

Sul primo punto mi affretto a dirgli che pende avanti questa Camera un disegno di legge che tratta appunto di questa materia. E se le proposte del Governo non bastano, io posso assicurarle, anche a nome del mio collega il ministro delle finanze, che il Governo del Re non si ricuserà di introdurre nel disegno di legge quelle migliorie che crederà consentanee, o almeno non interamente difformi dalle buone regole della contabilità.

Sarà dunque in quel giorno che noi potremo trattare di ciò, e stia sicuro l'onorevole Pantano, che, per quanto sarà in me, non mancherò di mantenere fede alla data parola. Mi permetta solo di dirgli che un uomo così abile come egli è, non mi pare che abbia calcolato esattamente, quando si oppone con tanto calore a che le nostre ferrovie siano date in concessione alle Società, perchè vede allontanata la prospettiva che le Società cooperative possano adire le aste. Credo invece che il sistema delle concessioni fatte alle Società sia il sistema che meglio favorisce i cotti e i cottimisti.

Le Società sono perfettamente libere di sé, e ricorrono spesso al sistema dei cotti, perchè credono che questo torni generalmente a loro vantaggio. Esse possono ammettere alle aste tutte le Società cooperative che vogliono, e ricorrono bene spesso all'opera dei semplici braccianti, che si associano fra di loro, perchè non sono obbligate, come siamo obbligati noi dalle nostre leggi, a domandare cauzione, e non sono soggette alle formalità alle quali va sottoposto lo Stato. Esse usano di questo sistema perchè loro giova, ma al tempo stesso favoriscono la causa dei lavoratori.

Quindi, sotto questo rispetto, io credo che la censura rivolta dall'onorevole Pantano al sistema delle concessioni, se vogliamo rimanere nella stretta cerchia dei fatti, non risponda punto alla vera condizione delle cose.

Purnondimeno io comprendo perfettamente che qualche cosa ancora più di quello che si è fatto fino ad ora si debba fare in avvenire; e, dichiaro ancora una volta, che il Governo è pronto, nel limite del possibile, a fare tutte le concessioni, che possono essere utili a quella classe di persone, che si associano per lavorare.

Ed ora, o signori, permettete che io salga a cose un poco maggiori.

Primo a scendere in campo in questa discussione è stato l'onorevole deputato Ercole, il quale non ha veramente oppugnato il principio informatore della legge, ma si è tenuto contento di avvertire il grave peso, pressochè insopportabile, che ne deriverà alla finanza dello Stato, quando sia approvato il presente disegno di legge.

L'onorevole Ercole ha poi dichiarato, che non sapeva ancora quale sarebbe stato il suo voto finale, ma che aspettava una parola tranquillante del ministro per decidersi.

Onorevole Ercole, questa parola tranquillante io non glie la posso proprio dare, perchè non la sento nel cuore.

Tuttavia spero ancora, che egli, meglio edotto dello stato presente delle cose, quale oggi ho avuto l'onore di esporre, farà di necessità virtù, come, pur troppo, ha dovuto fare questo pover'uomo, che ha l'onore oggi di parlare dinanzi a voi. Neppure io mi sento in colpa della condizione presente della finanza. Con la stessa mano con la quale ho deposto nell'urna un voto bianco per la legge del 29 luglio 1879, ho negato il voto, e non mi pento di aver portato tutta la povera opera mia, per impedire che si abolisse la tassa del macinato. Ora, questo è un fatto compiuto, e bisogna pure che ne sopportiamo le conseguenze.

Più tardi si sono cominciati i lavori ferroviari su vasta scala, su troppo vasta scala per mio avviso, ed io lealmente ho detto e scritto, e molto chiaramente detto e scritto al ministro di quel tempo, che bisognava procedere con assai maggiore circospezione. E quando si è detto che si voleva mettere d'accordo il momento tecnico col momento finanziario, ho fatto plauso a queste parole, ed ho aspettato, ma aspettato indarno, che i fatti tenessero dietro alle parole...

Ma che per ciò? Io ve l'ho detto: noi siamo in presenza di una passività di circa

850 milioni, se vogliamo portare a termine le ferrovie che abbiamo incominciate, ed io domando all'onorevole Ercole che cosa dobbiamo far noi in somiglianti distrette. Possiamo forse rinviare a tempo indeterminato la costruzione delle linee nuove che sono sedici in tutto, mentre i contribuenti di quelle regioni hanno concorso nelle spese di costruzione delle linee ultimate, o pagheranno per ultimare le linee incominciate? Oh! mai no, signori; questo non può essere e non sarà.

I tardi pentimenti non giovano: i tardi pentimenti nella vita privata si chiamano atti di malafede e di vigliaccheria; quando si sale più in alto diventano colpe, diventano errori, che è peggio, i quali si scontano a caro prezzo perchè irritano i popoli ed offendono il prestigio delle istituzioni. (Bravo! Benissimo!)

Pur troppo le assemblee deliberanti non possiedono sempre al più alto grado il sentimento della scadenza, e qualche volta si dimentica, e si dimentica troppo tardi, che i Parlamenti devono essere come l'uomo privato, il quale deve andare a rilento, molto a rilento, prima di concedere e di promettere, ma poi deve esser saldo nel mantenere la data parola.

E che d'altronde? poteva forse tornare nuovo a chicchessia l'annuncio, che oggi il paese si trova in questa difficile condizione di cose? Già, nel gennaio dell'anno scorso, l'onorevole relatore della Commissione, che, in quel tempo sedeva su questo banco, non ha mancato nella sua lealtà di far conoscere al paese la somma degli impegni che il Parlamento doveva portare a carico del bilancio. Ed io, tutte le volte che ho avuto l'opportunità di parlarne, non ho mai nascosto il vero. Mi han detto di aver esagerato qualche volta, ma io sentivo, ed intuivo la verità, che più tardi ho toccato con mano, e perciò nel giro di 15 mesi non ho dato in appalto che 42 chilometri di strade ferrate, perchè di questi tronchi erano andate deserte prima le aste.

Se adunque, tutto questo si sapeva, oggi non si tratta di altro, fuorchè di porre un rimedio a questo stato di cose. Perchè i nodi oggi soltanto sono venuti al pettine, dovremo noi rifiutarci a fare un atto di giustizia distributiva verso tutte le provincie? Io non la credo. E perciò, siccome sono egualmente convinto che l'onorevole Ercole conviene in quegli stessi sentimenti che io professo su questo argomento, mi permetto di credere e di sperare che il mio vecchio collega del Consiglio provinciale di Alessandria vorrà concedere il voto favorevole al disegno di legge. (Si ride).

Qualche parola io debbo all'onorevole deputato Toscanelli, il quale non si dorrà se io ne annиро il colto e vasto ingegno, che gli permette di parlare con singolare competenza di guerra, di finanze, di marina e di lavori pubblici (ilarità), e di diritto ecclesiastico poi in particolar modo (Viva ilarità), e non si dorrà nemmeno se gli invidia la condizione privilegiata, che egli s'è fatto in questa Camera di poter parlare con libertà e con misura di parola, che rassomiglia e ritrae molto di quella *facultas quidlibet audendi*, che il poeta di Venosa riconosceva *pictoribus atque poetis*.

L'onorevole Toscanelli si duole che il concetto della difesa dello Stato sia stato assolutamente dimenticato in questo disegno di legge; si duole che sia stata pressochè dimenticata la linea militare Lucca-Aulla; si duole infine che gli assegni della tabella A, per le linee Faenza-Firenze, Parma-Spezia siano inadeguati ai bisogni, cosicchè convenga ancora aspettare lunghi anni, prima che queste due linee di primaria importanza militare possano essere condotte a compimento. Vediamo, adesso, come stiano le cose.

Non ho bisogno di dire all'onorevole Toscanelli che il primo rimprovero non ha alcuna ragione di essere, imperciocchè questo disegno di legge mira soltanto a dare esecuzione alle leggi esistenti, e però ci siamo fatta una legge di rimanere strettamente in questi confini.

Verrà il giorno in cui dovremo parlare delle linee militari, ed allora io sarò lieto di trovarmi in questa parte d'accordo col l'onorevole De Risi, il quale, nella seduta d'ieri, si interessava in favore di una linea di grande interesse economico e militare. Ma, nel momento presente, non era e non sarebbe il caso di prendere alcun

provvedimento per le linee che non siano contemplate da leggi di data anteriore.

Quanto alla Faenza-Firenze e alla Parma-Spezia, stia tranquillo l'onorevole Toscanelli che gli assegni della tabella sono in perfetta corrispondenza con le necessità delle costruzioni. Si tratta di linee di difficilissima esecuzione, le quali, per quanto denaro avessimo a disposizione, non potrebbero essere costruite, come egli supponeva, e mandate a compimento nel giro di un anno e mezzo o due. Pur troppo, ce ne vorranno molti più, e converrà, appena il Parlamento abbia approvato questa legge, che si dia mano agli appalti, perchè le opere possano essere ultimate in un tempo non molto lontano.

Ma creda a me l'onorevole Toscanelli, che gli assegni, come si trovano riteriti nella tabella A, rispondono alle esigenze delle costruzioni. D'altronde, egli m'insegna che molti dei pagamenti si fanno sempre alcun tempo dopo che una linea è portata a compimento; cosicchè, se anche fosse vero che i pagamenti dovessero essere posticipati di un anno può essere egualmente sicuro che le linee potranno essere ultimate ed aperte all'esercizio almeno un anno prima di quello stabilito per soddisfare il saldo dei lavori.

E la stessa cosa, onorevole deputato Toscanelli, la stessa cosa, mi creda, si può dire della linea Aulla-Lucca. Di questa linea gli studi non sono ancora ultimati. Solamente per una piccola parte, abbiamo pronti i progetti; e per alcuni tronchi potranno benissimo esser fatti gli appalti, in un termine breve, se la Camera darà i fondi necessari che le abbiamo chiesti con questa legge. Per condurre a compimento una linea di tanta importanza, per la quale prevediamo una spesa di 50 milioni divisa sopra 8 anni, noi sappiamo che occorre il tempo che fu preveduto; e creda l'onorevole Toscanelli, che il Governo non mancherà di fare il debito suo; ed appena approvati gli stanziamenti si affretterà a provvedere con la maggiore sollecitudine perchè siano intrapresi i lavori.

Ma l'onorevole deputato Toscanelli ha mostrato di non avere molta fiducia in questi stanziamenti di bilancio. Egli ha detto, se non erro, che questa linea al pari di parecchie altre, si può considerare come canapata in aria. Con la legge del 1882, egli diceva, si erano pur fatti degli stanziamenti, si erano pur distribuiti sopra un determinato numero d'anni, ma voi vedete che neanche oggi sono compiuti gli studi, anzichè incominciati i lavori.

Le convenienze parlamentari, egli diceva, sono sempre le stesse; siedo su quei banchi l'onorevole Saracco, l'onorevole Genala o l'onorevole Baccarini, i ministri regoleranno sempre i loro atti secondo le convenienze parlamentari.

Francamente, onorevole Toscanelli, dal momento che per 15 mesi, dachè seggo su questi banchi, ho mostrato di saper resistere a tutte le tentazioni che mi sono venute da tante parti perchè si mettesse mano a qualche linea, io non sento proprio il bisogno di rispondere a questa sua, un po' ardita, affermazione. Comprendo bensì, o credo di comprendere, il fine e la portata speciale di queste obbiezioni, che mirano a dimostrare la diversità di trattamento usato a danno di qualche linea, per favorirne altre; ma è facile dimostrare che i timori espressi dall'onorevole Toscanelli non hanno fondamento di ragione.

Prima di tutto, io tengo per fermo, che, pur volendo, nessun ministro potrebbe più usare delle facoltà concesse dalla legge del 1882.

La legge del 1882 permetteva di pigliare i fondi destinati ad una linea e volgerli a beneficio d'un'altra; con la legge proposta, il Governo non ha più questa facoltà, e così non si può avere più timore alcuno, che le disposizioni della legge siano in questa parte violate.

Ma vi è di più: se la legge del 1882 non ha ricevuto la sua esecuzione, a chi la colpa principale? la colpa è tutta delle stime che vennero fatte a casaccio, senz'chè vi fossero progetti definitivi d'esecuzione.

Epperiò è avvenuto che per talune strade si è dovuto spendere, non due, ma tre, ma quattro volte più di quello che era stabilito nelle leggi del 1879 e del 1882.

Qual meraviglia adunque se, avendo ini-

ziati i lavori su tante linee, è venuto a mancare il danaro e non è stato possibile mantenere gli impegni presi con la legge del 1882?

Ma questa cosa di qui innanzi non si dovrà più avverare; imperciocchè voi dovete sapere, o signori, che i calcoli istituiti dal Governo, i quali trovano riscontro nella tabella A, accennano ad una spesa per tre sole linee di 140 milioni, mentre nella legge del 1882 il costo di queste stesse linee si era preveduto per soli 65 milioni.

Voi vedete dunque (e l'onorevole Toscanelli, che è così giusto per tutti, deve esserlo anche per me) che il Governo ha preso le sue misure perchè non si vada all'incontro di nuove sorprese, ed intendiamo che le promesse che diamo con questa legge possano essere seriamente mantenute.

Ma l'onorevole Toscanelli si rassegnerebbe molto probabilmente a rendere il voto favorevole alla legge, quando dalla Convenzione stipulata con la Mediterraanea venisse esclusa la *delenda Carthago* della Genova-Ovada-Asti (si ride) Asti.

Anzi, ho detto male: dovevo chiamarla col nome che diede l'onorevole Toscanelli alcuni giorni addietro, mentre io non era presente, la Genova-Ovada-Saracco-Asti. (ilarità).

Senta, onorevole Toscanelli (*Segni di attenzione*); se io avessi l'onore di sedere ancora sopra quei banchi (ed egli deve ricordare che ho avuto il piacere di essere suo collega per molti anni) io gli potrei facilmente rispondere molte cose per avvertirlo del suo errore: gli potrei dire ad esempio che egli si è ingannato ieri quando parlava di una linea che fruttava appena 140,000 lire al chilometro, mentre l'onorevole Buttini giustamente lo avvisava che questa linea produce già più di 156,000 lire; vale a dire che siamo già andati al di là delle 150,000 lire indicate nella legge, che in questo caso faceva obbligo al Governo di provvedere alla costruzione della strada.

Potrei dirgli ancora (e lascio il resto) che se v'è linea, nel parere mio, che presenti carattere vero e proprio d'urgenza è questa, perocchè la rottura di un ponte, il guasto di una galleria fra Ronco e Novi, fra Novi ed Alessandria, basterebbe a sospendere la vita commerciale fra il porto di Genova e l'alto Piemonte ed una parte della Lombardia.

Ma io, come ministro, non posso dire queste, nè altre cose.

L'onorevole Toscanelli dice che a questa linea si è fatta una condizione privilegiata, o che si è posta in capo alle altre, mentre la legge del 1887 non le assegnava punto questo, nè altro carattere di precedenza.

Non è esatto, me lo consenta l'onorevole Toscanelli, non è esatto il dire che questa linea sia stata posta al disopra delle altre, poichè, a termini di contratto, dovrà essere costruita ed ultimata nel termine di 9 anni.

Ed allora, se Dio ci dia la vita, possiamo sperare di veder compiute persino le linee di quarta categoria; e non mi pare quindi soverchia ed eccessiva la condizione che noi facciamo alla linea Ovada-Asti, sorta dall'iniziativa parlamentare nel 1882, e che il Governo d'allora riconosceva necessarie, ogni qualvolta il prodotto chilometrico della linea superasse la somma di lire 150 mila. Se poi in conseguenza della legge del 1887 che la Camera conosce per filo e per segno, il Governo aveva obbligo di provvedere i fondi necessari per la costruzione di tutte le linee, compresa in modo speciale la Genova-Ovada-Asti, a me non pare di aver commesso il più piccolo peccato, e meno ancora, di aver mancato alle convenienze politiche, proponendo che a questa linea si facesse lo stesso trattamento che è stato fatto a tutte le altre contemplate nelle Convenzioni. Io non mi sento alcun peccato sulla coscienza, e credo di aver fatto nè più, nè meno del mio dovere. Penso piuttosto, che avrei commesso, come diceva l'anno scorso l'onorevole De-Zerbi, un atto di vigliaccheria, se, per la ragione che da tanto tempo si parla di questa benedetta linea, quasichè fosse opera mia, io avessi trascurato gli interessi di quattro grandi provincie, le quali hanno spontaneamente offerto il loro concorso per sollecitare la costruzione. Checchè ne sia, io non dispero ancora che l'onorevole Toscanelli voglia dare il suo voto alla legge, imperciocchè egli si è molto opportunamente occupato