

LI.

## TORNATA DEL 24 GIUGNO 1890

## Presidenza del Presidente FARINI.

**Sommario.** — *Votazione a scrutinio segreto dei tre progetti di legge approvati nella seduta precedente — Discussione del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1890-91 — Osservazioni del senatore Casaretto e risposte del ministro della guerra e del senatore Mezzacapo, relatore — Approvazione del bilancio e degli articoli del progetto di legge — Discussione del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio suddetto — Parlano i senatori Gadda, Rasponi, Cambray-Digny, Sanseverino, il ministro dei lavori pubblici ed il senatore Brioschi, relatore — Approvazione dei primi 26 capitoli dopo osservazioni dei senatori Brioschi, relatore, e Tolomei, ai quali risponde il ministro dei lavori pubblici — Presentazione di un progetto di legge — Risultato della votazione fatta in principio di seduta.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 30 pom.

Sono presenti i ministri della guerra e dei lavori pubblici.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

**Votazione a scrutinio segreto.**

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1890-91 ;

Stanziamiento di fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori di sistemazione del Tevere ;

Proroga della convenzione colla Società peninsulare ed orientale per un regolare servizio quindicinale di navigazione a vapore fra

Venezia ed Alessandria d'Egitto toccando Ancona e Brindisi, in coincidenza a Brindisi col servizio inglese oltre Suez.

Si procede all'appello nominale.

Il senatore, *segretario*, CENCELLI fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Si lasceranno aperte le urne.

**Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1890-91 » (N. 116).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1890-91 ».

Prego di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, CELESIA dà lettura del progetto di legge.

(V. stampato N. 116).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale e do facoltà di parlare al senatore Casaretto.

Senatore CASARETTO. Signori senatori, io farò una proposta, o per meglio dire una raccomandazione, al signor ministro, che a molti di voi sembrerà fantastica, fanciullesca; ed è appunto per questa parvenza che, quantunque io volessi farla fin dal principio del Regno d'Italia pur me ne sono astenuto quantunque a me paia di una abbastanza forte gravità.

La raccomandazione che io voglio fare al signor ministro è semplicissima. Io lo pregherei a voler fare redigere un breve sunto per sommi capi della storia d'Italia con le rispettive vignette perchè alle masse bisogna parlare per la via dei sensi.

Questa storia io vorrei che si consegnasse ad ogni soldato a misura che viene sotto le armi perchè poi questo soldato la porti a casa e nei giorni d'ozio, con la curiosità delle vignette, la rilegga alla sua famiglia, e poco alla volta si formi un ambiente di patriottismo che io credo molto salutare per l'esercito.

E poichè la proposta, o bene o male l'ho lanciata, permettetemi che in brevi parole ve ne spieghi il movente.

Il fondamento di ogni esercito evidentemente è la disciplina. Senza disciplina non vi ha esercito; ma la disciplina è di due specie: morale e materiale.

E quanto più per necessità di cose deve diminuire la disciplina materiale, tanto più bisogna sviluppare la disciplina morale.

La disciplina materiale è la disciplina della paura, la paura delle pene; ma nei tempi miti in cui viviamo non è più possibile adoperare quelle ferree discipline che si usavano anticamente, e buone soltanto in tempo di pace; ma in tempo di guerra, quando vi è un'altra paura più forte, più immediata, la bocca del cannone, la prima paura cede il posto a quest'altra ed il soldato fugge.

È necessario quindi che la disciplina materiale sia coadiuvata dalla disciplina morale.

Vi è anche un'altra disciplina semimateriale che è la disciplina dell'abitudine; e per questo è che si tengono in ferme più o meno prolungate i soldati, perchè l'uomo è un animale fatto di abitudini, e con l'abitudine si forma un buon soldato.

Questa forza dell'abitudine in altri tempi era grandemente esagerata. Non si voleva più sentir dire altro che di soldati invecchiati sotto le armi.

I soldati nuovi, fossero anche volontari, erano tenuti, non che inutili, come un imbarazzo.

Io mi ricordo che, or sono trentacinque anni, ebbi una discussione lunghissima con il ministro della guerra d'allora, il quale partecipava molto a queste idee.

Io, in quell'epoca, pur riconoscendo la necessità di avere un esercito forte, disciplinato ed educato con la lunga ferma, colla forza dell'abitudine, credeva che fosse necessario aiutare e confortare questo esercito col sistema delle riserve, prese in quella parte della gioventù che in quell'epoca non era soggetta alla leva.

Queste mie idee furono combattute acutamente per diversi giorni, e non si mancava di lanciarmi di quando in quando qualche frizzo. Ora però, come vedete, le opinioni sono molto cambiate, dappoichè questo sistema delle riserve è ormai divulgato in tutta l'Europa.

Un'altra ragione di dover surrogare, aiutare la disciplina materiale colla morale è la necessità finanziaria ed economica della nazione, poichè quando si vuole, come si vuole ora in tutta l'Europa, avere masse di eserciti numerosissimi, è impossibile averli con ferme troppo lunghe, quindi le forzate diminuzioni delle ferme porta, ripeto, la necessità del sussidio, della disciplina morale, in aiuto alla disciplina dell'abitudine.

Ora io di forze morali che abbiano una grande influenza sulla disciplina, sulla virtù, come dicevano i Romani, del soldato, ne conosco specialmente tre. La prima è il fascino che esercita il genio; non vi è dubbio che in tutti i tempi il genio specialmente nell'arte militare ha esercitato un tale fascino che si può quasi rassomigliare alla suggestione ipnotica.

Napoleone, Cesare, Federico II e Garibaldi nei nostri tempi, hanno fatto maraviglie con questo fascino. Ma il genio è un azzardo averlo, e con le guerre moderne, che finiscono così presto, non c'è tempo a svilupparlo, non ha tempo a rivelarsi durante la guerra, è necessario averlo prima della guerra.

Il genio la scienza non lo dà, perchè la scienza ha fatto molti progressi. Se si tratta della scienza tecnica militare, ne ha fatti di troppi per il bene della umanità; ma la scienza strategica mi pare

che sia ancora semplice, mi pare che sia ancora nelle condizioni che somigliano a quelle dell'Orazio contro i Curiazi, concentrarsi per battere il nemico diviso.

La scienza non lo dà il genio perchè, come dice il generale Marmont, per fare un buon generale sono necessarie tre cose: carattere, carattere e carattere. È necessario distinguere la scienza dall'arte; ciò che caratterizza il buon generale di azione è la prontezza di percezione e la prontezza di esecuzione, e questa viene solo dal carattere.

La scienza aiuta, ma non fa il gran generale, e non si può neanche in tempo di pace precocizzare chi sarà il buon generale perchè l'uomo scienziato ha un'indole ordinariamente opposta a quella dell'uomo d'azione. Lo scienziato medita lungamente; il generale d'azione, l'uomo artista dove essere improvvisatore. L'uomo scienziato dubita di sè stesso, tentenna, e guai tentennare in guerra; è la sconfitta sicura.

Se voi prendete tutte le famose campagne di Napoleone, appunto perchè erano ardite, e le fate eseguire da uno scienziato, se si congiunge la scienza col carattere, questo naturalmente è l'ideale, è il genio; ma se voi le date in mano ad un uomo incerto, indolente, sono enormi disastri tutte quante.

Come diceva bene il generale Dufour: « Les lents et les engourdis auront aussi peu de part à la gloire des armes, que les tièdes à la gloire des cieux ».

Dunque sul genio non si può fare fondamento.

Vi è un altro stimolo grande ed è il fanatismo religioso.

Quando il Lungo Parlamento inglese si voltò contro la famiglia degli Stuardi, esso cercò immediatamente di organizzare una milizia, ma l'esercito degli Stuardi, i cavalieri, avevano per loro vantaggio l'antica abitudine delle armi, avevano anche in parte la disciplina morale perchè avevano la devozione al Re che allora si chiamava la lealtà, e quindi prevalevano. I soldati del Lungo Parlamento indietro reggiavano.

Un giorno Cromwell disse al Lungo Parlamento: voi non avrete mai vittorie fintantochè non avrete soldati che abbiano il timore di Dio. Egli voleva dire il fanatismo religioso che a quell'epoca era salito ad un vero parossismo.

Vedete l'importanza che egli dava alla disciplina morale; e infatti egli che era sempre stato uomo di legge organizzò un reggimento col timore di Dio e vinse.

Il reggimento divenne esercito ed operò tutte quelle cose che voi conoscete.

Ma il fanatismo religioso è una malattia intermittente, che non si ha sempre.

In Italia non c'è quasi mai stato, ora meno che mai. E se ci fosse anche non vorremmo adoperarlo, perchè se la religione è cosa benefica e altamente umanitaria, altrettanto il fanatismo e antiumano, è antisociale e contraddice a quella grande massima dell'Evangelio; non fare ad altri quello che non vorresti fosse fatto a te stesso.

Quindi sul fanatismo religioso non possiamo fare fondamento.

Non resta che un'altra forza morale da sviluppare, che è il patriottismo.

Il patriottismo è una cosa ingenerata all'uomo, naturale, sociale, umanitaria, di tutti i tempi, di tutti i luoghi, di tutte le civiltà, di tutte le religioni.

Quindi non è difficile lo svilupparlo.

Gli Stati antichi non hanno bisogno di incitamenti per svilupparlo, appunto perchè è ingenerato all'uomo, ma per le nazioni nuove come l'Italia, nella quale da parecchi secoli i Governi si adoperavano a comprimere il patriottismo, a farlo dimenticare, e perfino l'avevano alzato al grado di delitto, la cosa è ben diversa.

In questo stato come è l'Italia, io credo che noi abbiamo sommamente bisogno di eccitarlo. Sta bene che per quanto abbiano fatto gli antichi governi non siano riusciti a soffocarlo; non sono riusciti nelle città, non sono riusciti presso la classe colta, ma nelle campagne hanno lasciato molta indifferenza.

Ora è questo sentimento patriottico che io credo sia necessario di sviluppare nelle masse, specialmente nelle campagne.

Quale sarà il mezzo per ottenere ciò?

Per me il mezzo più forte per suscitare il patriottismo è la storia; è la storia che ha rifatto l'Italia.

Io credo che senza la storia l'Italia sarebbe ancora adesso una espressione geografica. Ma la storia è conosciuta, ripeto, nelle città, è conosciuta nelle classi intelligenti. Nelle campagne ci arriva ben poco; ed è per questo che

io vorrei che il signor ministro della guerra facesse formulare questo compendio di storia italiana da distribuire ad ogni soldato.

Capisco che la storia d'Italia è la più difficile a farsi, ma qui si tratta di sunti, di fatti salienti. E quando questo volume della storia sarà divulgato in mezzo dei soldati, e per loro mezzo in tutte le case dei contadini, e commentato dei fatti, delle leggende che i soldati avranno appreso nelle caserme, ne avverrà questo che l'educazione del soldato comincerà a farsi fino da ragazzi, si creerà un ambiente di patriottismo che vi darà la nuova recluta già preparata alla disciplina morale.

Se il fanatismo religioso ha fatto in altri tempi dei miracoli, il patriottismo ne ha fatto esso pure che io non vi rammento perchè voi li conoscete meglio di me. Anche omettendo i tempi straordinari nella storia, nei quali, come ho detto, il patriottismo ha fatto miracoli, anche considerando solo i tempi normali, dirò che i Romani non avevano la disciplina che si forma con l'abitudine, cioè non avevano le lunghe ferme. I soldati li iscrivevano al momento del bisogno, alla vigilia della guerra; eppure sappiamo che razza di soldati fossero.

Perchè questo?

Perchè fin da ragazzi vivevano in un ambiente caldissimo di patriottismo; l'educazione militare cominciava da ragazzo per mezzo del patriottismo.

Io quindi caldamente raccomando questa mia idea al signor ministro e non mi pare che debba far difetto la questione finanziaria. Un volume di storia stampata a milioni di copie che cosa può costare? Potrà costare una lira per ogni copia, cioè l'equivalente di una giornata del soldato in caserma.

Ora io dico: alla disciplina dell'esercito gioverà meglio un giorno di più o un giorno di meno sotto le armi o gioverà più questo ambiente che si forma nel soldato e in tutta la nazione con questo mezzo?

Evidentemente mi pare che il confronto non può reggere.

Non so se la mia proposta vi sarà sembrata una cosa seria o fanciullesca, ma ad ogni modo io sono contento di averla fatta e di nuovo la raccomando al signor ministro.

BERTOLÈ-VIALE, *ministro della guerra*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLÈ-VIALE, *ministro della guerra*. Riconosco tutta l'importanza della raccomandazione fattami dall'onorevole senatore Casaretto.

Egli vorrebbe che per cura del Ministero della guerra fosse stampato un breve sunto della storia d'Italia da distribuirsi ad ogni soldato, che lo dovrebbe poi portare con sè quando va in congedo.

Da ciò egli si ripromette un grande vantaggio morale per il risveglio nell'animo anche dei meno colti del sentimento nazionale. Ad avvalorare la sua proposta, l'onorevole senatore Casaretto fece giustissime considerazioni su ciò che forma la disciplina militare, cui egli distinse in morale ed in materiale.

La disciplina morale, egli disse, deve curarsi molto più di quella materiale; quest'ultima, più adatta agli eserciti assoldati di una volta i cui militi, si può dire, percorrevan tutta la loro vita sotto le armi, non è più consona alle miti istituzioni civili d'oggi ed alle brevi ferme.

La disciplina morale è certamente un fattore potente dello spirito che deve animare gli eserciti e deve perciò essere sommamente curata. Ed è per questo che nei nostri regolamenti militari è prescritto che, almeno una volta la settimana, il capitano debba fare delle istruzioni morali ai suoi soldati, istruzioni che hanno appunto per iscopo di suscitare il sentimento patriottico, il sentimento del dovere, il sentimento della generosità verso i deboli, insomma tutte quelle virtù che valgono a sollevare molto il morale del soldato.

In queste istruzioni morali vengono ricordati anche i principali fatti della nostra storia patria, e così gli esempi storici, oltre a servir di conferma alle teorie morali che furono spiegate, servono a rendere popolare, anche fra coloro che vengono dalle campagne privi d'ogni cultura, la storia d'Italia.

Ricorderò al senatore Casaretto che a tale scopo il mio predecessore stabilì un concorso per il migliore libro di lettura per il soldato, assegnandovi un premio di L. 20,000; e nel programma del concorso era detto come una parte del libro dovesse raccogliere le principali tradizioni militari, massime dell'epoca moderna, dei diversi elementi che colla loro fusione hanno concorso a formare il nostro esercito nazionale: si veniva per tal guisa a toccare

necessariamente per sommi capi la storia d'Italia.

I concorrenti furono molti, ma la Commissione esaminatrice ritenne che nessuno dei libri presentati fosse meritevole del premio.

Noi abbiamo già dei buoni libri di lettura, cito ad esempio i *Bozzetti militari* del De Amicis che sono un vero capolavoro.

Il De Amicis non figurò fra i concorrenti e fu male. Lo scrivere un buon libro di lettura per il soldato non è cosa facile: ad ogni modo l'idea non è stata abbandonata, e si sta ora studiando se non convenga meglio di fare tanti piccoli libri, invece di uno solo, a seconda delle materie che debbansi trattare.

L'idea del senatore Casaretto è ottima; ed è giusto che nell'esercito si coltivi molto anche la disciplina morale, molto più oggi che le ferme sono molto brevi.

Egli ha poi noverati ed analizzati i moventi dell'entusiasmo negli eserciti, in queste grosse masse che si maneggiano oggi; ha detto che a suo giudizio potevano essere tre, cioè: il genio, il quale certamente non sempre sorge in beneficio dei popoli al momento dato; il fanatismo religioso, che ha avuto i suoi effetti in tempi andati, ma oggidì con lo scetticismo che impera è difficile che possa produrre quegli effetti morali che produsse in passato; in fine il patriottismo, che è veramente il sentimento innato nell'uomo e che bisogna cercare con tutti i modi di sviluppare specialmente nelle classi rurali, meglio ancora di quello che convenga fare là dove la istruzione è più estesa.

Quindi è che per parte mia accolgo favorevolmente le raccomandazioni fattemi dall'onorevole senatore Casaretto, e sarei veramente lieto di potergli un giorno dire che la sua raccomandazione raggiunse lo scopo che si era prefisso.

E giacchè ho la parola, per non riprenderla un'altra volta, sento il dovere di dire alcunchè sopra la relazione dell'Ufficio centrale e specialmente all'onor. suo relatore.

Ringrazio prima di tutto l'onor. relatore, che in breve tempo ha presentato una relazione, la quale nell'ultima sua parte, in poche parole, ha toccato tutti i problemi che in questo momento sono stati messi in campo dal giornalismo, e che furono trattati nell'altro ramo del Parlamento.

L'onor. relatore, con molta prudenza e con parole appropriate, dice come bisogna andare a rilento, sotto impressioni momentanee causate da ragioni economiche, o da altri motivi a mutare un ordinamento militare, specialmente al giorno d'oggi che esso costituisce un meccanismo complicatissimo, talchè mossa o variata una ruota, potrebbe poi funzionare a disaggio.

Io non posso che ripetere al Senato la dichiarazione già fatta alla Camera; che, cioè, per parte mia, coadiuvato dagli uomini competenti, non mi rifiuterò di esaminare tutti i problemi proposti affine di vedere se si possa trovare una soluzione compatibile con la compagine dello esercito.

Devo però esprimere al relatore ed al Senato la ragione per cui, io dovendo prendere in considerazione le condizioni economiche del paese e dovendo fare su questo bilancio, quale era preventivamente proposto, una economia di 10 milioni, mi sia indotto a ritardare la chiamata della nuova classe di leva, anzichè o congedare una parte della seconda classe di leva che trovasi ora sotto le armi, o adottare un qualche altro spediente, quale sarebbe stato, ad esempio, quello di incorporare la nuova classe di leva nei corpi vicini ai distretti di reclutamento.

L'onor. relatore nella sua relazione discorre di questi tre modi di fare economia, e dice che forse sarebbe stato da preferirsi il congedamento di una parte della seconda classe di leva insieme al congedamento della classe più anziana.

Ed è su questo punto che io devo una spiegazione all'onor. relatore ed al Senato.

Veramente, prima di decidermi sulla via da seguire, pensai a lungo per riconoscere quale di questi tre sistemi fosse il migliore.

Scartai subito quello di aggregare gli uomini iscritti ai corpi vicini ai distretti di reclutamento, perchè, oltre che l'economia non era quale si è fatta credere nei giornali, ma molto minore (e ciò potrei dimostrare con calcoli esattissimi) si veniva con tale sistema a pregiudicare in modo assoluto l'ordinamento che noi abbiamo, a base di reclutamento nazionale, e si introduceva così di straforo il reclutamento a base territoriale, questione molto grave e che prima di trattarla, merita l'attenzione non sol-

tanto dell'uomo di governo, ma del Parlamento intero: giacchè è una questione di ordine militare, ed anche di ordine politico. Rimasi molto dubbioso fra gli altri due sistemi.

Feci i calcoli del come ci saremmo trovati nella forza media dell'anno con un sistema e con l'altro, e mi risultò che per fare l'economia di 4,300,000 lire, quale è quella che io ho avuto l'onore di proporre al Parlamento, col sistema di congedare una parte degli uomini della seconda classe che trovasi ora sotto le armi, avrei dovuto congedarne circa 13,000 al finire dell'agosto di quest'anno. Il congedamento di questi uomini sarebbe caduto quasi intieramente sulla fanteria, perchè tutti capiscono che io non avrei potuto inviare alle loro case i soldati di cavalleria e di artiglieria, la cui istruzione richiede tempo maggiore, notando anche che vi sono cavalli a cui accudire, e che, mancando uomini, deperiscono con vero danno economico.

Ora, congedando questi 13,000 uomini ne sarebbe venuto che, quasi per otto mesi dell'anno le nostre compagnie di fanteria sarebbero ridotte a poco più di una quarantina di uomini, a dir molto, perchè conviene tener conto anche della diminuzione di forza che hanno avuto alcuni reggimenti per eccezionali circostanze di servizio.

Ritardando invece di 52 giorni la chiamata della nuova classe di leva, nei sei o sette mesi di primavera e di estate, cioè nella stagione in cui le istruzioni militari si danno nel loro pieno sviluppo, avremo sotto le armi compagnie di cento uomini, e ciò con vantaggio incomparabile non solo della truppa, ma anche degli ufficiali.

È vero che non conviene applicare questo sistema in modo permanente, giacchè chiamando la leva nuova in novembre si ha l'utile grande di averla già sufficientemente istruita in primavera nell'ipotesi che in tale stagione possa più facilmente scoppiare la guerra. Ad ogni modo però, di fronte ad uno svantaggio di avere per otto mesi delle compagnie con forza piccolissima e quello di avere un po' arretrata l'istruzione delle reclute, per il fatto di avere ritardato di 52 giorni la loro chiamata ho preferito quest'ultimo; tanto più che credo si siano esagerati i danni, sotto il rapporto igienico, perchè da una statistica accurata che ho fatto

fare, si vede che in alcuni degli anni ne' quali si chiamò la classe nel mese di gennaio la mortalità nei primi tre mesi successivi fu minore di quella avuta in altri anni in cui la classe venne alle armi in novembre.

In verità ciò dipende da una quantità di cause; non è soltanto il trasporto da una regione più calda ad una fredda, che influisce sullo stato sanitario delle reclute, ma vi influisce il numero dei riformati, il numero dei rivedibili, ecc. Quando vi sono pochi riformati allora la mortalità cresce, perchè vuol dire che si sono incorporati nell'esercito uomini meno validi; quando invece il numero dei riformati è grande la mortalità diminuisce.

A sconsigliarmi dal congedare i 13,000 uomini della seconda classe che trovasi sotto le armi, concorse anche questa considerazione. Tutti sanno che per il servizio di pubblica sicurezza va crescendo sempre più la richiesta di truppe le quali sono perciò sparse e suddivise in più luoghi con danno della istruzione loro. Ora se avremo le compagnie scarse di forza, cioè con poco più di 40 uomini per ciascuna, ne conseguirà che alle richieste di truppa fatte dalle autorità, richieste che si fanno numeriche e non per unità organiche, si dovrà rispondere mandando due compagnie od un battaglione là dove colla forza ordinaria bastava una compagnia; si aumenterà cioè il danno dell'istruzione delle truppe.

Ho voluto dare queste spiegazioni perchè non rimanesse, nè al relatore, nè al Senato il dubbio che io potessi aver presa una decisione di tanta importanza senza meditarvi sopra seriamente.

Senatore MEZZACAPÒ, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Mezzacapo.

Senatore MEZZACAPÒ, *relatore*. Innanzi tutto ringrazio il signor ministro per gli apprezzamenti benevoli fatti alla mia relazione.

Io mi sono studiato di fare il meglio che ho potuto nel breve tempo che avevo dinanzi a me, ed ho cercato di essere breve quanto mi fosse possibile, nella speranza che la relazione fosse letta.

Credo di doverlo ringraziare altresì, a nome dei miei colleghi, per le spiegazioni che ha voluto dare intorno all'apprezzamento dubbio che io, relatore, ho dato a nome della Commissione

sulla misura preferita dal ministro alle altre che gli si offrivano, per ottenere la economia che egli si prefiggeva per il nuovo bilancio.

Ma a me, relatore, corre anche l'obbligo di spiegare, in qualche maniera, quali siano le ragioni per cui nella relazione è emesso il dubbio sopra i due metodi; perocchè il terzo per me non è ammissibile, come lo ha scartato il ministro, e potrei anche dirne le ragioni.

Dirò solo quelle per le quali la Commissione emetteva il suo dubbio.

Io capisco perfettamente le difficoltà nelle quali si è trovato il ministro, che doveva fare una forte economia, non avendo che da scegliere fra due mezzi, dei quali ciascuno offre i suoi gravi inconvenienti. Quelli della leva ritardata sono chiarissimi, e li ha espressi anche il ministro; cioè, che ritardando la chiamata si corre il rischio che nella primavera (che è la stagione in cui più ordinariamente possa scoppiare una guerra, semprechè non sia guerra meditata e preparata), la classe si trova con la breve istruzione fatta dal gennaio al marzo. Epperò potremmo essere costretti a lasciarla a casa per compiere la sua istruzione, prima di mandarla a fronte del nemico: la qual cosa arrecherebbe una differenza sensibile alla forza con la quale si dovrebbe iniziare la guerra.

L'altro mezzo offre anche la difficoltà, che i soldati debbono essere licenziati nel momento più opportuno pel compimento della loro istruzione.

Qui sta la differenza fra il nostro modo di vedere e quello dell'onor. ministro.

Il ministro ritiene, ch'egli avrebbe dovuto congedare la classe in agosto, cosa indubbiamente gravissima; perchè arrecava una grande diminuzione nella forza bilanciata, la quale, durando per gran parte dell'anno, diminuiva di molto la forza della compagnia, con danno dell'istruzione, e creando difficoltà per il servizio.

Ma non è questo il concetto dal quale eravamo stati mossi.

Io credo che il congedamento, se mai, avrebbe potuto farsi nel marzo, quando l'altra categoria avesse già compiuta la sua istruzione e fosse già in istato di soddisfare ai bisogni del servizio.

Io non mi sarei mai arrischiato di fare il congedamento in agosto; ma, ripeto, che que-

sto non è un apprezzamento assoluto, sibbene discutibile, e basterà d'averlo accennato.

In generale io sono più favorevole al congedamento anticipato, quando le classi hanno già ricevuto una certa istruzione, che a ritardare la chiamata della classe. Esso si rannoda ad una mia vecchia idea, espressa al Senato qualche anno addietro; cioè quella di usare il mezzo dei congedamenti anticipati, delle licenze, per fare scomparire la seconda categoria incorporando tutto il contingente nell'anno. Allora, stabilita che sia la forza bilanciata rapporto alla spesa che si può e si deve fare, si lascia al ministro il regolare i congedamenti anticipati, dopo sei mesi di istruzione, dopo un anno, dopo 18 mesi, secondo le varie armi e i bisogni del servizio.

Come vedono, io vado ad un concetto più largo, nel riferire il pensiero della Commissione intorno alla preferenza da dare al sistema dei congedamenti, a riscontro del ritardo della chiamata della classe.

Ma mi corre pur l'obbligo di soggiungere, che questo pensiero relativo alla seconda categoria è esclusivamente mio, e che non ne fu tenuto discorso in seno della Commissione.

E poichè ho la parola, dirò qualche cosa intorno alle idee espresse dall'onor. Casaretto.

L'onor. Casaretto, da quel vecchio patriota che è, ha guardato la questione della disciplina dell'esercito, per meglio dire dei bisogni della disciplina, da un punto elevato e patriottico. È indubitato, che codesto è il vero principio sul quale vuol essere basata la disciplina.

Nel suo discorso, l'onor. Casaretto suddivideva la disciplina in materiale e morale, facendo una distinzione fra la vecchia disciplina degli antichi eserciti e la nuova. Questa distinzione non mi pare del tutto esatta, non pure per l'oggi, ma anche pe' tempi passati.

La disciplina non deve concepirsi materialmente.

Non è la paura della punizione nella quale s'incorre per la trasgressione, che crea la disciplina. Questa non è che il mezzo col quale si opera parte dell'educazione militare; alla stessa guisa che pe' fanciulli le punizioni servono a contenerli, non già per educarli ed elevarli a nobili sentimenti.

La disciplina, lo ripeto, è essenzialmente morale.

Un esercito la cui disciplina non sia basata sopra l'educazione morale, sarà impari ai grandi sacrifici. Col semplice timore delle punizioni non si conducono masse di uomini a sacrificare la propria vita.

Con quell'idea ristretta della disciplina non si fanno grandi cose.

Una delle ragioni per cui si resiste da noi militari (dico militare benchè senatore, perchè essa è una mia qualità), alla restrizione della ferma, è per l'appunto questa; anzi ne è la principale. Perocchè l'istruzione si dà in un periodo relativamente breve, e per l'italiano, svelto di sua natura, brevissimo.

Ma l'educazione morale non si dà egualmente in breve tempo; bisogna che diventi un'abitudine. E se desideriamo che non si arrechi limitazione alla ferma di tre anni, si è perchè l'esperienza ci ha fatto nascere la convinzione che l'educazione militare non si possa darla al soldato in tempo più breve.

Diceva l'onor. Casaretto, che se le altre scienze hanno progredito, la scienza militare è rimasta quel che era.

Sì, è vero: nei suoi principî fondamentali la scienza militare non può che essere qual fu all'epoca di Cesare, di Alessandro, e venendo giù ai tempi di Federico e di Napoleone. Essa è basata sopra elementi invariabili e costanti, quali sono il terreno sul quale si opera e le forze morali con le quali si muovono gli uomini.

Questi due elementi combinati insieme conducono alla soluzione dei grandi problemi scientifici militari.

La sola parte che pare variabile, ma che in sostanza non lo è ne' suoi principî, è la tattica, dipendente com'è dalla natura delle armi che si adoperano.

Naturalmente quando l'arma era la spada, la tattica doveva essere adattata a quell'arma; oggi che v'ha il fucile ed il cannone perfezionato, bisogna che la tattica si pieghi a questa necessità.

In questa parte la tattica segue i progressi dell'industria. Con l'industria si hanno nuovi mezzi di offesa e di difesa, e con essi nuove maniere per le disposizioni tattiche.

La tattica quindi è mutabile, mentre la scienza propriamente, che è la strategia, rimane co-

stante. Essa non cambia, non progredisce, non può progredire.

Il senatore Casaretto giustamente vuole che si curi il morale dell'esercito, procurando di elevarlo.

Egli ha ragione, chè, senza una grande idea, non si hanno eserciti.

È vano lo sperare di condurre gli uomini al sacrificio della loro vita; senza qualche cosa che sia al disopra di ogni interesse materiale, al di sopra di ogni pensiero di ricompensa, senza un'idea astratta.

Esempio ne avèmmo negli eserciti dei cesari governi d'Italia; i quali, perchè difettavano di questo ideale, non furono di valido sostegno a quei Governi nel momento opportuno, e fu fortuna per noi.

L'esercito può sembrare una macchina materiale, ma più che materiale è morale. Certo che gli ordinamenti più o meno perfezionati hanno un gran valore per il risultato di una guerra; ma è mia convinzione, e la storia ne fa fede, che di due eserciti egualmente organizzati, od anche di due eserciti organizzati l'uno bene e l'altro men bene, se quest'ultimo avrà il sentimento morale più elevato, senza dubbio otterrà la vittoria sul più numeroso e meglio organizzato.

Nei fatti militari vediamo sovente alcune parti di un esercito ottenere risultati straordinari, di fronte a parti più numerose di altri eserciti, appunto perchè in condizioni morali superiori in un dato momento. Ben inteso, che vuolsi buon concetto direttivo.

Queste poche considerazioni mi sono creduto in dovere di esporre al Senato, senza avere la pretesa di emettere grandi idee, soprattutto per voi che siete versati negli studi storici.

Senatore CASARETTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CASARETTO. Ho domandato la parola unicamente per ringraziare il signor ministro della benevole accoglienza che ha voluto fare alla mia raccomandazione; e lo prego pei libri che intende distribuire ai soldati di dare la massima parte alla storia nazionale, perchè, ripeto, io do una grande importanza alla storia nella istruzione dell'esercito; perchè credo che essa sia la più efficace per elevare il sentimento morale e il patriottismo non solo dell'esercito ma

LEGISLATURA XVI — 4<sup>a</sup> SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 GIUGNO 1890

di tutta quanta la nazione, specialmente della popolazione della campagna.

Giacchè ho la parola, e giacchè il signor ministro ha giustamente lamentato l'obbligo in cui è di impiegare una parte dell'esercito nei servizi di sicurezza pubblica, io mi faccio arditamente domandargli se non sia possibile impiegare a questo scopo la milizia comunale, che appunto si era creata a questo effetto in rimpiazzo della soppressa Guardia Nazionale.

Quanto a ciò che ha detto l'onor. relatore, mi pare che le idee da lui espresse non divergano di molto da quelle che ho avuto l'onore di sottoporre al Senato.

BERTOLÈ-VIALE, *ministro della guerra*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLÈ-VIALE, *ministro della guerra*. Risponderò prima di tutto due parole alle osservazioni, del resto molto riguardose, dell'onorevole relatore.

Egli mi pare che persista nel concetto che cioè gli sarebbe parso miglior sistema quello di congedare una parte della seconda classe che ora trovasi sotto le armi.

Bisogna ch'io dichiarassi nettamente che una delle ragioni principali che m'ha distolto dal farlo è stata questa.

Siccome io non potevo ignorare che si ventilava nel pubblico la questione della riduzione della ferma, così non volevo pregiudicare tale questione ritornando ad un sistema che era stato abolito, cioè quello della ferma di due anni per una parte del contingente.

Oltre di ciò vi è anche la ragione economica. L'onorevole relatore dice, e dice bene dal punto di vista tecnico: « io non avrei mica congedato questa parte d'uomini della seconda classe nell'agosto, ma l'avrei congedata in marzo, cioè quando l'istruzione fosse compiuta ».

Ma se l'onor. relatore bene osserva, vedrà che io mi ero proposto di fare quattro milioni e trecento mila lire di economia e perciò dovevo appunto congedare nell'agosto tredici mila uomini, vale a dire tenere questi tredici mila uomini di meno dall'agosto del 1890 fino all'agosto 1891. Congedandoli invece nel mese di marzo non poteva conseguire l'economia proposta, a meno che non avessi congedato maggior numero di uomini, venticinque mila circa, e le compagnie allora sarebbero state ridotte di numero appunto quando l'istruzione è nel massimo vigore.

L'onor. senatore Casaretto mi ha poi domandato se il servizio di pubblica sicurezza non si potesse fare con la milizia comunale.

Questa sarebbe certo una bella cosa e io la applaudirei per il primo, però pel quantitativo degli uomini che sono impiegati al servizio di sicurezza pubblica bisognerebbe aggiungere in bilancio una maggiore spesa: nè saprei poi come tale provvedimento sarebbe veduto da coloro che professando un'arte od un mestiere verrebbero distolti dalle loro occupazioni con proprio danno. È quindi purtroppo una dura necessità il dover subire queste continue ed insistenti richieste di truppa le quali io mi permetto di dire esagerate.

Qualunque altro sistema, credo, perturberebbe molto di più l'ordine sociale di quello adottato ora.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti dichiaro chiusa la discussione generale e si passerà a quella dei capitoli.

Ne do lettura con la solita avvertenza che s'intenderanno approvati quei capitoli sui quali non si domanderà la parola.

## TITOLO I.

## Spesa ordinaria

## CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

## Spese generali.

1	Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse). . . . .	1,951,700 »
2	Ministero - Spese d'ufficio . . . . .	110,000 »
3	Dispacci telegrafici governativi e spese di trasporti postali (Spesa d'ordine) . . . . .	35,000 »
4	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria) . . . . .	<i>per memoria</i>
5	Sussidi . . . . .	180,000 »
6	Spese casuali . . . . .	107,000 »
		<hr/>
		2,383,700 »
		<hr/>
Spese per l'esercito.		
7	Stati maggiori e ispettorati . . . . .	4,655,920 »
8	Corpi di fanteria . . . . .	48,535,805 »
9	Corpi di cavalleria . . . . .	9,430,700 »
10	Armi di artiglieria e genio . . . . .	17,130,230 »
11	Carabinieri reali . . . . .	21,757,300 »
12	Corpo veterani ed invalidi . . . . .	427,100 »
13	Corpo e servizio sanitario . . . . .	1,997,300 »
14	Corpo del commissariato, compagnie di sussistenza e personali contabili pei servizi amministrativi . . . . .	2,985,320 »
		<hr/>
<i>Da riportarsi</i> . . . . .		106,919,675 »

LEGISLATURA XVI — 4<sup>a</sup> SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 GIUGNO 1890

	<i>Riporto</i>	106,919,675 »
15	Scuole militari pel reclutamento degli ufficiali e sottufficiali . . . . .	3,457,000 »
16	Quota spesa mantenimento degli allievi delle scuole militari corrispon- dente alla retta a loro carico da versarsi all'erario (Spesa d'ordine)	1,803,900 »
17	Scuole militari complementari . . . . .	857,500 »
18	Compagnie di disciplina e stabilimenti militari di pena . . . . .	904,800 »
19	Personale dell'istituto geografico militare . . . . .	385,300 »
20	Personale tecnico e contabile dell'artiglieria e genio . . . . .	2,254,600 »
21	Personale della giustizia militare. . . . .	485,610 »
22	Assegni agli ufficiali in aspettativa ed in disponibilità ed agli uffi- ciali in posizione ausiliaria (Spese fisse) . . . . .	1,404,000 »
23	Assegni agli ufficiali in congedo ed agli uomini di truppa di classi in congedo chiamati all'istruzione . . . . .	3,746,800 »
24	Indennità di viaggio per l'esercito permanente, per i personali civili, pei movimenti collettivi della milizia mobile e spese varie di tra- sporto . . . . .	2,800,000 »
25	Vestiaro e corredo alle truppe. Materiali varî di equipaggiamento e dell'opificio arredi e spese dell'opificio e dei magazzini centrali. Rinnovazione e manutenzione delle bandiere nei forti . . . . .	15,838,200 »
26	Pane e viveri alle truppe, rifornimento di viveri di riserva ai corpi di truppa . . . . .	38,992,550 »
27	Foraggi ai cavalli dell'esercito . . . . .	17,584,665 »
28	Casermaggio per le truppe, retribuzioni ai comuni per alloggi militari ed arredi di alloggi e di uffici militari . . . . .	4,556,700 »
29	Manutenzione dei materiali varî di mobilitazione, studi ed esperienze relative, spedizione e riproduzione di documenti di mobilitazione, acquisto di campioni, modelli . . . . .	95,000 »
30	Rimonta e spese dei depositi d'allevamento cavalli . . . . .	5,314,970 »
31	Materiale e stabilimenti d'artiglieria . . . . .	5,474,800 »
32	Materiale e lavori del genio militare . . . . .	5,734,800 »
33	Fitti d'immobili ad uso militare e canoni d'acqua (Spese fisse). . . . .	994,500 »
	<i>Da riportarsi</i>	219,605,370 »

---

 LEGISLATURA XVI — 4<sup>a</sup> SESSIONE 1889 90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1890
 

---

	<i>Riparto</i> . . . . .	219,605,370 »
34	Spese per l'istituto geografico militare, per le biblioteche militari, per le pubblicazioni militari periodiche ed altre . . . . .	224,500 »
35	Spese di giustizia criminale militare (Spesa obbligatoria) . . . . .	27,000 »
36	Ordine militare di Savoia . . . . .	137,900 »
37	Rimborsi per trasferte ed incarichi speciali . . . . .	151,000 »
38	Materiale sanitario . . . . .	698,000 »
39	Spese per i distaccamenti d'Africa . . . . .	11,139,900 »
40	Premi, soprassoldi e indennità ai raffermati (Spesa obbligatoria) . . . . .	10,681,500 »
		242,665,170 »
	CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.	
41	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative . . . . .	4,911,451 96
	TITOLO II.	
	<i>Spesa straordinaria</i>	
	CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.	
	<i>Spese per l'esercito.</i>	
42	Fabbricati per istituti e nuovi stabilimenti militari (Spesa ripartita). . . . .	500,000 »
43	Fabbricazione di fucili e moschetti modello 1870, relative munizioni ed accessori, oggetti di buffetterie e trasporti dei medesimi. Pistole a rotazione per gli ufficiali. Nuovi alzi per fucili e moschetti (Spesa ripartita) . . . . .	6,500,000 »
44	Carta topografica generale d'Italia (Spesa ripartita) . . . . .	260,000 »
45	Approvvigionamenti di mobilitazione, riparazione e trasporto dei medesimi (Spesa ripartita) . . . . .	900,000 »
		8,160,000 »

LEGISLATURA XVI — 4ª SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 GIUGNO 1890

Spese per fortificazioni ed opere a difesa dello Stato.

46	Fabbricazione di artiglierie di gran potenza a difesa delle coste, provviste e trasporti relativi (Spesa ripartita)	2,500,000 »
47	Costruzione e sistemazione di fabbricati militari, impianto e riordinamento di poligoni e di piazze d'armi (Spesa ripartita)	3,993,600 »
48	Lavori, strade, ferrovie ed opere militari (Spesa ripartita)	2,100,000 »
49	Lavori a difesa delle coste (Spesa ripartita)	6,000,000 »
50	Forti di sbarramento e lavori di difesa dello Stato (Spesa ripartita)	3,000,000 »
51	Espropriazioni e lavori per poligoni di artiglieria e di fanteria. Costruzione di magazzini, sale d'armi e cavallerizze (Spesa ripartita)	500,000 »
52	Fortificazioni di Roma e Capua (Spesa ripartita)	1,000,000 »
53	Dotazioni di materiali del genio nelle fortezze, per traini d'assedio e relativo trasporto (Spesa ripartita)	100,000 »
54	Armamento delle fortificazioni, materiale per artiglieria da fortezza e relativo trasporto (Spesa ripartita)	3,200,000 »
55	Diga attraverso il golfo della Spezia ed opere di fortificazione a difesa marittima e terrestre del golfo stesso (Spesa ripartita)	<i>per memoria</i>
56	Acquisto di materiale d'artiglieria da campagna e relativo trasporto (Spesa ripartita)	<i>per memoria</i>
57	Spese per la costruzione di nuove caserme ed edifici militari in Milano (Spesa ripartita)	1,500,000 »
58	Spese per l'acquartieramento del presidio di Torino e pel complemento di quell'arsenale militare (Spesa ripartita)	408,000 »
		24,301,600 »

## RIASSUNTO PER TITOLI

## TITOLO I.

## Spesa ordinaria

## CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali . . . . .	2,383,700 »
Spese per l'esercito . . . . .	242,665,170 »
TOTALE della categoria prima . . . . .	245,048,870 »
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO . . . . .	4,911,451 96
TOTALE del titolo I. — Spesa ordinaria . . . . .	249,960,321 96

## TITOLO II.

## Spesa straordinaria

## CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese per l'esercito . . . . .	8,160,000 »
Spese per fortificazioni ed opere a difesa dello Stato . . . . .	24,301,600 »
TOTALE del titolo II. — Spesa straordinaria . . . . .	32,461,600 »
INSIEME (Spesa ordinaria e straordinaria) . . . . .	282,421,921 96

## RIASSUNTO PER CATEGORIE

Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria)	. . . . .	277,510,470 »
Categoria IV. — Partite di giro (Parte ordinaria)	. . . . .	4,911,451 96
Totale generale		282,421,921 96

PRESIDENTE. Ora passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

## Art. 1.

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 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Nessuno chiedendo la parola pongo ai voti l'art. 1.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(Approvato).

## Art. 2.

È fatta facoltà al ministro della guerra di tenere ascritti alla milizia mobile, sino al 30 giugno 1891, i militari della classe 1857 che, a tenore della vigente legge di reclutamento, dovrebbero passare alla milizia territoriale il 30 giugno 1890.

(Approvato).

Domani in principio di seduta si voterà a scrutinio segreto il presente disegno di legge testè approvato per alzata e seduta.

Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91 » (N. 113).

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge sullo « Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91 ».

Prego il signor segretario Corsi di dare lettura del disegno di legge.

Il senatore, segretario, CORSI L. legge il progetto di legge.

(V. stampato n. 13).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Gadda.

Senatore GADDA. Mi permetto di fare una semplice raccomandazione al ministro dei lavori pubblici.

Io espongo un desiderio comune a molte popolazioni delle località che sono servite dalle ferrovie di ordine secondario.

In queste località il servizio ferroviario è molto deficiente ed è deficiente, dicono quelle popolazioni, per colpa del Governo.

Io quindi desidererei che fosse tolta questa accusa.

Effettivamente il servizio è deficiente perchè mancano quasi sempre i servizi cumulativi e non sono quasi mai coordinati gli orari per le

coincidenze; tanto che chi parte con una ferrovia secondaria non può che con gran perdita di tempo, recarsi ai capi-luoghi di provincia e di circondario che sono serviti dalle linee principali. Questo avviene perchè le società private a cui appartengono quasi sempre le ferrovie secondarie, non possono mettersi d'accordo per gli orari e per il servizio cumulativo con le società che hanno in forza delle convenzioni ferroviarie l'esercizio delle grandi linee. Queste località secondarie sono dal Ministero lasciate sole a fronte delle società potenti, e quindi non possono far sentire la loro voce.

Ciò poco importerebbe se non fossero le popolazioni che ne vanno di mezzo, venendo ad esse negato quel servizio ferroviario a cui hanno diritto e per avere il quale vennero fatte le concessioni delle ferrovie.

È per questa considerazione che io chiamo l'intervento del Governo che mi pare doveroso e che solo può far cessare questo stato anormale.

Il servizio cumulativo è così deficiente, che in molte stazioni di linee secondarie non si possono prendere biglietti per viaggiatori, o spedire bagagli per stazioni di linee principali anche quando sono la prosecuzione delle linee secondarie. Bisogna munirsi del biglietto pel viaggiatore, e spedire il bagaglio fino alla stazione che è comune alla linea principale, e là giunto il viaggiatore, fare tutte le operazioni per avere un biglietto onde proseguire la strada, consegnare i bagagli, ecc.

Ora questo è assolutamente un esercizio deficiente, anzi, più che deficiente, assurdo.

Io credo che il Governo deve imporre alle società, che non vanno d'accordo per loro fini, che nei loro rapporti contrattuali saranno anche giusti, ma che non possono far sospendere il coordinamento dei servizi nell'interesse pubblico.

La legge dei lavori pubblici dà al Governo assoluta competenza e autorità per le disposizioni relative agli orari ed all'esercizio, ed il Governo deve, in base all'art. 282, metter fine alle divergenze rivali delle società, e soddisfare le giuste domande del pubblico.

Potrei citare molti fatti, ma siccome ho avuto più di una volta l'onore di parlare col ministro di questa questione, so che ne riconosce

la sussistenza, ond'io non voglio con parola superflua far perder tempo al Senato nel farne dettagliata esposizione: tanto più che la maggior parte dei senatori ha pur troppo dovuto fare esperienza personale dei difetti che ho segnalato.

Io vorrei che il ministro mi desse assicurazione che porrà a questa parte del servizio tutta quella energia che è desiderabile per ottenere lo scopo. So che il Ministero dei lavori pubblici si è occupato di questa quistione, ma pare che dalle minori stazioni non abbiano modo di giungere al Ministero tutti i guai che vi si verificano.

Pare che i sindaci non credano di aver modo di rappresentare i bisogni dei loro amministrati in questa materia, o non sappiano come esplicitarsi; fatto si è che si limitano a lamentarsi tra di loro e non fanno regolari dimande al Ministero. Però questi lamenti fanno danno al Governo, perchè le popolazioni credono di essere abbandonate, e di non poter fruire, per questa trascuranza in cui si vedono lasciati, i vantaggi delle ferrovie dopo avervi speso i loro denari, non solo come contribuenti, ma con sussidi speciali e volontari onde promuovere le ferrovie locali. Quindi è non solo nell'interesse delle popolazioni, ma anche nell'interesse dell'autorità governativa che io mi sono permesso di esporre queste osservazioni, e di insistere vivamente nella mia raccomandazione all'onor. ministro.

Senatore RASPONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Rasponi.

Senatore RASPONI. Dirò pochissime parole per raccomandare al signor ministro una cosa che ritengo di assoluta necessità pubblica e cioè l'allargamento della stazione ferroviaria di Ravenna. Fino a che a quella stazione non faceva capo che la patriarcale linea di Castel Bolognese le cose potevano andare, ma oggi che la linea Ferrara-Rimini è compiuta, oggi che è aumentata l'importanza del traffico ed il numero dei viaggiatori, oggi che si è obbligati a continue manovre di stazione per gli scambi l'allargamento della stazione è una necessità.

L'attuale ubicazione della stazione, lo comprendo benissimo, rende difficile la possibilità di un allargamento; so però che la società per la rete adriatica se ne è preoccupata, perchè

mi consta che essa pure riconosce l'insufficienza della stazione di Ravenna.

Mi limito perciò a pregare il signor ministro di volersi occupare di studi già iniziati, e risolvere favorevolmente una questione che interessa l'economia del paese e che è collegata col decoro di un'antica e patriottica città.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. Cambray-Digny.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Avrei potuto attendere la lettura dell'art. 3 di questo progetto di legge per rivolgere una domanda al signor ministro dei lavori pubblici; ma aspettando a quel momento, forse minore sarebbe l'efficacia delle mie osservazioni; io dunque credo meglio di farlo adesso.

L'art. 3 autorizza il ministro a imputare sui residui disponibili dei due capitoli del bilancio concernenti la « Manutenzione e riparazione dei porti », e la « Escavazione ordinaria dei porti », le spese di competenza propria dei medesimi.

Ora io non mi faccio una idea chiara dello scopo di questa disposizione.

I residui, secondo le disposizioni le più recenti della legge di contabilità, sono impegni presi per l'esecuzione di determinati lavori; il lavoro non si è terminato o non si è finito di liquidare; il residuo è la somma che occorre per pagare questo lavoro; è in sostanza quello che si doveva pagare nell'anno, ma che non essendo pronto per la liquidazione se ne rimette il pagamento all'anno dopo. È sempre una somma che lo Stato sa di dover pagare, che è destinata ad un determinato scopo e quindi, quando sarà il momento, andrà pagata a chi spetta.

Come ci possono essere su questi residui somme disponibili tali che valga la pena di destinarle ad altri lavori?

Questo potrebbe accadere se il lavoro iscritto in bilancio non sia stato neppure impegnato e che la somma sia libera, e allora può servire per un lavoro nuovo. Ma una disposizione della legge di contabilità tassativamente prescrive che le somme autorizzate e non impegnate nel corso dell'anno debbano andare in economia: non si può dunque mantenere in vita un'autorizzazione non impegnata per servirsene poi per altri scopi.

Questo è il preciso disposto della legge di con-

tabilità; e davanti ad esso non posso capire come ci possano essere somme disponibili se non per lavori continui straordinari vale a dire per lavori che durano diversi anni, nel qual caso le leggi speciali che li hanno approvati, determinano per lo più le scadenze delle diverse rate. Allora se in un esercizio una somma non è stata impegnata la legge di contabilità permette di mantenere questa previsione come residuo. Ma in questo caso è indifferente che si applichi o no il residuo alla competenza dell'anno dopo, e l'articolo proposto non ha scopo.

Domando dunque spiegazioni unicamente perchè credo interessante che si tengano ferme le disposizioni della legge di contabilità, le quali furono ben studiate ed hanno fatto in generale buona prova.

Senatore SANSEVERINO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SANSEVERINO. Mi si permetta di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra le condizioni della stazione di Caravaggio.

L'onorevole ministro sa che quando fu aperta la linea ferroviaria Treviglio-Cremona le stazioni furono costruite in legno, ma un po' alla volta tutte vennero riedificate in muratura, meno quella di Caravaggio che, tra le stazioni di quella linea, è una delle più importanti.

Ora quella stazione per la mancanza di lavori di riparazione e per il tempo trascorso è diventata una vera baracca.

Io prego l'onorevole ministro di voler prendere informazioni sulle condizioni di quella stazione e vedere in quale stato essa è ridotta.

Il comune di Caravaggio è di una importanza rilevante, ha fortissimo commercio e vi affluiscono in certe epoche dell'anno molti viaggiatori che in determinati giorni raggiungono i 10 e i 12 mila.

Eppure nella stazione non si trova un locale dove potersi riparare dal freddo e dal caldo, perchè il vento ed i raggi del sole attraversano le fessure di quel mal connesso assito.

Quindi io prego l'onorevole signor ministro di voler provvedere con qualche capitolo del suo bilancio a far eseguire i lavori di assoluta necessità per dare a Caravaggio una stazione decente.

FINALI, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

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

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Prima che io risponda agli onorevoli preopinanti, mi consenta il Senato di fare brevissime osservazioni intorno ad alcune considerazioni contenute nella relazione della Commissione permanente di finanza.

E crederei di mancare al mio dovere non rispondendovi; sia per il rispetto dovuto alla Commissione permanente di finanza, che per l'autorità del suo illustre relatore.

In questa succinta relazione, ma piena di forti pensieri, si accenna come lo stato di previsione dei lavori pubblici, così come è presentato, quasi non vale la pena di essere preso in esame e discusso.

In questo giudizio si ha una volta di più la prova, che nei giudizi nostri vi è molto di personale e di soggettivo.

All'osservazione dell'onorevole relatore mi basta contrapporre l'esempio della Camera dei deputati. La Giunta generale del bilancio ha creduto questo stato di previsione meritevole di una relazione che con gli allegati va quasi a 100 pagine, e la Camera stessa, tenendo dietro alla sua Giunta ha occupato tre sedute per la sola discussione generale...

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*... L'onorevole relatore fa poi due osservazioni di altro genere; l'una riguarda l'art. 3 del progetto di legge in una parte della quale ha parlato l'onorevole Digny, e l'altra riguarda altro argomento.

Io non disconosco come la buona regola di contabilità voglia che siano tenuti distinti competenze e residui; e che i residui non si debbano impegnare per spese di competenza.

Quello che si è proposto di fare, perchè ciò consente lo stato dei residui, è una eccezione alla legge sulla contabilità dello Stato, alla quale non si vuole derogare; e tanto si riconosce che la legge impedisce di usare i residui per spese di competenza, che si è domandato al Parlamento la facoltà di farlo per questa volta.

L'altra osservazione dell'onorevole relatore consiste in questo; che colla legge del bilancio si varino gli stanziamenti per determinate

spese già stabilite per legge, e se ne meraviglia e se ne duole.

Se l'onorevole relatore avesse detto questo in occasione del bilancio del passato anno avrebbe avuto più ragione, che non a proposito del presente stato di previsione.

L'anno scorso, è vero, furono mutati sette stanziamenti per opere ferroviarie colla legge del bilancio; e su ciò fu sollevata una vivace questione, tanto in questo quanto nell'altro ramo del Parlamento. E sebbene si fosse trovata abbastanza corretta la procedura seguita, tanto che le proposte riduzioni vennero approvate; in quest'anno, precisamente in omaggio a una più corretta e severa applicazione della legge, non si è proposta in sede di bilancio alcuna variazione agli stanziamenti, i quali corrispondano a disposizioni tassative di legge.

È vero che due progetti di legge speciali a questo proposito sono dinanzi all'altra Camera, ma se noi abbiamo presentato leggi per variare stanziamenti fatti con leggi precedenti, non meritiamo il rimprovero di aver proposto siffatte variazioni colla legge del bilancio.

Risposto così alle osservazioni dell'onorevole relatore risponderò nell'ordine dei loro discorsi, ai diversi preopinanti.

L'onor. Gadda ha fatto oggetto di alcune sue osservazioni e raccomandazioni il servizio cumulativo ferroviario.

Riconosco che il servizio cumulativo lascia molto a desiderare; e non solo nei rapporti fra le grandi Società e le Società minori, ma anche nei rapporti delle grandi Società fra loro.

Ma di ciò non mi occupo, perchè l'onorevole senatore Gadda ha riguardato la cosa, soltanto nei rapporti fra le Società esercenti le grandi reti e le minori Società.

Ora l'onorevole senatore Gadda ha fatto delle giuste osservazioni.

Non dovrebbero le Società maggiori per un mero interesse particolare del loro bilancio, per questioni la cui risoluzione può accrescere o diminuire di pochi centesimi o millesimi i dividendi dei loro esercizi, impedire i vantaggi che il paese attende dal servizio cumulativo. Ma le Società minori anche esse, nella mira di attrarre a sé il traffico, hanno talora pretese esagerate.

Infatti, mentre queste Società muovono in pub-

blico delle querele, di rado poi vengono a presentare reclami fondati al Governo.

Uno ne pervenne da una Società, la quale avendo sede a Milano, l'onor. Gadda deve conoscere.

Per veder modo di appianare le difficoltà che quella Società aveva colla rete Mediterranea, fu mandato uno dei più competenti funzionari. Fu riunita una Conferenza, v'erano i rappresentanti governativi, v'erano i rappresentanti della rete Mediterranea e della rete Adriatica; mancò soltanto il rappresentante di quella Società che reclamava, onde fu impossibile di arrivare ad alcuna conclusione.

Ma mentre riconosco desiderabile di regolare meglio questo servizio cumulativo, debbo declinare dal Governo e da me una responsabilità maggiore di quella, che a termini della legge mi spetta.

Chi legge l'art. 25 dei capitoli della rete Mediterranea e della rete Adriatica, che corrisponde al 27 della rete Sicula, e si ferma al 1° paragrafo, può credere che il Governo abbia moltissima autorità; ma se però seguita nella lettura di quell'art. 25 troverà, che quando il Governo intervenendo nei conflitti e negli attriti fra le Società principali e le Società secondarie, ossia fra le Società interessate al servizio cumulativo, non arriva a metterle d'accordo, deve ricorrere ad un giudizio di arbitri.

Ora, se il Governo deve ricorrere ad un giudizio di arbitri quando non può mettere le Società d'accordo tra di loro, vuol dire che in sostanza egli non ha alcuna autorità. Può soltanto raccomandare, ma se non trova adesione egli non ha autorità di imporre. Altrimenti sarebbe, se vi fosse rifiuto, del servizio cumulativo; ma ciò non accade, e le vertenze sono sulle condizioni del servizio stesso, le quali possono renderlo più o meno facile, oppure difficile ed anche impossibile.

Io faccio questa osservazione, perchè l'onorevole Gadda, se non ho preso errore, ha proprio detto che le condizioni dell'esercizio cumulativo il Governo doveva imporle...

Senatore GADDA. Domando la parola.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*... Noto poi che il vero interesse di ottenere il servizio cumulativo è nelle Società le quali hanno una personalità giuridica, un'amministrazione propria; ed è naturale che ad esse specialmente

competa di ricorrere al giudizio arbitrale, che non è giudizio arbitrale del Collegio dei cinque stabilito dalla legge del 27 aprile 1885, ma è giudizio d'un Collegio che si deve formare volta per volta; e che quindi il Governo debba intervenire soltanto in casi eccezionali ed in via sussidiaria.

Ripeto dunque, che riconosco l'inconveniente ma che non posso esercitare che un ufficio di persuasione, perchè autorità di comandare credo che il Governo non abbia; e che le questioni intorno alle condizioni del servizio cumulativo debbono essere risolte da un giudizio arbitrale.

L'onor. Rasponi mi parlava della stazione di Ravenna che è divenuta insufficiente al traffico, specialmente dopo l'apertura di una seconda linea che mette capo a quella stazione.

Non vorrò disconoscere che quella stazione sia insufficiente, anzi lo riconosco; tanto è vero che al capitolo 327 del progetto di legge che era stato da me presentato alla Camera dei deputati, e che è stato eliminato dalla Giunta generale del bilancio, io annoverava la stazione di Ravenna fra quelle a cui si doveva provvedere con opere straordinarie, in vista specialmente dei bisogni nuovi nascenti dall'innesto di nuove linee nelle antiche stazioni.

L'essere stato eliminato il capitolo 327 non vuol dire che il Governo rinunci all'intendimento di provvedere e di ottenerne i mezzi dal Parlamento; poichè in quel progetto speciale, relativo agli assegnamenti ferroviari, di cui fa cenno l'onorevole relatore della Commissione permanente di finanza, si ripristina l'art. 327, quale era nel primitivo progetto presentato alla Camera dei deputati.

Quindi, approvato che sia il progetto presentato dal Governo, avremo facoltà e mezzo di provvedere; sempre, s'intende, nei limiti del puro necessario, ai bisogni della stazione di Ravenna.

Quanto alla stazione di Caravaggio della quale ha parlato l'onor. Sanseverino, riconosco che quella stazione si trova in condizioni inferiori; che bisogna costruire il fabbricato viaggiatori, e il magazzino merci; e che è da deplorare non vi si sia pensato per tempo, cioè prima che i fondi dell'allegato B, fossero esauriti.

Egli ha richiamato la mia attenzione sullo

stato della stazione di Caravaggio; ed io lo assicuro che procurerò di provvedere, secondo la disponibilità dei mezzi.

Stimo però opportuno ripetere qui quello che ho avuto più volte occasione di dire all'altra Camera, cioè che io non seguo quella politica amministrativa, che domanda sempre al bilancio i mezzi per soddisfare a maggiori lavori; ma ritengo che la misura dei lavori debba trovarsi nella disponibilità dei fondi. Ora le convenzioni hanno dato fondi, che si ottengono sui prodotti dell'esercizio, ordinandoli a certi fidi, che sono rappresentati dai tre fondi di riserva e dalla Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Quindi anche riconosciuto il bisogno o l'utilità di un'opera, se non vi è disponibilità di fondi, quando non vi sia compromissione del servizio ferroviario, io credo buona e prudente la regola di rimetterla al tempo in che le Casse siano provviste dei mezzi per compierla, senza che faccia d'uopo per via diretta o indiretta ricorrere al bilancio dello Stato. Si deplorano troppo le conseguenze dell'aver proceduto come se il Tesoro dello Stato, per opere ferroviarie o altre, fosse inesauribile, e inesauribile fosse la potenza e la pazienza dei contribuenti italiani.

L'onorevole Cambray-Digny ha fatto una questione d'altro ordine, d'ordine amministrativo, e soprattutto di contabilità di Stato, nella quale egli è maestro.

Egli sa con quanto amore io mi sia associato a lui negli studi intorno alla legge di contabilità; in ispecie intorno a quell'ultimo regolamento, che ha dato norme esecutive, dalle quali abbiamo tratto notevoli vantaggi e che di certo si dovrebbero abbandonare, nonchè rendere più rigorose, come venne fatto in quel famoso art. 175, che egli sa quanto fosse combattuto, e che ebbe me specialmente per autore.

Il suo ragionamento è giusto, perchè egli ha intorno agl'impegni un razionale concetto, che in pratica non è avverato...

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*... Egli al concetto degl'impegni attribuisce quasi un valore giuridico; ma ciò non è. Appunto per quella ragione da lui accennata in fine del suo discorso, che cioè le somme non impegnate non dovrebbero passare ai residui, ma andare in economia, per un impulso naturale, da cui nessun capo di amministrazione sa liberarsi,

prima che scada un esercizio, vi siano o non vi siano contratti, esistano vincoli giuridici o no, si trova il modo d'impegnare tutte le somme del bilancio.

Io credo che la questione dei residui e quella degli impegni siano intimamente connesse ed inseparabili; ed il modo di intendere e regolare l'una può influire sull'altra.

Per esempio, vi sono impegni stabiliti in relazione ad un progetto tecnico, che non corrisponde al concetto dell'impegno, quale ha, credo, il senatore Digny. Desso però in alcune considerazioni che riguardano le opere da farsi in un decorso di anni, m'è parso tenere innanzi agli occhi della mente il bilancio straordinario, ossia di quelle opere determinate per le quali il bilancio fa speciali assegni, che non quei capitoli generali del bilancio ordinario i quali servono ad opere diverse.

L'art. 3 che si propone all'approvazione del Senato riguarda il bilancio ordinario, e precisamente quei due fondi generali nei quali cadono le opere di manutenzione dei porti.

Non procederò più oltre, attendendo di rispondere a particolari osservazioni, di mano in mano che mi verranno fatte.

#### Presentazione di un progetto di legge.

BERTOLÈ-VIALE, *ministro della guerra*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro della guerra.

BERTOLÈ-VIALE, *ministro della guerra*. Per incarico dell'onor. mio collega il ministro del Tesoro ho l'onore di presentare al Senato lo « Stato di previsione della entrata per l'esercizio finanziario 1890-91 », già approvato dall'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della guerra della fatta presentazione dello Stato di previsione della entrata per il 1890-91, il quale sarà inviato all'esame della Commissione permanente di finanza.

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Se il signor relatore del bilancio dei lavori

pubblici me lo permette, darei prima la parola ad altri senatori.

SENATORE BRIOSCHI, *relatore*. Sta bene.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Gadda.

Senatore GADDA. Le osservazioni che mi ha fatto il signor ministro nel suo cortese discorso, mi hanno confermato cosa di cui ero già perfettamente sicuro, che, cioè, egli si è occupato di questo servizio cumulativo e della coincidenza degli orari; ma fra le ferrovie secondarie e le principali egli confessa che disgraziatamente non è potuto riuscire a mettere d'accordo le Società, e cita un fatto speciale in cui il direttore di una ferrovia si è perfino astenuto dall'intervenire ad una Conferenza a cui era stato invitato.

Questo è ciò che appunto deploro, non già che non se ne sia occupato il Ministero, ma che il Ministero non sia riuscito ad imporre i suoi ordini; perchè bisogna riuscire, è un dovere di riuscire.

Le Società non si accordano; le Società sollevano eccezioni e difficoltà, noi lo sappiamo; ma noi dobbiamo occuparci degli interessi e dei diritti delle popolazioni. E le popolazioni hanno la loro rappresentanza e tutela naturale nel Governo, il quale ha un servizio speciale di sorveglianza creato a questo scopo. Io sono d'avviso che l'art. 25 del capitolato delle convenzioni ferroviarie, che io conoscevo benissimo, si riferisca alla soluzione delle questioni per indennità e corrispettivi, sia da Società a Società, sia da Società a Governo; ma non si riferisce al servizio cumulativo ed alla determinazione degli orari che rimangono esclusivamente all'azione del Ministero in base alla legge generale sui lavori pubblici, art. 282, che non fu, nè poteva essere derogato in una convenzione d'esercizio sociale.

Io credo che quello che riguarda il servizio pubblico e gl'interessi delle popolazioni non è in facoltà del Governo di limitarlo.

Le popolazioni interessate erano scopo delle convenzioni ferroviarie, ma non sono intervenute, nè se lo fossero non potevano abdicare neppure in parte ai loro diritti. Le ferrovie sono costruite perchè abbiano a servire alle popolazioni e le Società hanno l'incarico e l'obbligo di compiere un tale mandato. Ove vi sono ferrovie pubbliche i servizi sono obbligatori, seb-

bene regolati naturalmente dalle buone regole di ordine pubblico.

Ad ogni modo su questa questione non voglio fermarmi ora; non è questo il momento di una questione teorica: quantunque per parte mia desideri che un giorno si possa trattarla a fondo, sembrandomi che spesso sfugga di mente che le convenzioni colle società creano rapporti contrattuali come quelle fra privati e privati, ma lasciano impregiudicati e integri i rapporti d'ordine generale, per quanto grande sia la Società privata. Ciò che riguarda gli interessi delle popolazioni è e rimane sempre nelle mani del solo Governo. Non è in facoltà del Governo di rinunciarvi nè in tutto nè in parte. Ripeto però che non voglio fermarmi oggi su questa questione, e convinto della buona volontà dell'onor. ministro di riparare agli inconvenienti da me lamentati, sarò abbastanza contento se egli vorrà fare eseguire una specie di istruttoria locale su queste lagnanze, dando l'incarico ai suoi uffici distaccati, agli ispettorati che vi sono nelle varie regioni, perchè verifichino quali sono le ragioni di tali lamenti, e non rivolgendosi alle sole Società, ma alle popolazioni che si lamentano, cioè ai sindaci dei capiluoghi specialmente, i quali sapranno mettere in rilievo ciò che manca e ciò che si desidera.

Io credo che quando l'onor. ministro avrà dinanzi a sé il breve elenco dei desideri di quelle popolazioni, egli certamente troverà modo di porvi riparo, e farà un servizio non solo alle popolazioni interessate, ma al Governo, facendo cessare i lagni che sono giusti.

PRESIDENTE. L'onor. Cambray-Digny ha facoltà di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Io ringrazio l'onorevole ministro degli schiarimenti che mi ha favorito; però confesso che non sono soddisfattissimo nel sentire che il disposto della legge di contabilità intorno ai residui, in pratica non è applicato, poichè lo scopo appunto delle domande che io ho fatto era quello di ottenere che i ministri si impegnassero a farlo applicare.

Lo so anch'io che tutti gli amministratori i quali hanno una autorizzazione a spendere, giunti alla fine dell'anno, avendo speso qualche centinaio di mila lire di meno, abbiano piacere lasciare in vita quest'autorizzazione per stare più larghi poi nelle spese degli anni successivi.

Ma questo è appunto ciò che la legge di contabilità non ha voluto. Invece vuole che l'autorizzazione di un anno, se non è adoperata, sia passata in economia; e vuole che rimangano in vita soltanto quelle autorizzazioni cui corrisponde ormai un impegno o un principio d'impegno che prima o poi si dovrebbe pagare.

Ecco il concetto della legge. E l'onor. Finali che vi ha lavorato con me lo sa benissimo.

Ora, il sentire affermare in una legge di bilancio che ci sono delle somme disponibili nei residui da poter voltare a pagare spese di competenza, mi è sembrato in contraddizione con la legge di contabilità.

Ormai questo articolo dirà quello che dirà, si applicherà come si applicherà, ma io faccio queste osservazioni perchè gli onorevoli ministri sappiano e si ricordino che bisogna tener fermo; altrimenti le leggi se ne vanno in disuso e diventano lettera morta.

Del resto non insisto e non faccio alcuna proposta.

Senatore SANSEVERINO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SANSEVERINO. Ringrazio l'onorevole ministro della promessa di occuparsi della stazione di Caravaggio, e lo ringrazio di averci ricordato che è un errore il credere inesauribile la finanza dello Stato e la pazienza dei contribuenti italiani, ma lo prego di credere che in questo errore io non sono caduto nè vi è caduta la popolazione di Caravaggio.

Io ho pregato l'onorevole ministro di fare un lavoro quando i mezzi l'avrebbero concesso. Se le popolazioni di Caravaggio si lamentano della loro stazione si è perchè hanno veduto altre stazioni vicine di minore importanza e su quella medesima linea ricostruite in muratura, mentre quella di Caravaggio fu lasciata in legno.

Io non dubito che quando il signor ministro avrà fatto esaminare le condizioni della stazione di Caravaggio, e si sarà accertato della ragione dei molti reclami che il municipio locale ha diretto al Ministero dei lavori pubblici, dei reclami che la stampa di Bergamo e di altre città d'Italia hanno mosso intorno alla condizione di quella stazione che, ripeto, per le ragioni speciali del commercio di quel paese è di una grande importanza, ed avrà riconosciuto che quella stazione è assolutamente in-

servibile, non dubito, dico, che egli troverà modo di riparare a così grande inconveniente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brioschi, relatore.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Dirò dapprima due parole intorno alla questione sollevata dall'onorevole senatore Gadda. Il signor ministro ben sa che io sono sempre stato favorevole alle convenzioni ferroviarie e lo sono anche oggi. Certamente io non le considero nel loro assieme come le considera l'onor. Finali. Io non mi sono mai immaginato che il Governo fosse quasi impotente rispetto alle Società ferroviarie, perchè la legge delle convenzioni dà, a mio avviso, al Governo i mezzi sufficienti per tutelare gli interessi dello Stato.

Io soltanto temo che il Governo non abbia saputo fin da principio prendere quel posto di fronte alle varie Società, che ad esso spettava. E non l'ha saputo prendere perchè non ha provveduto in modo opportuno alla organizzazione dell'ispettorato ferroviario.

Io mi ricordo, avendo avuto parte negli studi che condussero alle convenzioni ferroviarie, di essermi occupato anche del modo di ordinare questo ispettorato; e ricordo che aveva persino proposto in allora un ufficio speciale nell'ispettorato, che doveva denominarsi ufficio dei reclami. Ed era a questo ufficio che dovevano ricorrere tanto quelle Società di cui parlava l'onorevole senatore Gadda, che i sindaci ed i privati.

Ma di questo ufficio non si è fatto nulla. Al Ministero giungono notizie o reclami quando qualche deputato o senatore ricorre ad esso, e qualche volta forse con non completa cognizione di causa, perchè pur troppo quei reclami devono avere spesso scopo elettorale. Non credo però dilungarmi sopra questo punto, e mi limito a raccomandare ora al signor ministro, come già feci col suo predecessore, il riordinamento dell'ispettorato ferroviario.

So che l'attuale ministro aveva nominata una Commissione incaricata, parmi, di stabilire i rapporti fra l'ispettorato e il genio civile. La Commissione, credo, abbia lasciato le cose allo stato *quo ante*: in ogni modo, pare a me, che senza necessità di altre Commissioni, possa il signor ministro, che ha conoscenza di ordinamenti amministrativi, possa, dico, colla esperienza acquistata nel tempo che è a capo del

dicastrero dei lavori pubblici, procedere a quella desiderata riforma.

Detto ciò rispondo due parole all'onor. ministro.

Devo innanzi fare conoscere al signor ministro ed al Senato come scrivendo la breve relazione su questo bilancio, la mia memoria si dirigesse spesso ad un uomo, egregio collega nella Commissione permanente di finanza, uno dei più prudenti fra noi, e geloso custode delle disposizioni della legge di contabilità. Questo collega era l'onor. ministro dei lavori pubblici.

L'onor. presidente della Commissione permanente di finanze lo ha rammentato un momento fa, come fra lui e l'onor. ministro vi fosse sempre un accordo completo nel considerare queste questioni dal punto di vista della legge di contabilità.

Ora i miei pochi appunti che sono nella relazione riguardano precisamente questi rapporti fra il modo col quale il bilancio è presentato e questa legge di contabilità che è l'arca santa per tutti.

L'onor. signor ministro dice: « Eppure alla Camera dei deputati si è scritto intorno al mio bilancio un volume! »

E anch'io avrei forse potuto fare altrettanto.

Ma di che cosa si componeva specialmente il volume del mio onorevole amico Vacchelli? Di una serie di domande sullo ispettorato ferroviario e sulle deliberazioni della Commissione che ho nominato; delle risposte date dal ministro a proposito dei lavori della Commissione, dalle quali appresi che il risultato era pressochè nullo.

Si aggiungono osservazioni giustissime e buonissime, sopra i fondi di riserva, sopra i fondi patrimoniali, e si arriva perfino (caso nuovissimo in una relazione su un bilancio!) a proporre la forma dei prospetti che dovranno servire di norma, se il ministro li accetta, per render conto negli anni prossimi alla Commissione del bilancio della Camera e al Parlamento del come si spendono questi fondi di riserva e patrimoniali.

Ora se avessi voluto uscire dalla mia posizione di relatore del bilancio per entrare a dire del modo con cui si dovrebbe reggere il Ministero dei lavori pubblici, avrei potuto scrivere un volume.

Ma un'altra ragione esisteva perchè la mia relazione dovesse limitarsi a poche osservazioni.

Quando alla Camera dei deputati la Commissione del bilancio doveva esaminare e riferire sul bilancio dei lavori pubblici non erano presentati quei due progetti di legge ultimi di modificazioni di assegni per opere stradali, idrauliche, e modificazioni di assegni per opere ferroviarie...

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Erano presentati.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Nella relazione non è detta parola, vuol dire che non li conoscevano.

Per noi invece la questione muta affatto con quei due progetti di legge di modificazioni. Molte cifre che oggi siamo chiamati a votare e che proponiamo che si votino, domani possono essere modificate quando queste leggi saranno approvate dal Parlamento.

Non è il caso di sollevare qui osservazione alcuna sulle ragioni che determinarono il Governo a presentare quei due progetti di legge; rimane poi indiscusso che la loro presentazione, la conoscenza di essi, ed i pochi giorni che mancano alla loro discussione, dovevano influire sull'esame di questo bilancio.

Così spero essermi scusato non dirò da colpa, ma da qualunque appunto di negligenza nell'esame delle varie cifre del bilancio.

Io concludo, come sembrami abbia concluso l'onor. nostro presidente della Commissione permanente di finanze. Noi avremo fra breve occasione di discutere questi ultimi progetti di legge; sarà in allora opportuna la discussione sulla causa di questi residui passivi.

Come già osservai nella relazione, a me pare essere questa una questione la quale va studiata, perchè da una parte ha ragione l'onorevole Cambray-Digny che la legge di contabilità non permette di potere adoperare questi residui, come si fa nell'articolo 3 ed in queste due leggi di modificazione di assegni; e d'altra parte vediamo un fatto, che si ripete da anni ed anni, dell'accumularsi dei residui passivi pel Ministero dei lavori pubblici.

Per conseguenza rimandando a quell'epoca tanto questo studio, che la esposizione di opinioni che io ed altri colleghi possano avere in proposito, per ora mi limito a ripetere la rac-

comandazione al Senato che si dia voto favorevole al bilancio dei lavori pubblici.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro dei lavori pubblici.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Risponderò innanzi tutto all'onor. relatore che nulla è più lontano dalla mia mente, che di fare una critica di negligenza alla sua relazione.

Egli avrà degli altri difetti, come tutti ne hanno, ma di negligenza egli non può essere di certo accusato; anzi io ho visto in quella sua relazione un concetto che da capo a fondo la informa; e questo concetto riceverà forse la sua esplicazione, quando verranno in discussione i progetti di legge che oggi sono sottoposti alla Camera dei deputati sotto i numeri 152 e 153.

Parlerò poi sopra alcune considerazioni di grave momento che egli ha fatto intorno al bilancio, ma prima risponderò all'onor. senatore Sanseverino.

Quelle mie osservazioni del rispetto dovuto al bilancio ed alla potenza ed alla pazienza dei contribuenti, non erano in contraddizione a lei, onor. Sanseverino; anzi è stata la sua frase, che raccomandava di provvedere quando ne avremo i mezzi, che mi ha dato argomento ad esprimere quel mio concetto, intorno al dovere commisurare e subordinare le opere alla disponibilità dei fondi.

Quindi nessuna contraddizione con lei; così discreto nel raccomandare di provvedere ai bisogni della stazione di Caravaggio.

Quanto all'onor. Gadda la risposta che darò al senatore Erioschi risponderà anche ad esso.

Egli dice: ma occupatevi di queste questioni; interponete la vostra autorità!

Non essendo io riuscito a spiegare bene il mio concetto, invece di ripeterlo con parole mie, leggerò quelle delle convenzioni.

Nell'art. 25 in cui si parla del servizio cumulativo è scritto: « Allorchè l'accordo (per il servizio cumulativo s'intende) colle altre amministrazioni ferroviarie del Regno non siasi effettuato nel termine di sei mesi dalla richiesta fatta da uno dell'Amministrazione o dal Governo, le condizioni ed i compensi per il detto servizio saranno, sull'istanza di una parte o anche del Governo, stabilite col mezzo di ar-

bitri che decideranno come amichevoli compositori ».

Dunque se si deve ricorrere ad un giudizio di arbitri, vuol dire che il Governo non ha la facoltà di risolvere le questioni.

Mi pare che nessun giurista, e giurista esimio è l'onor. Gadda, possa dubitare di questa mia interpretazione fondata sul testo delle convenzioni; le quali, essendo state approvate per legge, costituiscono una legge. Altra cosa sarebbe, se in massima il servizio cumulativo venisse da una ad altra Società ricusato per modo assoluto.

L'onor. Brioschi ha parlato delle convenzioni, di cui prima che diventassero legge dello Stato, avevano un concetto molto diverso.

Io non so se la diversità di giudizio sia tra di noi tanta ora come allora. Può essere che i termini si siano ravvicinati, poichè egli, come altri fra i più caldi fautori delle convenzioni, riconoscono che dei difetti e gravi ne hanno.

Non è molto tempo che udimmo qui dall'onorevole Saracco, persona tanto autorevole, che erano piene d'incoerenze, di omissioni e d'incertezze. Ma quando furono presentate all'approvazione del Parlamento, se ne parlava nei termini più fausti e promettenti; e il fondamentale pregio si trovava nello assicurare allo Stato una rendita certa, e nel garantire il Tesoro da maggiori spese.

Ora, considerate in questo aspetto le convenzioni, come hanno risposto alle promesse?

Le spese che lo Stato ha sostenute nei primi cinque anni superano i 300 milioni; vale a dire che le spese assorbono quasi tutta l'entrata delle reti principali ferroviarie.

Se si sommano i 134 milioni dell'allegato B, nel quale si è ecceduto di 12 a 15 milioni, coi 15 milioni dati dall'art. 2 sulla legge del 1885, coi 30 milioni dati due volte con la legge del bilancio, e cogli 86 milioni dati con la legge del 30 dicembre 1888, si troverà appunto una somma superiore ai 300 milioni.

E guai se il Governo avesse consentito a tutte le dimande che gli venivano fatte dalle Società esercenti; perchè (e ne è cenno nella relazione della Camera dei deputati) queste domande superavano i 500 milioni, da spendersi in 5 anni prossimi: e che il Tesoro per deficienze di fondi nelle Casse patrimoniali avrebbe dovuto fornire.

Vegga ognuno come questa condizione di

cose risponda al concetto fondamentale finanziario, nel quale riposavano le convenzioni ferroviarie del 1885!

Io, chiamato, contro ogni mia aspettazione, a reggere il Ministero dei lavori pubblici, mi sono scordato di essere stato avversario delle convenzioni, le ho riguardate come una legge dello Stato, e ho posto tutta la mia cura alla loro leale esecuzione secondo la loro lettera e il loro spirito: e l'interesse dello Stato non mi ha mai mosso a venir meno ad un patto stabilito nelle convenzioni stesse.

Quando avrò cessato di essere ministro potrò riacquistare la libertà della mia opinione; ma per ora non posso che osservare la legge, e ritenere che nella sua osservanza sia l'interesse dello Stato.

Del resto quando l'onor. Brioschi parlava dell'ispettorato, mi veniva in mente un breve dialogo che avvenne fra me e l'onor. Morandini, che stava al mio fianco nel banco sopra a quello, nel quale in questo momento veggo l'onor. Cerruti, nei giorni che si discutevano le convenzioni. Io gli domandava; ti pare che sia facile istituire questo ispettorato per modo, che la sua azione si possa esercitare dappertutto in un modo efficace?

Egli, che fra gli uomini parlamentari era uno dei più competenti in materia ferroviaria, rispondeva a me; una direzione di esercizio di ferrovie, non è cosa facile ma non è impossibile. L'istituzione di un ispettorato, con questo conflitto inevitabile che ci sarà fra lo Stato e le Società esercenti, senza che vi sia alcuna norma, soprattutto in ciò che riguarda la distinzione fra la spesa di esercizio e la spesa in conto capitale, è cosa che reputo assolutamente impossibile.

L'impossibile in senso assoluto, matematico o geometrico non v'è; ma nell'ordine morale delle cose umane è tanta la difficoltà di istituire un ispettorato abbastanza efficace, che non è punto da maravigliare se, malgrado l'abilità degli uomini che lo compongono, la loro solerzia ed il loro grande amore per la cosa pubblica, non possa l'ispettorato stesso soddisfare ad ogni aspettativa.

Me ne sono occupato, onor. Brioschi, dell'ispettorato e del suo coordinamento col corpo del genio civile, ed una sua osservazione ho accolto molto volentieri, perchè in certo modo

giustifica me dal non aver provveduto subito. Per eccitarmi a provvedere, ha invocato la mia esperienza: la mia esperienza seppur oggi è lunga nel Ministero dei lavori pubblici, l'anno scorso poi era troppo breve.

Me ne sono occupato e quello che è stato riferito a lei, forse non è abbastanza esatto.

La Commissione, sopra otto principali questioni, ne deliberò sette a voti unanimi; in una che è molto grave di ordinamento, la Commissione che era composta di 10, si divise in due parti eguali.

Io ho continuato ad occuparmene e non intendo che il divisamento annunciato più volte, e per la cui preparazione fu con certa solennità creata una Commissione, per decreto reale, composta di dotti ed autorevoli persone, resti dimenticato, e che nulla si faccia.

Una difficoltà non lieve nasce dalla circostanza che l'ordinamento dell'ispettorato si collega con quello del genio civile; e mentre per virtù di un articolo della legge del 27 aprile 1885 il Governo ebbe facoltà intera di ordinare l'ispettorato come meglio credeva, invece il corpo del genio civile è ordinato in virtù della legge del 1882, alla quale non si possono recare novità se non con un'altra legge.

Siccome la legge sui lavori pubblici del 1882 credo che impiegasse 15 anni, se non 17, per arrivare in porto, mi parrebbe imprudente far dipendere la riforma dell'ispettorato, dall'approvazione di una legge che dovesse impiegare tanto tempo per essere approvata.

Ma dichiaro all'onor. Brioschi, che della questione dell'ispettorato e del suo coordinamento col genio civile, continuo ad occuparmi; e che spero di poter provvedere.

Gli accennerò uno dei punti sui quali fu concordia, anzi unanimità, tra i commissari; ed è che all'ispettorato sia mantenuta la competenza assoluta per quanto riguarda l'esercizio e le costruzioni; ma che in quanto alle costruzioni vi si attenda per mezzo degli uffici del genio civile.

Questo, all'annunziarlo, pare un concetto semplice, piano; ma poi nasce una difficoltà pratica in questo, che in conto dell'allegato B e in conto dei lavori che spettano alla Cassa degli aumenti patrimoniali e anche talvolta ai fondi di riserva, vengono delle opere che sono

della stessa natura di quelle che si chiamano di costruzioni.

Per esempio, io non so perchè il rifacimento di un binario debba appartenere a quella parte del servizio pubblico che attende all'esercizio, e non a quello che attende alle costruzioni.

Questo intreccio di opere da riguardare nell'aspetto contrattuale e amministrativo, e nell'aspetto tecnico, non facilita l'applicazione di un concetto così semplice come quello che ho annunciato e che mi pareva aver l'adesione dell'onor. Brioschi; vale a dire separare le attribuzioni dell'ispettorato in ciò che riguarda l'esercizio da ciò che riguarda le costruzioni.

Non vi è nel Ministero e nell'ispettorato un ufficio speciale dei reclami; ma creda l'onorevole Brioschi che non è il numero dei reclami che faccia difetto; e vengono per la via ufficiale, o in privato al ministro, non solo da deputati o da altri uomini parlamentari, ma anche da comuni, da agenti ferroviari e da privati; e non si manca di dare ad essi la più pronta soddisfazione e quella che meglio corrisponde tanto al pubblico che al privato interesse.

In altre considerazioni consenta il Senato di non intrattenerlo oggi, poichè il proposito dichiarato nella relazione e nel suo discorso dall'onor. Brioschi, farebbe anticipare una discussione che bisognerebbe ripetere qualche giorno più tardi.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Ringrazio l'onorevole ministro delle informazioni che ci ha date intorno all'ispettorato. Sebbene di questo abbia parlato non so quante volte, pure, a costo di tediarlo il Senato, debbo aggiungere su questo argomento alcune parole.

Mi fa molto piacere l'udire che finalmente sia penetrato il concetto di assegnare all'ispettorato l'esercizio ferroviario, lasciando le costruzioni al genio civile.

Riguardo alla difficoltà che da tanti anni sento ripetere della quasi impossibilità di dividere l'esercizio dalle costruzioni, ricordo di averla combattuta altre volte qui in Senato, portando l'esempio del Belgio, dove sono due Ministeri distinti, uno delle strade ferrate dal quale dipende l'esercizio e l'altro dei lavori pubblici.

Capisco che là l'esercizio è in molta parte governativo ed ha quindi maggiore importanza, ma esistono pur tuttavia delle società private di qualche importanza.

Dunque se vi sono due Ministeri in uno Stato si può immaginare che in uno stesso Ministero possano esservi due direzioni, delle quali una tratta una questione e l'altra un'altra.

E nemmeno mi fermerebbe quella giusta osservazione fatta dall'onor. ministro che cioè vi sono alcuni lavori di rifacimento, che difficilmente si potrebbero assegnare piuttosto all'esercizio che alla costruzione.

Ora il Belgio offre pure un esempio opportuno. I due Ministeri hanno una specie di Comitato misto per decidere sopra tali questioni.

L'onor. ministro afferma che finchè egli rimarrà al Governo sarà un esecutore fedele della legge, e di questo non dubito punto, salvo poi a ritornare, quando abbandonerà quel posto, un accanito oppositore delle convenzioni.

E si può credere anche questo, giacchè risulta chiaro dalle parole pronunciate da lui ultimamente; quando egli rivolgendosi a coloro i quali le approvarono, dice: ma voi da queste convenzioni che cosa speravate? Speravate che il bilancio dello Stato annualmente dovesse aumentare i suoi prodotti? Invece vedete che si dovranno spendere lire 300,000,000 per porre in assetto queste ferro vie, e mi si chiede dalla Società a questo scopo mezzo miliardo.

Onor. ministro! Di chi è la colpa se si dovranno spendere questi 300 milioni?

È di coloro i quali hanno ritardato il momento di dare assetto all'ordinamento ferroviario in Italia, e lasciarono intanto deperire le nostre ferrovie per anni ed anni.

Se le convenzioni fossero state fatte a tempo debito non sarebbe questo avvenuto.

Nella determinazione dei fondi dell'allegato B vi potrà essere qualche errore. Siamo d'accordo. Ma se anche questo fosse, e non piuttosto fosse stata errata la loro applicazione, è un vero errore l'asserzione che le convenzioni sieno la causa delle domande di fondi fatte dalla Società per porre le ferrovie in quello stato, nel quale, per le convenzioni stesse, dovevano essere consegnate.

Le ferrovie italiane, specialmente quelle dell'Alta Italia, furono, lo ripeto, lasciate per anni

in abbandono completo da parte del Governo, ed in abbandono completo furono lasciate per il lungo tempo trascorso nella lotta, più latente che palese, tra i fautori dell'esercizio governativo e quelli dell'esercizio privato.

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

**FINALI, ministro dei lavori pubblici.** Bisogna che io chiarisca una cosa, che per imperfezione di esposizione ha potuto ingenerare un equivoco nella mente dell'onorevole relatore.

Io ho detto che la Commissione era stata unanime nel ritenere che la vigilanza sull'esercizio dovesse essere distinta dalla direzione delle costruzioni ferroviarie.

Per completare il concetto della Commissione io doveva forse aggiungere, o dire più chiaramente, che la Commissione ha opinato che sotto un unico capo debbano essere tanto la vigilanza dell'esercizio, quanto la direzione delle costruzioni; con questa differenza, che mentre all'esercizio l'ispettorato debba soprintendere col personale proprio, alla direzione delle costruzioni debba provvedere col personale del genio civile.

Sulle convenzioni ferroviarie ho detto che ripigliarò la mia libertà di opinioni quando cesserò di essere ministro; ma non ho detto con questo di voler essere un accanito avversario di esse, come ha supposto l'onor. Brioschi. Adesso le conosco un po' più di prima, perchè, per esempio, io non aveva capito, e se l'avessi capito l'avrei spiegato al Senato, il disastroso effetto che ha prodotto in tutta l'economia delle convenzioni l'aver esagerato il prodotto iniziale di 10 milioni per la Società Adriatica e di 12 milioni per la Mediterranea; giacchè doveva par-

tirsi da un prodotto iniziale di 90 e 100 milioni e non di 110 e 112 milioni come si è fatto.

Questa esagerazione non fu punto dissimulata; anzi si fecero nella relazione e nelle discussioni accurati calcoli, per stabilire in quanti anni, dato un certo aumento graduale di prodotto, si sarebbe raggiunto il così detto prodotto iniziale; ma con tutto ciò è venuta la conseguenza, che tutti quei calcoli ingegnosisimi dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali sono stati e sono in gran parte una delusione.

I fondi di riserva ed in ispecie le Cassè degli aumenti patrimoniali non hanno mezzi sufficienti, se non quando si verificchino aumenti al prodotto iniziale, il quale si avvera troppo tardi.

Ripeto, che, gli autori e i propugnatori delle convenzioni non dissimularono, nè avrebbero potuto, l'esagerazione del prodotto iniziale, della quale oggi mi rendo ragioni, meglio che prima.

Per tal modo si arrivava a concedere per un più lungo termine la percentuale del 62  $\frac{1}{2}$  %, che forse era ritenuta scarsa; invece di accrescerla da principio, per paura che paresse eccessiva.

Comunque fosse, pare a me che non possa mettersi in dubbio, che per quel prodotto iniziale, più ipotetico che reale, venissero meno alcuni dei calcoli ai quali erano raccomandate le convenzioni e fosse alterata l'intera economia delle convenzioni stesse.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo la parola dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo alla discussione dei capitoli.

Se ne dà lettura:

TITOLO I.		
Spesa ordinaria		
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.		
Spese generali.		
1	Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse) . . . . .	755,658 16
2	Ministero - Spese d'ufficio . . . . .	60,200 »
3	Ministero - Manutenzione, riparazioni ed adattamento dei locali . . . . .	20,000 »
4	Ministero - fitto locali . . . . .	7,800 »
5	Dispacci telegrafici governativi e spese postali (Spesa d'ordine). . . . .	28,000 »
6	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria) . . . . .	<i>per memoria</i>
7	Sussidi ad impiegati in attività di servizio, ad impiegati invalidi, a vedove e ad orfani d'impiegati . . . . .	72,000 »
8	Spese casuali. . . . .	80,500 »
		1,024,158 16
Spese per lavori pubblici.		
<i>Genio civile.</i>		
9	Personale (Spese fisse) . . . . .	4,344,780 »

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Ho domandato la parola per aggiungere qualche parola di raccomandazione a quelle che già all'onor. ministro dei lavori pubblici furono rivolte nell'altro ramo del Parlamento intorno agli aiutanti del genio civile.

Mi ricordo di essere stato relatore della legge del 1882 ed allora ho osservato che, secondo l'art. 45, se non erro, la posizione di questi aiutanti era molto infelice.

Non mi ricordo chi fosse allora ministro dei lavori pubblici; credo l'onor. Baccarini, il quale

mi rispose che si sarebbe tenuto conto delle mie considerazioni che forse sarebbero state dimostrate dalla pratica prive di fondamento.

A me invece risulta (e credo che risulti anche all'onor. ministro) che l'esperienza e la pratica hanno dimostrato che io allora avevo ragione. Questi poveri aiutanti hanno una carriera limitatissima. Quindi io raccomanderei all'on. ministro di vedere se, modificando la legge in qualche punto o con qualche altro temperamento si potesse trovare di migliorare un po' la condizione di questi che pur sono ingegneri come tutti gli altri, e che solamente pel fatto che la loro carriera l'hanno cominciata come straordinari trovano difficoltà non piccole per continuarla.

LEGISLATURA XVI — 4<sup>a</sup> SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 GIUGNO 1890

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Se avessi creduto averne facoltà, avrei già fatto qualcosa riguardo a quegli aiutanti del Genio civile; ma il provvedere eccede la competenza del potere esecutivo, ed è necessario una legge.

Quella del 1882 rese allora un beneficio a quegli ingegneri che dal servizio straordinario furono messi in ruolo; ma adesso vi si trovano in disagio, poichè possono concorrere soltanto per un decimo alle promozioni d'ingegnere di classe, che saranno 20 o 30 in un anno, quindi si hanno 2 o 3 promozioni all'anno fra 100 e più individui.

Ammetto la necessità di provvedimento, e mi propongo di presentare un progetto di legge,

il quale desidererei che per approdare non dovesse lottare troppo a lungo colle onde parlamentari.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Ringrazio l'onorevole signor ministro della sua buona intenzione riguardo alla questione da me promossa e anch'io desidero che il progetto di legge che egli vuol presentare non debba lottare colle onde parlamentari; io anzi credo che non troverà opposizione, perchè trattasi ormai di provvedimento maturo.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 9 che ho letto testè.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

10	Aiuti provvisori pel servizio generale (art. 30 della legge 5 luglio 1882, n. 874) ed assegni mensili e supplementari ad impiegati ed intervenienti straordinari in servizio presso l'amministrazione centrale e gli uffici provinciali . . . . .	220,000 »
11	Spese d'ufficio - Indennità fisse (Spese fisse) . . . . .	167,000 »
12	Provvista e riparazione di mobili, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del genio civile (art. 28 della legge 5 luglio 1882, n. 884) . . . . .	30,000 »
13	Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse) . . . . .	75,000 »
14	Spese per indennità . . . . .	750,000 »
15	Spese diverse pel genio civile . . . . .	40,000 »
16	Indennità di missione ed altre dipendenti dalla legge 5 luglio 1882, n. 884, accordate con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti . . . . .	80,000 »
17	Compensi per maggiori servizi resi dal personale del genio civile e personale straordinario in servizio sia presso l'amministrazione centrale, sia presso gli uffici provinciali; spesa di copiatura di atti e disegni affidata ad estranei quando non convenga assumere altro personale straordinario . . . . .	40,000 »
		5,746,780 »
	<i>Strade.</i>	
18	Manutenzione di strade e ponti nazionali e riparazioni urgenti per ristabilire il transito, per sgombrò di nevi e di materie franate o trasportate dalle piene . . . . .	4,638,349 05

Senatore TOLOMEI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Tolomei.

Senatore TOLOMEI. Ho esitato a chiedere la parola poichè dovendo ancora una volta intrattenere il Senato riguardo agli interessi di Siena e della sua provincia, io non vorrei essere qui tenuto in conto di troppo provinciale.

Ma considerando che io non chiedo favori, che non chiedo privilegi di sorta, ma chiedo soltanto un trattamento uguale a quello di tutte le altre provincie, come uguale è in tutte il patriottismo, l'affetto per la patria comune, così io mi sono fatto coraggio a parlare, e spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà accogliere con qualche benevolenza la domanda che io sto per fargli.

La strada nazionale che da Roma conduce fino al confine della provincia di Siena passando per Viterbo, è precisamente nell'identica condizione in cui si trova il tratto che prosegue fino a Siena. Quella invece è dichiarata provinciale, mentre il primo tratto Roma-Viterbo, al confine della provincia di Siena, fu con decreto del 30 ottobre 1871 dichiarato nazionale.

Le rappresentanze locali non hanno mancato mai di rappresentare i loro reclami, e furono talmente riconosciuti giusti che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso voto favorevole riguardo appunto agli stessi reclami.

Pur troppo nella relazione di questo bilancio nell'altro ramo del Parlamento si tratta di questo argomento a carte 11; ma non è considerato che sotto l'aspetto, nell'interesse nazionale dello Stato.

Viene affatto trascurato quello che riguarda le provincie.

Ebbene, oltre all'interesse dello Stato bisogna pure provvedere all'interesse della provincia, epperò io mi faccio coraggio, e chiedo all'onorevole ministro che, al più presto, voglia iscrivere questo tratto di strada da Roma alla provincia di Siena nella categoria delle strade nazionali, mentre che viene attualmente sempre considerata nella 2ª categoria delle strade provinciali.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ricuso di esaminare la questione proposta dall'onorevole Tolomei: ma mi permetta di osservare che è la prima volta che dovrò occuparmi di vedere se una strada provinciale debba diventare nazionale, mentre le questioni finora trattate, e le osservazioni che si sono fatte al Ministero, hanno riguardato al contrario alcune strade, le quali si mantengono nel novero delle nazionali, benchè per le disposizioni della legge dei lavori pubblici, relativa all'apertura di ferrovie, dovessero essere fatte passare fra le provinciali.

Quanto alla via Cassia, che è il nome antico della strada che congiunge Roma con Siena, non è da meravigliarsi se per una parte fu classificata fra le strade provinciali, e per un'altra parte fra quelle nazionali; poichè l'antica provincia, ora circondario di Viterbo, non è provvista di strade ferrate. La strada nazionale che corre da qui a Viterbo naturalmente passerà fra le provinciali, il giorno in cui sarà aperta all'esercizio la ferrovia già concessa da Roma a Viterbo. Si deve essere invece ritenuta, che la strada Cassia in provincia di Siena passi in territorio fornito di ferrovia parallela; onde quella strada non avesse più i caratteri di strada nazionale, sibbene quello di strada provinciale.

Tuttavia dichiaro, come avevo già promesso, all'onorevole Tolomei, che mi occuperò della questione; e se veramente mi risulterà che la via Cassia, uditi il supremo Consiglio tecnico e l'amministrativo, sia, anche nella parte che corre nella provincia di Siena, meritevole di essere annoverata fra le strade nazionali, darò soddisfazione al legittimo desiderio dell'onorevole Tolomei.

Senatore TOLOMEI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore TOLOMEI. Mi dichiaro soddisfatto delle assicurazioni che mi ha dato l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Nessun altro domandando di parlare, pongo ai voti il cap. 18 con lo stanziamento di L. 4,638,349 05.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

LEGISLATURA XVI — 4ª SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 GIUGNO 1890

19	Salario ai cantonieri delle strade nazionali. . . . .	1,461,662 »
20	Manutenzione di traverse nazionali negli abitati. . . . .	147,696 31
21	Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri . . . . .	10,000 »
22	Miglioramento di strade e ponti nazionali - Lavori . . . . .	1,500,000 »
23	Assegni mensili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di miglioramento di strade e ponti nazionali ed al registro economico ed inventario tecnico di dette strade . . . . .	105,000 »
24	Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di miglioramento di strade e ponti nazionali . . . . .	5,000 »
25	Concorsi per sistemazione di tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F. . . . .	10,000 »
26	Sussidi ai comuni e consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F. . . . .	50,000 »
		7,927,707 36

Rimanderemo a domani il seguito della discussione dei capitoli del bilancio dei lavori pubblici.

Dichiaro chiusa la votazione.

Si procede alla numerazione dei voti.

Intanto leggo l'ordine del giorno per domani.

I. Votazione a scrutinio segreto del progetto di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1890-91.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91 (*seguito*);

Pubblicazione delle leggi del Regno nell'Eritrea e facoltà al Governo del Re per provvedere all'amministrazione della colonia;

Computo del tempo trascorso in servizio dai funzionari coloniali ed altri dipendenti dal Ministero degli affari esteri nei possedimenti d'Africa agli effetti della pensione.

**Risultato della votazione.**

PRESIDENTE. Proclama il risultato della votazione sui disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1890-91:

Votanti . . . . . 75

Favorevoli . . . . . 68

Contrari . . . . . 7

(Il Senato approva).

Stanziamento di fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori di sistemazione del Tevere:

Votanti . . . . . 75

Favorevoli . . . . . 59

Contrari . . . . . 16

(Il Senato approva).

Proroga della convenzione colla Società Peninsulare ed Orientale per un regolare servizio quindicinale di navigazione a vapore fra Venezia ed Alessandria d'Egitto toccando Ancona e Brindisi in coincidenza a Brindisi col servizio inglese oltre Suez:

Votanti . . . . . 74

Favorevoli . . . . . 65

Contrari . . . . . 9

(Il Senato approva).

Domani alle 2 pom. seduta pubblica con l'ordine del giorno che ho letto.

La seduta è sciolta (ore 5 e 55).