tutta l'opera sua alla preparazione alla guerra e che deve averne la relativa responsabilità, una proposta sua, dico, è esaminata, discussa e qualche volta anche postillata da un capitano di stato maggiore, che fa, a sua volta, come i suoi colleghi delle altre direzioni generali del Ministero.

Questo accade non solo per questioni di grande importanza, interessanti sommamente la difesa dello Stato, od il bilancio, e nelle quali perciò

la responsabilità del Ministero sia direttamente impegnata, ma in tutte, anche di minima importanza, in vista del sistema di accentramento, che forma il principio dominante dell'amministrazione centrale della guerra.

Gli affari, così sottoposti ad un doppio esame, quello del Ministero e quello delle alte autorità dell'esercito, non possono mai essere sollecitamente sbrigati, e ciò con danno dell'economia. E si noti che ben sovente l'esame cui ho accennato diventa triplice, e cioè in un esame da parte del Ministero che precede ed in un altro che segue il giudizio dell'autorità competente e perciò più grandi che mai i ritardi e le complicazioni degli affari.

Per rimediare a tale stato di cose si possono proporre parecchi sistemi, ed io ve ne accenno uno per sommi capi, che a me pare di facile e pronta attuazione. Io sopprimerei gran parte dell'attuale organizzazione del Ministero della guerra. (*Ilarità*). Mi spiego: se si sopprimesse, ad esempio, la direzione generale di artiglieria e genio, il ministro conferirebbe coll'ispettore generale di artiglieria circa quanto riguarda il servizio di artiglieria e questo ispettore generale risponderrebbe verso il ministro dell'andamento di tutto quel difficile servizio; e parimenti conferirebbe coll'ispettore generale del genio per quello che riguarda il servizio del genio.

E così col capo di stato maggiore dell'esercito il ministro tratterebbe le questioni che riguardano quell'importantissimo servizio, e così dicasi per la cavalleria e per il corpo sanitario, ecc. Pertanto si potrebbe fare a meno di gran parte del personale del Ministero della guerra. Certo tutto questo personale potrebbe esser meglio e più proficuamente utilizzato.

Questo è il difetto di questo sistema! poichè ferirebbe molti interessi personali, quelli cioè di tutti gli impiegati, che rappresentano senza dubbio una delle parti più elette, più rispettabili dell'esercito di impiegati dello Stato.

Adottando il sistema da me esposto vi dovrebbe essere un periodo di transizione; anzi tutto molti impiegati potrebbero trovar posto nella trattazione delle questioni legali del servizio leve, molti in quello delle ragioni, e uno studio particolareggiato della questione permetterebbe di evitare i temuti danni perso-

nali, che in tutti i modi si dovrebbe procurare di ridurre al minor numero possibile.

Feci altra volta qualche studio in proposito, e non esito a dire che sarebbe quello un problema di non difficile soluzione.

Certo, o signori, l'amministrazione della guerra verrebbe ad essere organizzata in modo molto più semplice, e la trattazione degli affari diverrebbe più spedita e più autorevole.

Aumentando le relazioni tra le autorità più elevate in grado e i loro dipendenti che esse sono chiamate a giudicare, si renderebbe più intima la conoscenza che quelle debbono avere di questi per darne un giudizio giusto e sicuro, mentre darebbe modo di impiegare il personale conforme alle esigenze del servizio, in base alle attitudini personali. Il beneficio meno appariscente, ma certamente più sostanziale si avrebbe nel maggior affiatamento che verrebbe a stabilirsi, ad esempio, fra il ministro e le più alte cariche delle varie armi, che sarebbero messe così in grado di seguire quegli indirizzi che il ministro avesse a dare e ciò con la più esatta interpretazione dei suoi ordini e colla più sollecita trattazione degli affari.

Una rilevante economia, l'accenno come ultimo vantaggio, si avrebbe dall'attuazione di queste mie proposte, e con questa economia e con altre ancora che io non credo di ricercare ora, si troverebbero i mezzi per costituire sin dal tempo di pace gli alti comandi militari dei quali vi ho già parlato.

Non si rimediarebbe a tutti i danni dell'accentramento, se a loro volta dai grandi reparti dei vari servizi dell'esercito che verrebbero a sostituire quelli ora esistenti al Ministero della guerra, non si procurasse di decentrare e semplificare non solo per ottenere economie rilevanti, ma per migliorare tutti i servizi.

Signori Senatori, ho già troppo abusato della vostra cortesia e del vostro tempo, e finisco. Spero che non giudicherete troppo temerario il mio tentativo di aver chiamato la vostra attenzione su questioni importanti e delicate che per la speciale mia posizione, come ebbi già a dirvi, potei trattare con tutta libertà ed indipendenza, mosso dal solo desiderio di contribuire colla modesta mia parola a migliorare questa nostra grande istituzione dell'esercito, che se è cara a voi tutti, fu sempre la religione della mia vita. (*Approvazioni*).

LEGISLATURA XXI — 1^a SESSIONE 1900-901 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1901

DE SONNAZ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SONNAZ. Non abuserò del tempo del Senato. In pochi minuti io compirò il mio desiderio.

Secondo la relazione del nostro collega senatore Taverna, per ciò che riguarda i quadri degli ufficiali inferiori, chiaro apparisce che il loro avanzamento, specialmente nel grado di di tenente a capitano, va molto a rilento.

Il senatore Ricotti affermava in Senato che l'ideale sarebbe che i tenenti potessero passare capitani all'età di 30 anni.

Questo è l'ideale, ma negli eserciti permanenti tale ideale non può essere raggiunto.

Secondo quello che accenna il nostro collega relatore, negli eserciti francese, austriaco e russo i tenenti passano capitani dopo dodici anni circa di spalline. Gli ultimi tenenti stati promossi capitani nel nostro esercito raggiungono i quindici anni e mezzo di spalline.

Per tale circostanza io rivolgo viva e caldissima preghiera all'onorevole ministro della guerra, trattandosi di una questione come già trattata quando il Senato si occupò di altre questioni militari per i fondi straordinari militari di ben studiare quella grave questione se possibile al più presto, senza aspettare la trasmissione degli specchi caratteristici in autunno, per fare sì che quella parte eletta dei nostri quadri riceva un movimento nella sua mosca per l'avanzamento.

Passo ad altro argomento; mi trasporto in Cina. Ho letto che là il comandante supremo, maresciallo Waldersee, ha rivolto al colonnello Garrione felicitazioni per la condotta dei reparti nostri che erano ai suoi ordini.

Col pensiero delle mie prime parole rivolte al ministro della guerra, col pensiero dei miei secondi cenni io salirò i gradini per votare favorevolmente il bilancio della guerra. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Vuol parlare oggi il relatore?

TAVERNA, *relatore*. Vista l'ora tarda ed avendo da parlare piuttosto a lungo, pregherei il Senato di voler rimandare il seguito della discussione a domani.

PRESIDENTE. Allora il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. La votazione è chiusa.

Prego i senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1900-901 (n. 163):

| | |
|----------------------|----|
| Votanti | 84 |
| Favorevoli | 75 |
| Contrari | 9 |

Il Senato approva.

Aumento del fondo assegnato al capitolo 28 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1900-901 e corrispondenti diminuzioni dei capitoli 23, 24, 25 e 40 (n. 122):

| | |
|----------------------|----|
| Votanti | 84 |
| Favorevoli | 77 |
| Contrari | 9 |

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1901-902 (n. 129):

| | |
|----------------------|----|
| Votanti | 84 |
| Favorevoli | 74 |
| Contrari | 10 |

Il Senato approva.

Classificazione del porto di Villa S. Giovanni in 1^a categoria ed autorizzazione di spesa per opere portuali e ferroviarie (n. 162):

| | |
|----------------------|----|
| Votanti | 84 |
| Favorevoli | 76 |
| Contrari | 8 |

Il Senato approva.

LEGISLATURA XXI — 1^a SESSIONE 1900-901 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1901

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

1. **Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:**

Allacciamento diretto fra il porto di Genova e le due linee dei Giovi con parco-vagoni presso Rivarolo (N. 156).

2. **Discussione dei seguenti disegni di legge:**

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1901-902 (N. 115 - *Seguito*);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1901-902 (N. 125);

Disposizioni concernenti le rafferme del Corpo Reale equipaggi (N. 161);

Aggiunta all'articolo 36 della legge di pubblica sicurezza portante norme per l'uso dell'acetilene e per gli esercizi di carburo di calcio e di acetilene (N. 155).

La seduta è sciolta. (ore 18 e 35.)

Licenziato per la stampa il 22 giugno 1901 (ore 12).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche

