

## 1<sup>A</sup> TORNATA DEL 9 AGOSTO 1862

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE TECCHIO, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Congedo.* — Lettera del ministro dei lavori pubblici riguardante i biglietti per le strade ferrate pei deputati. — Discussione del disegno di legge per modificazioni alla legge sul reclutamento militare — Il ministro per la guerra, Petitti, fa alcune modificazioni agli articoli — Osservazioni dei deputati Monti e De Sanctis, relatore — Spiegazioni del ministro circa il suo assenso all'esclusione dei figli unici (articolo 86) — Emendamento del deputato Robecchi G., oppugnato dal ministro e dal deputato Molfino, e ritirato — Emendamento del deputato Robecchi G. all'articolo 93, combattuto dai deputati Torre e De Sanctis, e rigettato — Emendamento del deputato Macchi, rigettato — Emendamento del deputato Berti-Pichat all'articolo 96 — Emendamento del deputato D'Ondes-Reggio, oppugnato dal ministro per la guerra, e rigettato — Articoli proposti dal deputato Di Martino ed altri, e dal deputato Dini ed altri all'articolo 3, oppugnati dal ministro e dal deputato Monti — Reiezione del primo e ritiro dell'altro — Approvazione dell'articolo 3, ultimo. — Secondo risultamento della votazione per la nomina della Commissione del bilancio. — Domanda di resoconti del deputato Morandini, e spiegazioni del ministro per le finanze, Sella. — È ritirato dallo stesso ministro il regolamento doganale. — Discussione del disegno di legge per l'unificazione del sistema monetario — Dichiarazione del deputato Minghetti — Approvazione degli articoli. — Votazione ed approvazione dei disegni di legge per modificazioni alla convenzione colla società della ferrovia Senese, e revoca delle disposizioni concernenti i padri di dodicesima prole. — Proposta d'ordine del deputato Catucci, ritirata. — Proposizione del deputato Salaris, e di altri per discussione del progetto di legge per ferrovie da costruirsi in Sardegna — Istanze dei deputati Romano G. e Costa A., e obiezioni del ministro per le finanze — La proposta di precedenza non è approvata. — Seguito della discussione del disegno di legge sulle ferrovie meridionali — Approvazione di altri articoli della proposta Bastogi — Osservazioni del deputato Michelini sull'articolo 14, che è approvato — Emendamenti del deputato Ranco all'articolo 15, relativi alle guarentigie — I ministri per le finanze e pei lavori pubblici li combattono — Sono rigettati — Emendamento del deputato Brunet, rigettato — Emendamento del deputato Susani, approvato — Proposta del deputato Brunet all'articolo 17, ritirata — Domanda del deputato Michelini, e spiegazioni del ministro pei lavori pubblici — Si approvano altri articoli. — Relazione sui disegni di legge per l'alienazione dei beni delle maremme, e per concessione delle saline di Barletta.

La seduta è aperta alle ore 8 antimeridiane.

**MASSARI**, segretario, legge i processi verbali delle due tornate precedenti, che sono approvati.

**NEGROTTO**, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

8621. Alcuni cittadini di Frascineto, circondario di Cosenza, chiedono l'abrogazione delle leggi concernenti le tasse di registro e di bollo.

8622. La Giunta comunale di Cava, provincia di Principato Citeriore, protesta contro l'attuazione del progetto di legge intorno alla tassa dei generi di consumo.

8623. Verlengia Simone e Di Giacomo Camillo, di Lama, provincia di Abruzzo Citeriore, domandano che il Governo, nell'assumere l'impresa delle cave da loro scoperte, li indennizzi dei danni sofferti, e li provveda d'impiego presso le cave medesime; qualora poi cotale impresa venga assunta da una società, sia questa tenuta di valersi dell'opera loro.

8624. Dieci procuratori della Curia esercenti presso il tribunale del circondario di Fermo, a nome anche

dei loro colleghi già esercenti, o prossimi ad esserlo all'epoca della promulgazione della legge 17 aprile 1859, chiedono di essere esonerati dall'obbligo della cauzione.

8625. La Giunta comunale e la Camera di commercio di Brescia rappresentano la convenienza che a compimento della rete ferroviaria lombarda vengano costruiti i due tronchi fra Monza-Lecco-Chiavenna e fra Varese-Gallarate.

8626. Vari cittadini, di Chieti, provincia di Abruzzo Citeriore, ingegneri, architetti, appaltatori domandano che il concessionario delle ferrovie meridionali sia obbligato a valersi dell'opera loro.

8627. Bossi Gabriele, di Chieti, provincia di Abruzzo Citeriore, onde definire una vertenza colle finanze nazionali, prega siano accettate le di lui proposte di conciliazione.

8628. Alcuni cittadini padri di famiglia della prefettura di Firenze fanno istanza perchè quei giovani compresi nella prossima leva militare i quali hanno sotto le bandiere un fratello maggiore surro-

1<sup>a</sup> TORNATA DEL 9 AGOSTO

gato con cambio siano dichiarati esenti dal servizio militare.

8629. Il Consiglio comunale di Santa Croce domanda che la dogana di Puntasecca venga elevata alla classe medesima di quella di Scaglietti e Mazzarelli.

8630. Dottore Gaetano e Francesco padre e figlio, di Catania, chiedono di essere rimessi in tempo per presentare i loro titoli del debito nazionale 1848-1849, e commutarli in rendita del 5 per cento.

8631. La Giunta municipale di Monturano trasmette una petizione conforme a quella registrata al numero 8454, concernente i beni delle soppresses corporazioni religiose.

8632. Settemila cinquecento cittadini delle provincie meridionali domandano la revisione delle leggi sul registro e bollo, e la riduzione delle tasse in esse stabilite.

**PRESIDENTE.** Il deputato Melchiorre ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**ATTI DIVERSI.**

**MELCHIOBRE.** Colla petizione 8626 alcuni benemeriti ingegneri della città di Chieti desidererebbero prestare i loro servizi, allo scopo di portare i loro lumi e l'opera loro lungo l'Adriatico a pro della ferrovia che si sta costruendo, perciò si raccomandano alla Camera perchè i nuovi concessionari tengano presente questa loro domanda. Prego pertanto la Camera a voler dichiarare questa petizione d'urgenza.

(È decretata d'urgenza.)

**PRESIDENTE.** Il deputato Pinelli scrive che dietro ordini superiori dovendosi recare a Modena, non può intervenire alle ultime sedute della Camera.

Il signor dottore Beggi, di Londra, fa omaggio di una copia di una di lui opera intitolata: *The papal criminal history.*

Il ministro dei lavori pubblici scrive:

« La nota apposta ai viglietti onde sono provvisti i signori membri del Parlamento pel libero loro percorso sulle strade ferrate italiane e sui piroscafi postali circa alla loro validità 20 giorni prima della convocazione del Parlamento, durante le Sessioni, sino a 20 giorni dopo la cessazione della Legislatura non restringe punto la validità di essi alla semplice durata delle Sessioni, escludendone i periodi di proroga, ma riguarda essenzialmente quei membri del Parlamento, i quali essendo eletti durante il periodo di proroga, per questi stabilendo l'epoca da cui potrà aver effetto l'agevolezza, per gli altri conceduta senza distinzione.

« Mercè questa spiegazione e le disposizioni fatte sino dallo scorso dicembre presso le società di strada ferrata e di navigazione postale, porta chi scrive opinione che niun incaglio potrà ridondare durante la prossima chiusa della Sessione parlamentare al libero tras-

porto dei signori rappresentanti sulle strade ferrate e sui piroscafi postali.

**MASSARI.** Ieri sera ho ricevuto dal nostro onorevole collega il deputato Pace, che per ragioni domestiche non ha potuto intervenire in questo scorcio di Sessione, e che risiede a Castrovillari in Calabria, il seguente telegramma, col quale mi incarica di fare una comunicazione alla Camera, che io non saprei fare in termini migliori se non dando lettura del suo telegramma. È concepito nei seguenti termini:

« Pace si associa alla Camera che applaude proclama del Re, manifestate questo a colleghi. »

*Voci.* Bravo Pace!

**DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER MODIFICAZIONI ALLA LEGGE ORGANICA SUL RECLUTAMENTO DELL'ESERCITO.**

**PRESIDENTE.** Si apre la discussione sul progetto di legge di modificazioni alla legge organica del reclutamento dell'esercito.

Ho già annunziato alla Camera che è cessato il conflitto tra la Commissione e il Ministero, in vista del quale era stata sospesa la discussione di questa legge.

Ora, se nessuno chiede la parola sulla discussione generale, si procederà alla discussione degli articoli.

(Si passa alla discussione degli articoli.)

L'articolo 1 concertato nuovamente tra il Ministero e la Commissione è il seguente:

« Gli inscritti che a tenore della legge sul reclutamento del 20 marzo 1854 debbono far parte del contingente della prima e seconda categoria saranno assentati immediatamente dopo l'esame definitivo.

« I giovani componenti la prima categoria subito dopo l'assento saranno diretti alla destinazione. »

Chi intende approvarlo, sorga.

(È approvato.)

« Art. 2. Gli articoli 10, 18, 86, 87, 88, 93, 95, 96 e 178 sono modificati nel seguente modo:

« Art. 10. Il contingente assegnato a ciascun circondario è dal prefetto o sotto-prefetto ripartito fra i mandamenti di cui esso si compone in proporzione del numero degli iscritti nella lista di estrazione d'ogni mandamento. Salvo la città di Napoli, tutte le altre che comprendono più mandamenti nel loro territorio sono considerate per la leva come contenenti un solo mandamento. »

Se non c'è opposizione, resta approvato in questi termini l'articolo 10.

**DE SANCTIS, relatore.** Domanderei la parola per uno schiarimento.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**DE SANCTIS, relatore.** L'articolo 2 dice *gli articoli* 10, 18, ecc., siccome qualcuno di questi articoli potrebbe dietro la discussione essere soppresso, così io doman-

derei che approvandosi il principio rimanessero in bianco i numeri.

**PRESIDENTE.** Come l'onorevole relatore ha sentito, io ho letto l'articolo 10, ed ho poi domandato se veniva approvato. S'intende così riservata la indicazione dei numeri successivi a quello dell'articolo 2.

**PETITTI, ministro della guerra.** Faccio osservare che questi articoli fanno parte di un articolo solo, e se ne fa la divisione.

**PRESIDENTE.** L'articolo 2 dice: «Gli articoli seguenti sono modificati.»

Il primo articolo modificato è l'articolo 10, di cui ho dato lettura, e se non v'ha opposizione, s'intende approvato.

(È approvato.)

« Art. 18. I ricorsi contro le decisioni dei Consigli di leva devono porgersi al ministro della guerra nei trenta giorni successivi alla decisione del Consiglio, servate le prescrizioni del regolamento di cui all'articolo 1.

« Il ministro, sentito il parere d'una Commissione composta d'un ufficiale generale, di due ufficiali superiori e di due consiglieri di Stato, potrà annullare le dette decisioni.

« I ricorsi preaccennati non sospendono gli effetti delle decisioni dei Consigli di leva. »

(È approvato.)

« Art. 86. Va esente dal concorrere alla formazione del contingente l'iscritto che al giorno stabilito pel suo assento si trovi in una delle seguenti condizioni :

« 1° Unico figlio maschio ;

« 2° Unico figlio maschio, » ecc.

**PETITTI, ministro per la guerra.** Io debbo spiegare i motivi pei quali...

**PIROLI.** E l'articolo 78 ?

**PETITTI, ministro per la guerra.** L'articolo 78 fu eliminato.

D'accordo colla Commissione ho accettato l'articolo 86, a condizione che essa desista dalle modificazioni all'articolo 78. In seguito a questo concerto ho presentato al presidente il progetto di legge corretto, ed è su questo che la Camera è chiamata a votare.

**PRESIDENTE.** Infatti, io nel leggere gli articoli come sono modificati, ho letto l'articolo 10 che prima non c'era, e poi il 18.

**PETITTI, ministro per la guerra.** Abbiamo fatto una nuova combinazione colla Commissione...

**MONTI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il deputato Monti ha la parola.

**MONTI.** Io ho fatto conoscere ai membri componenti la Commissione, che erano presenti, quali furono gli accordi e le convenzioni che si erano prese col ministro della guerra, il quale, mediante le occorrenti modificazioni che intendeva introdurre, avrebbe portato in discussione il presente disegno di legge.

Io credo di avere comunicato a tutti i membri della

Commissione qual era l'intendimento del ministro della guerra.

Però, se mi permettono, dirò ancora che questo articolo 78 non ha niente a che fare colla statura del soldato. L'articolo 78 dice che « saranno riformati gli iscritti appartenenti alla classe chiamata, i quali risulteranno minori della statura di metri 1 54; » ma l'articolo a cui forse ha voluto alludere la Commissione è l'articolo 81, non il 78. L'articolo 81 dice così :

« Gli iscritti da cui si superi la statura di metri 1 54, ma non si raggiunga quella di metri 1 56, sono rimandati alla prima ventura leva ; e non avendola neppure a quell'epoca raggiunta, devono essere riformati dal Consiglio. »

Di modo che, propriamente, l'articolo allusivo alla statura non sarebbe l'articolo 78, ma l'81 : e lasciando sussistere nel presente progetto l'articolo 78, introdotto dalla maggioranza della Commissione, sarebbe esso articolo innocentissimo, imperocchè sarebbero egualmente riformati tutti gli iscritti, i quali non abbiano la statura di metri 1 56.

**DE SANCTIS, relatore.** L'abbassamento della statura di un centimetro era stato introdotto come un corrispettivo di quella diminuzione che sarebbe derivata nell'esercito dall'esenzione del figlio unico. Quanto al modo d'effettuarlo è evidente che avrebbe richiesto la modificazione degli articoli 81 e 82, nondimeno, poichè il ministro della guerra non crede necessario questo corrispettivo, la Commissione vi rinuncia ben volentieri.

Però possiamo passare all'articolo 86, parendomi ozioso che la discussione si prolunghi inutilmente sull'articolo 82.

**PRESIDENTE.** Procediamo all' articolo 86 che venne modificato.

« Art. 86. Va esente dal concorrere alla formazione del contingente l'iscritto che al giorno stabilito pel suo assento si trovi in una delle seguenti condizioni :

« 1° Unico figlio maschio ;

« 2° Unico figlio primogenito e, in mancanza di figli, nipote unico primogenito di madre od avola tuttora vedova, o di padre o d'avolo entrato nel 70° anno di età ;

« 3° Primogenito di orfani di padre e madre, ovvero il maggiore nato di essi, se il primogenito suo fratello consanguineo si trovi in alcuna delle condizioni indicate nei numeri 1, 2 e 3 dell'articolo 93. »

**PETITTI, ministro per la guerra.** Debbo a me stesso e debbo alla Camera spiegare in brevi parole i motivi per cui mi opposi dapprima a quest'emendamento e poscia mi risolsi ad accettarlo.

In massima generale credo che convenga allargare e esenzioni per motivi di famiglia, sia che la leva colpisca tutti gli individui validi come da noi, sia che ne colpisca una parte soltanto come in altri paesi.

Nel primo caso, perchè lasciando alla famiglia maggior numero di braccia per l'agricoltura, per l'industria

e pel commercio, la leva riesce meno gravosa e per conseguenza meno odiosa.

Nel secondo caso, perchè è molto più giusto che sieno le circostanze di famiglia che decidano sul debito di prestare o no il servizio militare, anzichè la sorte. Però nel mio concetto le esenzioni dovrebbero informarsi allo spirito della legge del 1854, vale a dire dovrebbero essere accordate nei soli casi in cui la famiglia ha necessità della presenza dell'individuo che ne godrebbe. Di più queste esenzioni dovrebbero stare in certi limiti, onde la forza dell'esercito non avesse a diminuire soverchiamente di numero.

Premesse queste basi, io non poteva accettare quest'emendamento, perchè il padre, che non abbia 50 anni e che sia valido al lavoro, non ha bisogno dell'opera dell'unico suo figlio pel sostentamento; e nella molteplicità dei casi che si presentano alla leva ce ne sono sicuramente molti, i quali meriterebbero la preferenza su questo.

Inoltre, siccome le esenzioni dei figli unici di padre entrato nel cinquantesimo anno di età ammonteranno alla cifra di circa 15,000, e siccome io non aveva dati sufficienti per poter giudicare quale sarebbe l'aumento che ne deriverebbe da questa proposta, io temeva che la diminuzione del contingente potesse essere soverchia, e che perciò una simile proposta non potesse essere ragionevole in questo momento in cui l'esercito ha bisogno di essere portato alla massima forza.

In questi ultimi giorni ho riesaminata la questione. Io mi sono abboccato con molti onorevoli colleghi, i quali si sono compiaciuti di farmi conoscere le loro opinioni a questo riguardo; ed ho anche raccolto informazioni dalle autorità militari nelle varie parti d'Italia.

Dal complesso di questi studi e di queste notizie io ho potuto persuadermi che, siccome l'esenzione in discorso esisteva nelle leggi vigenti in alcune parti d'Italia, siccome in alcune altre parti la ripartizione del terreno è fatta tra i coloni, in guisa che il concorso del figlio unico è realmente necessario alla famiglia stessa, così il negare quest'esenzione recherebbe un grandissimo malcontento alle popolazioni, e renderebbe questa legge odiosa, mentre in sostanza è molto più mite che non fossero tutte le altre leggi dei cessati Governi d'Italia.

Se si paragona il totale delle esenzioni che accorda la legge del 1854 col totale delle esenzioni che accordano tutte le altre leggi di leva esistenti, io sono certo che il vantaggio stia per quella, ma siccome è nella natura umana che i favori si accolgono senza farne gran caso, mentre invece si bada sempre con molta attenzione al danno, sia pur questo lieve, così bisogna prendere le popolazioni come sono (*Benissimo!*), ed in questa grande opera dell'unificazione d'Italia bisogna avere anche riguardo al sentimento popolare, all'opinione pubblica, quando questa non si trova in diretta ed assoluta opposizione coi principii di eterna giustizia e col l'interesse del bene generale. (*Bravo!*)

Ho ceduto pertanto a questo sentimento ed alla neces-

sità di rendere questa legge meno odiosa che sia possibile.

Un'altra considerazione mi spinse a questa risoluzione, il desiderio cioè di veder votato in questo scorcio di Sessione questo progetto di legge, il quale sotto altri rapporti è urgente ed indispensabile. In questi passati giorni ho fatto degli studi per farmi un criterio della diminuzione che da questo emendamento ne deriverebbe nel contingente di leva; mi sono procurato dati statistici dalla Lombardia, dove tutti sanno che l'esenzione dei figli unici esisteva; ho fatto il ragguaglio tra gli iscritti sulle liste di leva di tutta Italia con quelli di Lombardia, e, prese per base le esenzioni date in Lombardia, ho riconosciuto che la diminuzione del contingente di leva per effetto dell'emendamento in discorso sarebbe di 4000 uomini circa.

È da osservare che in Lombardia, se non erro, gli iscritti di leva non facevano valere il loro diritto alla esenzione salvo che toccasse loro per sorte di prestar servizio militare, e da noi invece, siccome tutti sono soldati, così tutti fanno valere questo diritto. Si può dunque asserire con sicurezza che la diminuzione nel contingente nel fatto si verificherà maggiore di 4000.

Io dovevo farmi un criterio, e me lo sono fatto con un calcolo ipotetico, se si vuole, sulle età, ho ricercata cioè l'età in cui generalmente i coloni, vale a dire la parte più numerosa della popolazione, prendono moglie, ed ho creduto che in media si possa stabilire dai 22 ai 23 anni; ho notato che gli iscritti di leva sono chiamati a prestar servizio dai 20 ai 21 anni, e sono venuto nella conclusione che gl'iscritti che godrebbero di questa nuova esenzione sarebbero i figli di padri entrati nei 43, 44, 45, fino ai 49 anni di età.

Per contro coll'attuale legge di leva gl'iscritti esenti sono i figli di padri entrati nel 50°, nel 51°, fino al 65° anno d'età, calcolando che l'età media di questi sia di 65 anni. Non che 65 anni sia la media della vita umana, bensì solo la media della vita di coloro che hanno raggiunto il 50° anno di età.

In questa ipotesi, nel calcolo numerico delle esenzioni ai figli di genitori compresi per età in una serie di 15 anni consecutivi, avrei ad aggiungere quelli di un'altra serie di 7 anni, vale a dire invece di calcolare i figli di padri di 15 età diverse, avrei a calcolare i figli di padri di 22 età, e su questa base, dato che le esenzioni dei figli unici ascendano attualmente a 15 mila, esse ascenderebbero a 22 mila, e la diminuzione recata al contingente da questo emendamento ascenderebbe a 7 mila uomini.

Io non mi faccio illusione, la diminuzione è considerevole, ma osservo che questa cade sulla seconda categoria, dimodochè il contingente di prima categoria, che è quello che nei tempi ordinari forma realmente l'armata (dacchè la seconda categoria non è che una riserva), non soffrirebbe diminuzione. Solo la seconda categoria avrebbe adunque una diminuzione di 7 mila uomini, la quale per cinque anni darebbe in totale una

diminuzione di 35 mila uomini, la quale non è certo da disprezzare soprattutto nelle attuali contingenze.

Io ho accennato alla Camera in altra discussione che la seconda categoria, in cinque anni, dovrebbe dare circa 200 mila uomini di riserva. Ora, con quest'emendamento, la riserva sarà ridotta a 170 o 165 mila uomini. Cionnullameno accetto l'emendamento in considerazione di un sentimento generale, di un desiderio vivissimo delle masse, il quale parmi sia da rispettare. (*Bravo! Bene!*)

Mi rimane una speranza, ed è che la diminuzione della seconda categoria del contingente di leva sia compensata da un maggior numero di volontari, i quali in occasione di guerra vengano come nel 1859 ad accrescere l'armata regolare. (*Bravo!*)

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Camozzi.

**CAMOZZI.** Io sono persuaso che tutto il paese saprà buon grado al signor ministro della guerra degli studi profondi ch'egli ha fatti in proposito; ma io vorrei pregarlo anche di una cosa.

Se non erro, l'articolo 93...

**PETITTI, ministro per la guerra. (Interrompendo)** Non siamo ancora all'articolo 93.

**PRESIDENTE.** Avverto che il deputato Robecchi Giuseppe ha proposto un altro emendamento, vorrebbe cioè che vi fosse un'altra esenzione concepita come segue:

« § 86 (numero 5). Iscritto appartenente a famiglia miserabile che deve provvedere al mantenimento di individui della famiglia per età o infermità impotenti a qualsivoglia lavoro. »

Il deputato Robecchi ha la parola per svolgerlo.

**ROBECCHI G.** Io applaudo alle parole dette dal ministro della guerra e acconsento di buon grado che i figli unici e maschi siano esenti. Ma se la Camera ammette questa esenzione a maggior ragione deve ammettere la esenzione dei veri sostegni delle famiglie che sono miserabili, poichè la esenzione dei figli unici maschi va a profitto tanto del ricco come del povero, mentre invece la esenzione dei sostegni di famiglia va a sollievo non del ricco, il quale può anche surrogare, ma soltanto delle famiglie miserabili.

Non può la Camera immaginarsi quali lagrimevoli casi si producano avanti ai Consigli di leva, casi a cui i Consigli di leva sono impotenti a rimediare, atteso il soverchio rigore della legge.

Ho avuto occasione di convincermi, assistendo come assessore di una delle principali città del regno, a parecchie leve, che veramente molte famiglie sarebbero ridotte alla più squallida miseria se fosse ad esse sottratto l'iscritto, che è l'unico loro sostegno.

Ponete, per esempio, il caso di un padre il quale sia malaticcio, ma non dichiarato assolutamente incapace, a norma dell'articolo 93; ponete che vi siano nella famiglia altri figli impotenti o per difetti fisici o morali o per età, ebbene, l'iscritto, il quale sarebbe per certo l'unico sostegno tanto del padre come di questi figli o infermi o in età minore, l'iscritto, dico, secondo la

legge del 1854 non sarebbe esente, poichè non potrebbe essere considerato come primogenito di orfani, dal momento che ha il padre il quale, sebbene sia quasi incapace al lavoro, non è però nella condizione del paragrafo 93, che prescrive che, perchè uno sia giudicato come non esistente in famiglia, deve essere dichiarato *assolutamente* incapace a qualunque proficuo lavoro.

Ponete, per esempio, un altro caso: che il padre sia sessagenario e sia dichiarato impotente a qualunque proficuo lavoro; ponete che vi sia un fratello maggiore, il quale sia ammogliato ed abbia tutta la sua famiglia da mantenere, che inoltre nella famiglia dell'iscritto vi siano ancora degli altri figli impotenti per età o per malattia a provvedere a se medesimi, ebbene, quest'iscritto dovrebbe ancora soggiacere alla leva, non potendo essere considerato come primogenito d'orfani, sebbene egli abbia il sacrosanto dovere di provvedere tanto al padre come ai figli, perchè il fratello maggiore, che è miserabile egli pure, e che è sortito dalla famiglia, ed ha la famiglia sua da mantenere, naturalmente non può concorrere a mantenere la famiglia del coscritto.

Potrei aggiungere altri molti casi, che taccio onde non prolungare la discussione.

Io non mi oppongo, e trovo anzi giustissimo che la Camera abbia da sanzionare l'esenzione dei figli unici maschi, ma credo che a maggior ragione dovrebbe esentare gl'iscritti i quali appartengono a famiglie assolutamente miserabili, e che risultano essere l'unico appoggio, l'unico sostegno di altri individui appartenenti alla famiglia medesima, che sono inetti o per età o per difetti fisici o morali a qualsiasi lavoro.

**PRESIDENTE.** Il ministro per la guerra ha facoltà di parlare.

**PETITTI, ministro per la guerra.** È assolutamente impossibile di accettare un emendamento così generale come quello dell'onorevole Robecchi. Nelle leggi di leva bisogna assolutamente specificare i casi, altrimenti si lascia troppo all'arbitrio dei Consigli di leva, e lasciando molto all'arbitrio di questi Consigli si corre il rischio grandissimo di diminuirne la considerazione.

Si sa che l'uomo è per natura disposto a pensar male, quindi quando un iscritto alla leva vede un suo compagno ottenere l'esenzione in condizioni eguali, per avviso suo, alle proprie, mentre egli non l'ha ottenuta, anzichè imputare l'esenzione dell'altro al diverso concetto che il Consiglio di leva può essersi fatto nei due casi, egli l'imputa alla parzialità del Consiglio, e quando questi casi si ripetessero i Consigli non potrebbero a meno di soffrirne discredito.

Anzichè mettere i Consigli di leva nella posizione di essere in discredito conviene invece circondarli della massima considerazione, della massima forza morale, imperocchè l'ufficio a cui questi Consigli attendono è tanto delicato, tanto importante che l'opera loro non può farsi altrimenti.

Del resto io credo che l'emendamento proposto dal

deputato Robecchi sarebbe molto più a proposito all'articolo 93.

Io credo che colle esenzioni stabilite dalla legge della leva si provvede a un dipresso a tutti i casi. Si verifica bensì quanto ha accennato il deputato Robecchi d'una famiglia in cui uno dei membri non sia assolutamente inabile, ma non possa guadagnar tanto da aiutare i suoi. Ma questo, lo ripeto, tornerà opportuno all'articolo 93, sul quale io accetterò la discussione.

A questo punto la Camera farebbe molto male ad accettare l'articolo d'aggiunta generico dell'onorevole Robecchi.

**ROBECCHI G.** Io accetto il sistema proposto dal Ministero, vale a dire ritiro il mio emendamento, e mi riservo di proporre qualche modificazione all'articolo 93, la quale conduca alla stessa conclusione, cioè che sia meglio definita la impossibilità al lavoro, e che siano allargate le parole e lo spirito della legge per ciò che riguarda le esenzioni da accordarsi agli individui a cui incombe il dovere naturale e civile di proteggere e mantenere altri individui della medesima famiglia.

**MONTI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Su che?

**MONTI.** Su questa proposta.

**PRESIDENTE.** È ritirata.

**MONTI.** La riprodurrò.

**PRESIDENTE.** Quando la riprodurrà, allora darò a lei la parola.

**MONTI.** Se il ministro accettò in massima...

**PETITTI, ministro per la guerra.** Io non l'accetto.

**PRESIDENTE.** Il ministro non aveva detto di accettare in massima la proposta, ma solo ch'egli ne accetterebbe la discussione all'articolo 93.

Il deputato Molfino ha la parola.

**MOLFINO.** Signori, dissidente in seno della Commissione quanto ad introdurre nel progetto di legge la esenzione del figlio unico, se dal Ministero non si fosse receduto dal suo primo pensiero di non accettarla, io avrei potuto con molti argomenti sostenere le ragioni per le quali nella Commissione io con altri ci opponevamo a questa esenzione. Ma se il ministro, che è responsabile della formazione ed esistenza dell'esercito, l'accetta, io non entro più in tale argomento.

A questo punto però della discussione, prevedendo che possano venir presentati molti emendamenti tendenti ad introdurre altre esenzioni, non posso a meno di avvertire e ricordare alla Camera come la Francia, la quale è certo in condizioni migliori di noi, quanto ad esercito, non ha, in forza delle sue leggi di reclutamento, che il sedici per cento di esenzioni, mentre colla legge del 1854, come sta, noi già abbiamo più di ventitre per cento.

Ora ognuno che voglia fare l'Italia si metta la mano sul cuore e vegga se sia più conveniente di sentire i palpiti di compassione per gli individui, oppure di essere per un momento tiranni, ma dare molti soldati alla patria.

Pensi perciò la Camera alle conseguenze e ai bisogni

della nazione prima di accogliere quegli emendamenti che si volessero proporre per estendere le esenzioni.

**PRESIDENTE.** All'articolo 86 il deputato Panattoni ha inviato la proposta di un'aggiunta che avrebbe carattere transitorio, così concepita:

« Che si debba esentare eziandio il fratello di colui che si è fatto surrogare da un cambio sotto l'impero delle leggi locali che assicuravano queste esenzioni. »

Domando se è appoggiata.

(Non è appoggiata.)

**MONTI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Quando non è stata appoggiata, non la si può discutere.

Rileggo adunque l'articolo 86:

« Va esente dal concorrere alla formazione del contingente l'inscritto che al giorno stabilito pel suo assento si trovi in una delle seguenti condizioni:

« 1° Unico figlio maschio;

« 2° Unico figlio maschio, » ecc. (*Vedi sopra*)

Chi intende approvarlo, sorga.

(È approvato.)

« Art. 87. È parimente esente l'inscritto che abbia un fratello consanguineo al servizio militare, purchè quest'ultimo:

« 1° Non risulti nelle condizioni definite nell'articolo 112, e non serva nella qualità d'affidato che abbia terminata la ferma, d'assoldato anziano, o di assoldato, di surrogato ordinario, o di designato per iscambio di numero, o di volontario nel caso previsto dall'articolo 156;

« 2° Non sia arrolato nel corpo Reali Equipaggi per leva straordinaria in tempo di pace;

« 3° Non si trovi per colpa propria sotto le armi oltre la durata dell'assento ordinario, o per punizione in un corpo disciplinare. »

Qui non v'è modificazione alcuna. Se non v'è opposizione, s'intende approvato.

(È approvato.)

« Art. 88. È pure esente l'inscritto che abbia un fratello consanguineo:

« 1° In ritiro per ferite, o per infermità dipendenti dal servizio;

« 2° Morto mentre era sotto le armi;

« 3° Morto mentre era in congedo illimitato nel solo caso che la morte sia avvenuta in conseguenza di ferite od infermità dipendenti dal servizio;

« 4° Morto mentre era in riforma per ferite ricevute o per infermità dipendenti dal servizio;

« L'esenzione nei casi ora espressi avrà luogo anche quando il fratello serviva in qualità di volontario nel senso dell'articolo 156. Essa però non avrà luogo qualora il fratello servisse nella qualità di assoldato anziano, o di assoldato, di surrogato ordinario, o di assentato con iscambio di numero. »

**PETITTI, ministro per la guerra.** Io propongo di cancellare le parole: « avrà luogo anche quando il fratello serviva in qualità di volontario a norma dell'articolo 156, » le quali sono inutili.

Si dirà pertanto:

« L'esenzione nei casi ora espressi non avrà luogo qualora il fratello servisse nella qualità di assoldato anziano, o di assoldato, di surrogato ordinario, o di assentato con iscambio di numero. »

La variazione essenziale a quest'articolo si è fatta togliendo le parole del numero 2: « e si trova nelle condizioni di cui all'articolo precedente. »

Avendo tolte queste parole, cessa la necessità di quest'aggiunta.

**PRESIDENTE.** L'alinea rimarrebbe dunque così concitato:

« La esenzione nei casi ora espressi non avrà luogo qualora il fratello servisse nella qualità di assoldato anziano, o di assoldato, di surrogato ordinario, o di assentato con iscambio di numero. »

Se non c'è opposizione, quest'articolo 88 s'intende approvato con questo emendamento all'alinea.

(È approvato.)

« Art. 93. Nello stabilire il diritto d'un iscritto all'esenzione debbono considerarsi come non esistenti in famiglia:

« 1° I membri di essa che sono ciechi d'ambi gli occhi, sordo-muti o cretini;

« 2° Quelli che per mostruosa struttura o per fisici difetti non possono reggersi in piedi senza il soccorso d'altra persona o di meccanismo;

« 3° Quelli che sono affetti da tali infermità permanenti ed insanabili, imperfezioni o difetti fisici che li rendano assolutamente inabili a lavoro proficuo;

« 4° Quelli che, condannati a pene criminali, siano detenuti nel luogo di pena e vi debbono ancora rimanere per anni dodici, decorrendi dall'epoca in cui si stabilisce il diritto dell'iscritto all'esenzione. »

**ROBECCHI GIUSEPPE.** Al numero 3 io proporrei questo emendamento, che si ommettesse la parola *assolutamente*, e che dopo le parole *inabile a lavoro proficuo*, si aggiungessero le parole *secondo la loro condizione*, perchè il lavoro è relativo.

**TORRE.** Domando la parola.

**ROBECCHI G.** Sopprimo la parola *assolutamente* perchè uno può essere ancora capace di guadagnare pochi centesimi, i quali, supposto anche che sieno sufficienti pel suo mantenimento, non sono per certo bastanti al sostegno della famiglia.

Quanto poi alla seconda parte del mio emendamento essa fu introdotta per la ragione che la impotenza al lavoro è relativa. Giunti ad una certa età, non si può cambiar mestiere. Chi è avvezzo a vivere dell'opera della intelligenza non può guadagnare il pane facendosi manuale, o viceversa. Ho visto i Consigli di leva respingere le petizioni di individui ridotti ad uno stato veramente pietoso.

Il lavoro è affatto relativo; uno può essere impotente al lavoro date le sue circostanze, le sue abitudini, la sua attitudine fisica e morale; e quindi io credo che sarebbe logico e giusto introdurre nella legge questa disposizione, che dovesse ritenersi non esistente in fami-

glia quello che è inabile al lavoro, *secondo la sua condizione*.

**PRESIDENTE.** L'emendamento del deputato Robecchi consiste nel dire che invece delle parole: *li rendano inabili a lavoro proficuo*, si scriva: *li rendano inabili a lavoro proficuo, secondo la loro condizione*.

Domando se quest'emendamento sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Il deputato Torre ha la parola.

**TORRE.** Io non credo che il ministro della guerra possa accettare quest'emendamento del deputato Robecchi; per quanto quest'emendamento sia proposto per un sentimento nobile e generoso, tuttavia io stimo che mentre che si vuole assegnare dei limiti ai Consigli di leva perchè giudichino rettamente ed esattamente sulla condizione dei padri e delle famiglie di coloro che concorrono alla leva, con quest'emendamento noi diamo invece luogo ed occasione ad arbitrii per parte dei Consigli di leva, e verremo veramente a produrre confusione tale nei giudicati degli stessi Consigli, che in verità non potrebbero a meno di non riuscire a delle parzialità secondo il criterio dei diversi consiglieri delle varie provincie. Così, per esempio, avverrebbe che a Torino un diritto sarebbe interpretato più largamente, a Genova più strettamente, ed avremmo una diversità di giudizio, il che produrrebbe ingiustizie. Il dire che uno è più o meno abile o non abile al lavoro è un'espressione, lo ripeto, troppo vaga, e la legge ha bisogno di determinare in modo più preciso quel che intende dire parlando d'un uomo inabile al lavoro.

Un uomo può avere una malattia temporanea che lo renda inabile al lavoro, quindi per qualche mese un padre, per esempio, non potrà mantenere la sua famiglia. Non credo che in tal caso si debba esentare il figlio. Questa malattia può scomparire col tempo, e intanto il giudizio delle autorità componenti il Consiglio di leva avrà per effetto di esentare dal servizio chi dovrebbe esservi chiamato, poichè siamo tutti piuttosto propensi alla pietà.

In tal modo il diritto d'esenzione sarebbe allargato contrariamente allo spirito della legge ed all'interesse dell'esercito.

Debbo quindi pregare la Camera di non accettare l'emendamento dell'onorevole Robecchi, sebbene io lo riconosca dettato da sentimenti generosi.

**DE SANCTIS, relatore.** La maggioranza della Commissione non accetta l'emendamento proposto dal deputato Robecchi.

Non ripeterò le osservazioni tecniche fatte dal deputato Torre; mi restringerò a due sole osservazioni.

Allorchè si fanno delle leggi, nulla v'ha di più pericoloso che entrare nella via dei casi particolari. Finchè i casi sono abbastanza generali, si può limitare il potere discrezionale degl'impiegati locali, come, per esempio, dei Consigli di leva. Quando i casi diventano troppo minuti e tali che non si possono ridurre ad una regola costante, allora si può facilmente cadere nell'arbitrio e nel potere discrezionale.

Vengo alla seconda osservazione, la quale credo che possa avere per effetto d'indurre il deputato Robecchi a ritirare il suo emendamento.

La legge che proponiamo in questo momento non è una legge compiuta. Negli uffici fu discusso se non era il caso di fare una nuova legge, e vista la ristrettezza del tempo e l'impossibilità di entrare in un sì grave lavoro, si disse: è meglio il bene per ora che non aver nulla per volere l'ottimo.

Quindi per ora noi approviamo le modificazioni più urgenti, salvo il fare appresso una legge perfetta in tempi più tranquilli, quando non avremo più bisogno urgente di domandare soldati, soldati e soldati, come domandiamo imposte, imposte ed imposte.

Ciò posto, io pregherei l'onorevole Robecchi a voler ritirare il suo emendamento.

**PRESIDENTE.** Il deputato Monti ha facoltà di parlare.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Pare che la Camera desideri di andare ai voti. (Sì! sì!)

Pongo ai voti...

**ROBECCHI GIUSEPPE.** Desidererei sentire quale è l'opinione del ministro della guerra sul mio emendamento.

**PETITTI, ministro per la guerra.** Io debbo dichiarare che non posso assolutamente accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Robecchi, e ne dico i motivi.

Quando è venuta in discussione la legge sul reclutamento dell'esercito l'articolo 93 non esisteva, perchè nell'antica legge piemontese del 1837 si consideravano come non esistenti in famiglia soltanto i maniaci, i paralitici, i ciechi di ambi gli occhi e quelli che non potevano reggersi, salvo che coll'aiuto di meccanismi. Si è quindi introdotto il numero 3 dell'articolo 93, ma si è sentita la necessità di stabilirlo in termini ben ristretti per non lasciare una latitudine ai Consigli di leva la quale degenererebbe in arbitrio. E infatti, qual criterio ha un Consiglio di leva per giudicare che un uomo può o no mantenere la famiglia col proprio guadagno? Un Consiglio stimerà che occorrono cinque franchi al giorno per quest'oggetto; un altro crederà che sono sufficienti quaranta centesimi. Questo basta per persuadere alla Camera in quale anarchia si cadrebbe.

Alcuni deputati lombardi asseriscono che la legge in vigore nelle loro provincie conteneva una disposizione analoga a quella proposta dall'onorevole Robecchi. Ignoro come procedessero le cose colà, ma posso assicurare la Camera che, se un simile provvedimento si estendesse a tutta l'Italia, ne nascerebbero grandissimi inconvenienti; imperocchè provocherebbe giudizi dei Consigli di leva i quali sarebbero riguardati come immorali; e nel risultato il contingente di leva sarebbe notevolmente diminuito.

Io ho fatto una concessione grandissima, quella che riguarda i figli unici, pei quali il contingente di leva verrà probabilmente diminuito di circa settemila uomini. Spero che i signori deputati vorranno anch'essi

dalla loro parte essere discreti e contentarsi di questa concessione senza domandare di più.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'emendamento del deputato Robecchi, il quale consiste nel sostituire alle parole « li rendono inabili a lavoro proficuo, » queste altre: « li rendono inabili a lavoro proficuo secondo la loro condizione. »

(Non è approvato.)

Il deputato Macchi propone un numero 4 così concepito:

« I figli dei contadini colpiti da pellagra in istato cronico quando gli altri fratelli siano impotenti al lavoro. »

**MACCHI.** Io non posso disconoscere le ragioni che hanno indotto la Camera a tenere questa legge sulle generali, e di scostarsi il più che sia possibile dai casi speciali, imperocchè, troppo preoccupandosi dei casi particolari, potrebbe presentarsi tal numero di eccezioni da rendere quasi illusoria la legge.

Pregherei però la Camera a considerare che l'eccezione che io faccio è di una gravità affatto eccezionale.

Tutti voi sapete come alcune provincie d'Italia sono afflitte da un male terribile, quello della pellagra, male cagionato in gran parte dalle miserande condizioni economiche ed igieniche in cui trovansi molti poveri contadini, i quali vivono una vita piuttosto da bruti che da uomini. Ebbene, in questo caso, siccome non si potrebbe letteralmente comprendere i pellagrosi nel paragrafo 3, cioè tra gli infermi *permanentemente ed insanabili*, io credo che nei Consigli di leva essi non potrebbero venir contemplati, ed è per ciò che io scongiuro la Camera ad ammettere esplicitamente questa eccezione.

E per vero, se i pellagrosi non sono permanentemente inetti al lavoro, lo diventano proprio nella stagione estiva, cioè quella in cui il lavoro loro è proficuo. In tal caso, quando un povero padre di famiglia abbia, per esempio, otto o dieci figli, e ne abbia sette tutti inabili al lavoro, e che nella stagione estiva sia assalito dalla pellagra, se ha un unico figlio che possa provvedere al mantenimento del resto della famiglia, e se questo figlio è colpito dalla leva, certamente la legge diventerebbe di una crudeltà imperdonabile.

**BRUNO.** Domando la parola.

**MACCHI.** Tanto è, che le leggi vigenti nelle provincie, le quali vanno soggette a questa grande malattia, finora hanno esentati i giovani che si trovano in siffatte circostanze. Tale è la legge sulla leva austriaca. Talchè non credo che con questa legge noi dobbiamo mostrarci più inumani e meno sensibili a queste circostanze, che, ripeto, sono affatto speciali, di quello che fossero le leggi anteriori.

Notate poi che la malattia della *pellagra* è di tale gravità (e chi ne ha appena conoscenza lo sa) che prostra completamente le forze non solo fisiche, cosicchè rende l'individuo che ne è colpito impotente al lavoro,



ma spesse volte ne paralizza fin anche le facoltà mentali e lo spinge al suicidio.

**DE SANCTIS, relatore.** Domando la parola.

**MACCHI.** Data questa suprema sventura in una famiglia, io non credo che la legge debba aggravarla, colpendo il figlio unico capace di lavorare.

Io spero che la Camera, commossa da queste ragioni, vorrà far buon viso all'articolo che io ho proposto.

**PRESIDENTE.** Interrogo la Camera se intenda appoggiare l'emendamento del deputato Macchi.

(È appoggiato.)

La parola spetta al deputato Michelini.

**MICHELINI.** All' emendamento Macchi io faccio due appunti: primieramente dico che nei generali sono compresi, secondo me, i particolari; quindi, quando si dice *infermità permanenti*, mi pare che si parli e della pellagra e di tutte le altre malattie permanenti.

**MACCHI.** Domando la parola.

**MICHELINI.** Anzi, adottando la proposta dell'onorevole Macchi, vi sarebbe questo inconveniente che si dubiterebbe se altre malattie potessero essere comprese o no.

L'enumerazione dei particolari nuoce sempre al concetto delle leggi, le quali debbono sempre essere concepite in termini precisi e generali, e non discendere mai ai particolari. La pellagra, se è malattia periodica ne' suoi effetti, è permanente nella sostanza. Perciò la malattia della pellagra è implicitamente compresa nell'articolo quale è formulato.

Il secondo appunto che io intendo di fare alla proposta Macchi riguarda piuttosto la dizione che la sostanza. In essa si parla di *contadini* affetti da pellagra.

Ora io osservo che agli occhi del legislatore non vi sono che i cittadini, senza distinzione della classe cui appartengono e della professione cui esercitano.

Laonde, insistendo sempre doversi respingere l'emendamento Macchi, credo almeno e propongo in modo subordinato che non si parli solamente dei contadini, ma di tutti in generale coloro che sono affetti da pellagra.

**MACCHI.** Accetto.

**PRESIDENTE.** Che cosa accetta il deputato Macchi?

**MACCHI.** Accetto l'emendamento del deputato Michelini, cioè che abbiassi a sostituire l'aggettivo *quelli* al nome di *contadini*.

**PETITI, ministro per la guerra.** Io respingo l'emendamento dell'onorevole Macchi per questa ragione semplicissima: o la pellagra è di natura da impedire il lavoro proficuo, e non fa bisogno di dirlo, perchè l'individuo che ne è affetto sia considerato come esente in famiglia, e dia diritto all'esenzione ad un altro membro della famiglia, o non ha questo grado, e allora questa malattia dev'essere considerata come le altre, e non può dare l'esenzione.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'emendamento del deputato Macchi che consiste nel dire:

« I figli di coloro che sono colpiti da pellagra in istato cronico, quando gli altri fratelli sono impotenti al lavoro. »

(Non è approvato.)

Non essendovi altro emendamento a quest'articolo 93, lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

« Art. 95. Il militare ascritto alla seconda categoria del contingente non procaccia al fratello il diritto di esenzione finchè rimane in tale categoria, ma egli stesso è provveduto di congedo assoluto, tostochè il fratello sia definitivamente riconosciuto idoneo al militare servizio o al corpo, o nel modo stabilito dal regolamento. »

(La Camera approva.)

« Art. 96. Il sotto-ufficiale, caporale o soldato ascritto all'esercito od al corpo Real Navi ha diritto in tempo di pace all'assoluto congedo, quando per eventi sopraggiunti in famiglia posteriormente all'assento, risulti:

« 1° Figlio primogenito di vedova, purchè non abbia un fratello abile al lavoro e maggiore di sedici anni;

« 2° Unico figlio maschio di padre entrato nel sessantesimo anno di età;

« 3° Unico figlio maschio il cui padre vedovo, anche non sessagenario, si trovi in alcuna delle condizioni prevedute nei numeri 1, 2 e 3 dell'articolo 93;

« 4° Unico figlio maschio, od in mancanza di figli, unico nipote di madre od avola tuttora vedova;

« 5° Primogenito d'orfani di padre e di madre minorenni ed indivisi.

« Per l'applicazione di quest'articolo non saranno considerati in famiglia gl'individui della medesima affetti dalle malattie enunciate dall'articolo 93, nè la madre passata a seconde nozze, quando abbia vivente il marito. »

Al numero secondo di quest'articolo 96 il deputato Berti-Pichat propone che invece di dire: *entrato nel 60° anno*, si dica: *entrato nel 50° anno*.

**BERTI-PICHAT.** La Camera ha riconosciuto giusto che i figli unici siano esenti dalla leva. Il signor ministro della guerra ne ha svolto ampiamente e saggiamente le ragioni. Ma quando nel caso contemplato dal paragrafo 2 dell'articolo 93 il soldato diviene figlio unico, a me pare sia logico che egli acquisti il diritto di congedo assoluto senza veruna condizione. Io invece mi limiterei a ridurre la condizione portata da quel secondo paragrafo, cioè che il padre, invece del 60° debba essere entrato solo nel 50° anno per questo motivo. Quando un contadino lavora un podere, e che si trova naturalmente sussidiato da un figlio, egli può esercitare la coltivazione a mezzadria; ma allorchè gli viene a mancare questo figlio è costretto ad abbandonare la sua professione di colono ed andare nella classe dei proletari, dei semplici braccianti. Se adunque si ha avuto riguardo ad esentare il figlio unico per rispetto appunto che il padre non dovesse desistere dalla sua attuale condizione, mi pare che sia molto più ragionevole il farlo quando egli subisce la disgrazia di perdere

1ª TORNATA DEL 9 AGOSTO

il figlio che ha a casa, e quando il figlio che è nell'esercito ha già prestato una parte di servizio allo Stato. Io crederei perciò che il signor ministro della guerra possa acconsentire a questa semplice riduzione dal 60° al 50° anno nell'età del padre al momento che non gli resta più che il figlio soldato. Se il signor ministro facesse gli stessi calcoli di statistica, forse troverebbe che queste esenzioni così estese anco ai soldati divenuti figli unici del padre di 50 anni non possono aumentare più di 300 o 400 soldati all'anno che abbiano diritto al congedo.

**PETITTI, ministro della guerra.** Non posso accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Berti-Pichat. Prego la Camera d'osservare che qui facciamo una legge non per gli interessi speciali degli individui, ma nell'interesse generale dello Stato. Quando le due cose si possono conciliare, son ben lieto che nel mentre si provvede all'interesse pubblico si soddisfino anche gli interessi privati, ma quando queste due cose sono in urto l'una coll'altra l'interesse generale deve sempre avere il sopravvento. Noti la Camera la gran diversità che passa fra l'accordare una esenzione e il congedare un militare.

Le esenzioni diminuiscono il contingente che deve entrare nell'armata per l'avvenire; il licenziamento degli uomini che sono sotto le armi disorganizza l'esercito.

Infatti fra i militari che otterranno il congedo assoluto per effetto dell'articolo di cui si tratta vi saranno sicuramente soldati anziani e sotto-ufficiali che sono quelli appunto che formano il nerbo dell'esercito.

Spero pertanto che la Camera respingerà l'introduzione nella legge di un emendamento, pel quale un considerevole numero di soldati otterrebbe il congedo; la qual cosa arrecherebbe un gran colpo all'esercito.

**BERTI-PICHAT.** Domando la parola.

**D'ONDES-REGGIO.** Domando la parola.

Intendo di proporre che i figli unici sotto le armi siano congedati.

**PETITTI, ministro della guerra.** Io prego la Camera di considerare bene a quello che fa.

Ho indicato la diminuzione considerevolissima che arreca al contingente annuo di leva l'esenzione del figlio unico di padre quinquagenario. Al momento son forse 15 mila. Da questo giudichi la Camera quale sarebbe l'effetto probabile della proposta dell'onorevole preopinante, l'esenzione dei figli unici delle leve precedenti, di quelli cioè che sono sotto le armi, pei quali il paese ha fatto sacrifici per vestirli, istruirli e mantenerli. Questa disposizione sarebbe dannosissima.

**PRESIDENTE.** Domando se l'emendamento Berti-Pichat è appoggiato,  
(Non è appoggiato.)

**BERTI-PICHAT.** Vorrei rispondere...

**PRESIDENTE.** Il suo emendamento non è appoggiato, non può essere discusso.

Pongo ai voti l'articolo...

**D'ONDES-REGGIO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Scusi, l'emendamento non è stato appoggiato e nessuno può parlare su di esso, neppure il proponente.

**D'ONDES-REGGIO.** Mi perdoni, io vorrei sottomettere alla Camera alcune considerazioni...

**PRESIDENTE.** Su altra proposta, non su questa.

**D'ONDES-REGGIO.** Io fo una nuova proposta, ed è che tutti quelli i quali si trovano attualmente all'esercito, e sono figli unici, siano tosto congedati...  
(Rumori)

Lo rigetterete, se credete; ma io ho diritto di proporlo e vi insisto.

**PRESIDENTE.** Domando se la proposta del deputato D'Ondes-Regio sia appoggiata...

**D'ONDES-REGGIO.** Mi scusi: permetta che ne dica le ragioni.

**PRESIDENTE.** Ho visto che aveva terminato di parlare, ed ho creduto che ella si contentasse dell'intuitiva evidenza del principio proposto. Parli.

**D'ONDES-REGGIO.** Signori, una volta che si è stabilito che i figli unici debbano essere esenti dalla leva non ci può essere ragione che ci induca a dire: ma i figli unici che attualmente sono nell'esercito debbono rimanervi. Altrimenti in faccia a quelli che attualmente servono nell'esercito i figli unici esentati diventano de' privilegiati. La ragione di questa legge è che si reputa che è un danno morale e materiale delle famiglie che un figlio unico vada a servire nell'esercito; or la stessa ragione sta a favore di coloro che stanno servendo anzi costoro meritano maggiore considerazione, se ciò fosse possibile, perchè avendo servito, quel danno morale e materiale per il tempo decorso hanno le loro famiglie sofferto. Ciò è una evidente giustizia, se mai v'ha giustizia nel mondo.

Altro il ministro non potrebbe oppormi, che un gran danno ne verrà alla cosa pubblica per così gran numero di soldati che verrebbero ad essere congedati.

Un membro della Commissione mi ha detto che cotali sarebbero stati, secondo ceppi il detto ministro, trenta mila: esagerazione che non può avere una seria risposta; ed il ministro di un subito l'ha qui diminuito di metà, quindici mila: anco evidentissima esagerazione. Probabilmente il ministro non lo sa; ma io e tutti sappiamo che il numero per le leggi generali della popolazione e della composizione delle famiglie, il numero deve essere immensamente minore.

Mi si oppone che se tutti cotesti individui si mandino in congedo, si scomporrà l'esercito. Ed io allora chieggo: si scompone forse l'esercito quando si mandano a casa le classi? No. Dunque neppure si scomporrà quando si manderà a casa cotesta classe. Ma infine, a tranquillare il signor ministro ed altri su quel timore, propongo che cotesti individui unici, in vari tempi e secondo le varie classi cui appartengono, si congedino. Non godranno intieramente del beneficio della legge, ma almeno non ne saranno totalmente privati.

Così mi pare si abbia un temperamento di concordare un principio di giustizia col pubblico servizio.

**PRESIDENTE.** Domando se l'emendamento del deputato D'Ondes-Reggio sia appoggiato.

(È appoggiato.)

**PETITTI, ministro per la guerra.** Io mi oppongo recisamente alla proposta dell'onorevole D'Ondes-Reggio.

Il signor D'Ondes-Reggio ha fatto prova di non conoscere per nulla la legge di leva, me lo perdoni.

**D'ONDES-REGGIO.** Domando la parola per un fatto personale.

**PETITTI, ministro per la guerra.** Egli ha paragonato gli effetti del licenziamento per causa dell'articolo che si discute, col licenziamento delle classi di cui si compone l'esercito.

Ora le due cose non hanno a che fare l'una coll'altra.

Nel licenziamento delle classi o si tratta di quelli che hanno terminata la loro ferma, ed è naturale che i soldati che hanno pagato il loro debito al paese se ne ritornino in famiglia. Ma in tal caso alla classe che parte sottentra una nuova classe di leva. È bensì vero che i partenti sono soldati vecchi, mentre che i nuovi giunti sono reclute, ma questa è una necessità che non si può evitare, non potendosi esigere un servizio eterno dai soldati.

Oppure si tratta di classi che non hanno terminata la ferma, ma hanno soltanto compiuto i primi cinque anni di servizio, e questi non sono già licenziati assolutamente, ma vanno a casa per rimanervi a disposizione del Governo.

Quando venga una guerra, queste classi si richiamano sotto le armi, e l'armata, come vede, non è scomposta.

Quello che la scompone è il mandare a casa individui che non abbiano terminato il loro tempo, e che non siano surrogati da altri.

Per quelle ragioni pertanto per le quali mi sono opposto all'onorevole Berti-Pichat, ragioni che credo inutile di ripetere, debbo assolutamente oppormi all'emendamento dell'onorevole D'Ondes-Reggio.

**PRESIDENTE.** Il deputato D'Ondes-Reggio ha la parola per un fatto personale. (*Rumori — Ai voti!*)

**D'ONDES-REGGIO.** Mi perdoni l'onorevole ministro: egli crede che io ignori una notissima disposizione della legge, che in vero niuno ignora, ed io le dico che egli non ha compreso la forza logica del mio ragionamento. Egli ha detto che il congedo dei figli unici scomporrebbe l'esercito, ed io ho risposto: il congedo delle classi non scompone l'esercito, dunque il congedo di quegli individui non lo scompone. Il potere le classi, dopo che sono state congedate, essere richiamate, non importa che pria non siano state congedate, e quindi che l'esercito non si sia scomposto secondo l'assertiva del signor ministro. Dalla sua premessa la conseguenza logica non sarebbe stata che non debbono essere congedati i figli unici che si trovano nell'esercito, ma al più che fossero richiamati, ove ve ne fosse stato il bisogno. Ma tale bisogno non v'ha.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'emendamento del deputato D'Ondes Reggio.

(Non è approvato.)

Pongo ai voti l'articolo 96, colla sola avvertenza che la Commissione, d'accordo col Ministero, invece delle parole: *Corpo real navi*, propone che si dica: *di fanteria di marina*.

**ROBECCHI G.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Su quest'articolo?

**ROBECCHI G.** Per una mozione d'ordine.

**PRESIDENTE.** Parli.

**ROBECCHI G.** Vorrei sapere se la discussione dev'essere limitata a queste modificazioni, oppure se è lecito di farsi ad esaminare gli articoli che compongono la legge generale, poichè in questo caso io proporrei la soppressione degli articoli 98 e 99 relativi ai privilegi dei preti.

*Voci.* No! no!

**DE SANCTIS, relatore.** È stata trattata dalla Commissione la questione se si dovesse fare un lavoro compiuto sopra la materia, oppure restringersi a queste modificazioni. È evidente che, se noi volessimo uscire da questi articoli ed inoltrarci in un'indagine sulla legge generale della leva, sarebbe lo stesso che voler fare un nuovo lavoro ed improvvisarlo. Noi non possiamo entrare in questa via. Ecco perchè ripeto all'onorevole Robecchi che voglia riservare le sue osservazioni all'epoca in cui si tratterà della legge generale.

**PRESIDENTE.** Insiste il deputato Robecchi?

**ROBECCHI G.** Non insisto.

**PRESIDENTE.** S'intenderà dunque approvato l'articolo 96.

(È approvato.)

Articolo 178 (ultimo alinea):

« Se il delinquente è ufficiale pubblico, ministro del culto, agente o impiegato del Governo, la pena si può estendere a due anni di carcere, e si fa luogo ad una multa estensibile sino a lire due mila. »

(È approvato.)

Ora abbiamo due articoli d'aggiunta. L'uno è proposto dai deputati Giuseppe Di Martino, Palomba, Ruggero, Giordano ed altri, così concepito:

« I comuni marittimi, sinora esenti dalla leva di terra, continueranno ad essere soggetti alla sola leva di mare. »

L'altro è proposto dai deputati Dini, Mezzacapo, ed altri, ed è così concepito:

« I cittadini dell'isola di Nisida e d'Ischia, nelle provincie napoletane, sono esenti dalla leva di terra, rimanendo solo soggetti a quella di mare, giusta l'articolo 4 della legge 20 marzo 1854. »

Il deputato Di Martino ha la parola per isvolgere il suo emendamento.

*Una voce.* Non è presente.

**PRESIDENTE.** Domando se questo emendamento del deputato Di Martino, e d'altri, è appoggiato.

**MONTI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Per isvolgere l'emendamento?

1<sup>a</sup> TORNATA DEL 9 AGOSTO

**MONTI.** Per dire due parole contro lo stesso.

**PRESIDENTE.** Ho dichiarato che il deputato Di Martino ha facoltà di svolgere l'articolo: non essendo presente il deputato Di Martino, che l'ha proposto, debbo domandare se è appoggiato prima di metterlo in discussione.

(È appoggiato.)

**PETITTI, ministro per la guerra.** Mi oppongo a quest'emendamento, perchè nella legge di leva del 1854 è già fatta una eccezione per gl'iscritti marittimi; se gli individui di queste isole, di queste coste marittime sono nelle condizioni per essere iscritti nei registri della leva marittima, saranno esenti dalla leva di terra, come lo sono tutti quelli delle altre parti marittime dello Stato; ma non credo che sia giusto fare un'eccezione per questi. Mi pare che sia venuto il tempo in cui si debba applicare a tutti la stessa legge.

**MONTI.** L'articolo di emendamento che venne proposto vorrebbe pareggiare gl'individui appartenenti ai comuni di quelle isole agl'individui dell'isola di Capraia, i quali sono soggetti soltanto alla leva di mare.

*Voci.* No! no! s'inganna.

*Molte voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** La Camera desidera d'andare ai voti. Pongo dunque ai voti quest'articolo di aggiunta.

Lo rileggo:

« I comuni marittimi sinora esenti dalla leva di terra continueranno ad essere soggetti alla sola leva di mare... »

Chi intende approvarlo sorga.

(Non è approvato.)

Domando al deputato Dini se intende svolgere il suo articolo di aggiunta.

È molto analogo a quello che venne ora respinto.

**DINI.** Lo ritiro.

**PRESIDENTE.** Essendo ritirata l'aggiunta del deputato Dini, pongo ai voti l'articolo 3, che è così concepito:

« È derogato alla predetta legge 1854 nelle parti contrarie alla presente. »

(È approvato.)

**NOMINA DELLA COMMISSIONE DEL BILANCIO.**

**PRESIDENTE.** Do notizia alla Camera che nella seconda votazione per la nomina della Commissione del bilancio del 1863 hanno ottenuto il necessario numero di voti due soli deputati, cioè il deputato Barracco che ottenne voti 130 ed il deputato Peruzzi che ne ottenne 129. Per conseguenza dovrà seguire il ballottaggio fra i ventidue deputati che ebbero maggior numero di voti, e che sono i seguenti:

Bixio 105, Cini 104, Pisanelli 104, Possenti 101, Cantelli 90, Galeotti 89, Colombani 84, De Cesare 84, Finzi 83, De Blasiis 81, Mischi 79, Oytana 78, Zanardelli 75, Mellana 74, Minghetti 69, Morandini 65, Pica 63, Casaretto 52, Ugdulena 50, Bonghi 48, Costa A. 47, Poerio 42.

Per completare la Commissione si dovranno scrivere sulla scheda i nomi di undici deputati, scelti fra i ventidue che ottennero maggior numero di voti.

Ora si procede alla discussione sulla legge di unificazione delle monete.

Intanto però che si stanno meglio concertando col Ministero le modificazioni introdotte in questa legge dalla Commissione, il deputato Morandini ha facoltà di parlare per chiedere uno schiarimento al ministro delle finanze.

**CONTI DEI DIVERSI GOVERNI PROVVISORI.**

**MORANDINI.** Prima che la Sessione si chiuda mi credo in obbligo di rinnovare al ministro per le finanze la domanda che già gli feci altra volta, quella cioè del rendimento dei conti di tutti i Governi più o meno provvisori, più o meno dittatoriali che ebbero vita in Italia dal 1859 in poi.

A questa domanda, alla quale non mancò l'appoggio degli onorevoli Crispi e Busacca, nè sarebbe mancato quello dell'onorevole Mordini, se fosse stato presente, il signor ministro non si mostrò troppo disposto di aderire. Prima disse che per dare una risposta voleva conoscere l'importanza dei lavori portati dalla mia richiesta, poi affacciò la difficoltà che gli impiegati ai quali questo lavoro si poteva affidare dovevano occuparsi della redazione dei bilanci del 1863.

Ma ora che finalmente questi bilanci sono stati redatti, non vedo ragione per la quale possa rifiutarsi una cosa che, oltre ad essere nel desiderio di tutti, è un omaggio ai principii di libertà ed un diritto inalienabile della nazione.

**SELLA, ministro per le finanze.** Gli stati a cui accenna l'onorevole Morandini si stanno preparando. Finora, per dire il vero, il lavoro è proceduto con poca attività, stante l'assoluta impossibilità in cui si è al Ministero delle finanze di metter mano contemporaneamente ed alla compilazione ed alla stampa di sì ingente pubblicazione.

Ove si rifletta alcun poco all'occupazione che dà la compilazione dei bilanci, la stampa e la rivista dei medesimi, e quindi anche di tutti quegli elenchi di pensioni, d'impiegati in aspettativa che ne formano l'appendice, si intenderà benissimo che il lavoro non manchi al Ministero e si potrà spiegare, come, per esempio, i conti consuntivi del 1858 siano quasi preparati da cinque mesi, dai primi giorni, direi, in cui io giunsi al Ministero, e non vi sia stato ancora materialmente il tempo di poterli rivedere per darli alla stampa.

A misura che questi lavori si vanno di mano in mano eseguendo, si può metter mano ad altri, e fra gli altri vi è questo a cui allude l'onorevole Morandini.

Io poi non posso promettere che si faccia così presto, poichè è un lavoro un po' lungo, ma vi si metterà mano quanto prima.

**MORANDINI.** Ringrazio il signor ministro,

**SELLA, ministro per le finanze.** Domando ancora la parola per presentare alla Camera un decreto con cui sarebbe ritirato il regolamento doganale che ora è sottoposto all'esame della Camera, e lo si ritira perchè la esperienza ha dimostrato opportuna l'introduzione in questo regolamento di alcune variazioni.

Annuncierò altresì che mi propongo, al riconvocarsi del Parlamento, di ripresentare questo regolamento con quelle variazioni che l'esperienza ha dimostrate affatto inevitabili.

**PRESIDENTE.** Si dà atto al signor ministro delle finanze della presentazione di questo decreto.

**DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE  
PER L'UNIFICAZIONE DEL SISTEMA MONETARIO.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca ora la discussione del progetto di legge relativo all'unificazione del sistema monetario.

Annunzio fin d'ora che il Ministero propone che all'articolo della Commissione si sostituisca l'articolo 1 ministeriale, e che all'articolo 6 si dica:

« I pezzi da lire 5 d'argento al titolo di 900 millesimi non si conieranno se non per conto e sopra domanda dei privati, ed avranno corso legale a pari delle monete d'oro. »

Poi propone ancora che si ristabilisca l'articolo 7 del progetto ministeriale, il quale venne omissso nel progetto della Commissione solo per errore di stampa.

Gli articoli successivi prenderanno il numero d'ordine.

Sulla discussione generale la parola spetta al deputato Minghetti.

**MINGHETTI.** Io rinunzio alla parola, imperocchè mi era fatto iscrivere per rispondere alle obiezioni che si annunciavano contro questa legge, ed ora veggio con piacere che nessuno la combatte. Ciò prova come si riconosca essere questo un passo assai rilevante verso quel fine che desideriamo, cioè verso l'unicità del tipo monetario. È vero che non tutte le parti di questa legge rispondono fra sè medesime, ed a quel fine; che a dedurre logicamente vi sarebbero alcune osservazioni a fare; ma noi votiamo volentieri questa legge come un mezzo di transazione oggi lodevolissimo; e con ciò intendiamo eziandio mostrare che, se ieri abbiamo respinto quel mostruoso alinea dell'articolo 11, non fu per soverchia rigidità dei principii economici; mentre allorquando havvi un progresso come nella legge presente, noi sappiamo contemperare il rigore della logica colle ragioni di pratica applicazione.

**MICHELINI.** Bene!

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Crispi.

*Voci.* Non è presente.

**PRESIDENTE.** Nessun altro avendo chiesto la parola in tempo, interrogo la Camera se voglia chiudere la discussione generale. (Sì! sì!)

(Si passa alla discussione degli articoli, i quali vengono approvati senza discussione):

« Art. 1. Le zecche del regno coniano per conto dello Stato le seguenti monete:

ORO		Peso	Tolleranza per pezzo in più o in meno
Pezzo di L. 100		Grammi 32,258,00	Milligr. 32,26
» » 50	»	16,129,00	» 16,13
» » 20	»	6,451,61	» 12,90
» » 10	»	3,225,80	» 6,45
» » 5	»	1,612,90	» 4,84

**ARGENTO**

Pezzo di L. 2 »	»	10,000,00	» 50,00
» » 1 »	»	5,000,00	» 25,00
» » » 50	»	2,500,00	» 17,50
» » » 20	»	1,000,00	» 10,00

**BRONZO**

Pezzo di cent. 10	»	10,000,00	} 1 per 100
» » 5	»	5,000,00	
» » 2	»	2,000,00	} 1 1/2 per 100
» » 1	»	1,000,00	

« Art. 2. Le monete d'oro e il pezzo d'argento di lire 5 sono al titolo di millesimi 900, colla tolleranza di 2 millesimi in più od in meno.

« Art. 3. I pezzi di una e due lire; di venti e cinquanta centesimi, sono al titolo di 845 millesimi, colla tolleranza di tre millesimi in più od in meno.

« Art. 4. La lega delle monete di bronzo è fissata nella proporzione di 960 millesimi di rame e 40 millesimi di stagno, colla tolleranza di 5 millesimi in più od in meno per ciascuno dei due metalli.

« Art. 5. La fabbricazione delle monete contemplate negli articoli 3 e 4 non può aver luogo se non nei limiti determinati da leggi speciali.

« Art. 6. Le zecche dello Stato conieranno per conto dei privati pezzi da lire 5 al titolo di 900 millesimi con la tolleranza di due millesimi in più ed in meno, i quali avranno corso legale a pari delle monete d'oro. »

Quest'articolo sarebbe ora sostituito dal seguente:

« I pezzi da lire 5 di argento al titolo di 900 millesimi non si conieranno se non per conto e sopra domanda dei privati, ed avranno corso legale a pari delle monete d'oro. »

Se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvato questo articolo.

(È approvato.)

« Art. 7. Niuno è obbligato a ricevere nei pagamenti una somma maggiore di lire 50 in monete divisionarie d'argento, le quali sono invece senza alcun limite ricevute nelle pubbliche casse.

« La moneta di bronzo può essere impiegata nei pagamenti soltanto a compimento delle frazioni di lira. »

(La Camera approva.)

« Art. 8. Le monete avranno nell'impronta l'effigie del Re e la leggenda Regno d'Italia.

« Le altre condizioni delle impronte e il diametro di

ciascuna specie delle monete saranno da stabilirsi dal Governo con decreto reale. »

**PEPOLI, ministro per l'agricoltura e commercio.** Pregherei la Camera di aggiungere alle parole: *e la leggenda: Regno d'Italia*, le parole: *Re d'Italia*, poichè molte delle monete di bronzo sono già coniate colla leggenda: *Re d'Italia*; e quindi molti dei ponzoni furono già preparati con questa leggenda.

Se si dovesse assolutamente cangiare, sarebbe necessità il rifare una quantità di questi ponzoni, ciò che raddoppierebbe la spesa e ritarderebbe la coniazione.

Credo quindi che la Commissione non avrà nessuna difficoltà di aderire a che si dica: *Regno d'Italia o Re d'Italia*.

**PRESIDENTE.** Se non c'è difficoltà, s'intenderà accolta questa modificazione.

Pongo ai voti l'articolo 8 con questa modificazione.

(La Camera approva.)

« Art. 9. Il Governo può con decreto reale ammettere in corso legale nello Stato monete estere delle specie contemplate nell'articolo 2 e 6, purchè coniate secondo il sistema stabilito dalla presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 10. Le monete calanti oltre la tolleranza determinata dalla legge, e tutte quelle tosate, bucate, sfigurate e logore per modo che non ne sia più riconoscibile la impronta da entrambi i lati o da un solo, sono escluse dal corso, e ricevute solamente come pasta negli uffici di cambio delle zecche. »

(È approvato.)

« Art. 11. Nei contratti e negli atti pubblici, nei registri di contabilità delle pubbliche amministrazioni e in ogni altro libro o documento che riguardi gl'interessi del pubblico, i valori devono essere calcolati ed espressi in lire e centesimi della moneta italiana.

« Ogni contravvenzione commessa da un ufficiale pubblico alla disposizione di questo articolo è punita colla multa di lire 50.

« Una medesima obbligazione di esprimere i valori in lire e centesimi della moneta italiana è estesa a tutte le scritture private, a datare dal 1° gennaio 1863.

« I contravventori potranno esser soggetti ad una multa da lire 5 a lire 50. »

**ALLIEVI.** Invece di dire: *potranno essere soggetti*, sarebbe bene dire: *sono soggetti*.

**PRESIDENTE.** Il deputato Allievi propone che si dica: « I contravventori sono soggetti ad una multa da lire 5 a lire 50. »

Se non vi è difficoltà, sarà fatta questa modificazione.

(L'articolo è approvato.)

« Art. 12. Il Governo provvederà con decreto reale al ritiro e cambio di tutte le monete d'oro, d'argento, di bilione e di rame di conio italiano a sistema diverso da quello stabilito nella presente legge, e farà cessare il corso legale di tutte le monete estere egualmente a sistema diverso dal nazionale, che trovansi attualmente in circolazione nelle varie provincie del regno.

« Il ritiro delle monete si farà al loro valor legale, salvo le eccezioni per le monete calanti, sfigurate e logore che sono contemplate dalle stesse leggi che sono attualmente in vigore. »

(È approvato.)

« Art. 13. Per sopperire alla spesa di ritiro, cambio e conversione in moneta decimale delle monete d'oro, argento ed eroso-misto a sistema diverso, è autorizzata la spesa di lire 18,466,350, da stanziarsi nel bilancio passivo del Ministero d'agricoltura, industria e commercio, per una terza parte a carico del corrente esercizio, e pel rimanente sull'esercizio 1863 sotto apposito capitolo colla denominazione: *Spese pel ritiro, cambio e conversione in moneta decimale delle monete non decimali d'oro, argento ed eroso-misto di conio italiano*.

« Alla spesa di ritiro e cambio delle monete di rame sarà provveduto colla legge stessa che ordinerà la fabbricazione dei nuovi pezzi di bronzo di dieci centesimi. »

(È approvato.)

« Art. 14. È abrogata qualunque disposizione vigente in opposizione alle presente legge. »

(È approvato.)

Passiamo al secondo dei disegni di legge proposto sulla stessa materia.

Domando al signor ministro se intenda che i suoi disegni di legge abbiano a formare tre leggi distinte, o piuttosto una sola divisa in tre titoli, ciò che faciliterà la votazione.

**PEPOLI, ministro per l'agricoltura e commercio.** Credo che non vi sia difficoltà a farne una legge sola.

**ALLIEVI, relatore.** L'unica differenza è che le due ultime parti della legge sono di loro natura tali da essere in seguito modificate, o almeno suscettive di modificazione; ma questo non fa ostacolo.

**MASSARI.** Si può dire *disposizioni transitorie*.

**PRESIDENTE.** Gli articoli finora votati possono intitolarsi *titolo primo*, poi il secondo progetto *titolo secondo*, e il terzo progetto *titolo terzo*. (Sì! sì!)

**MICHELINI.** Bene! Così avrebbe dovuto fare la Commissione.

**PRESIDENTE.** « Art. 16. Il Governo determinerà con decreto reale la quantità proporzionale di ciascuna specie di tali monete. »

(È approvato.)

« Art. 17. Alla spesa relativa sarà provveduto coi fondi assegnati al Ministero d'agricoltura, industria e commercio dalla legge organica sul sistema monetario italiano. »

(È approvato.)

« Art. 18. È autorizzata la fabbricazione e la emissione di monete di bronzo, secondo il sistema stabilito dal reale decreto 20 novembre 1859, numero 3773 e dalla legge del luglio 1862, numero per un valore nominale di otto milioni. »

(È approvato.)

« Art. 19. Per supplire alla spesa relativa ed a quella di ritiro della vecchia moneta di rame sarà aumentato

di lire 5,325,000, e ripartito in eguale proporzione il fondo stanziato nei capitoli 74 e 75 del bilancio passivo del Ministero d'agricoltura, industria e commercio per l'esercizio 1862. »

(È approvato.)

**PESCETTO.** Mi sembra che l'articolo 14, il quale dice: « è abrogata qualunque disposizione vigente in opposizione alla presente legge, » voglia essere trasportato in fine della legge.

**SELLA, ministro per le finanze.** Non è conveniente di fare questo trasporto, perchè il titolo primo si riferisce ad una legge organica monetaria, laddove invece i due altri titoli si riferiscono semplicemente alla qualità di monete d'argento di titolo inferiore a 990 ed alle monete di rame che il Parlamento autorizza il Governo a fare attualmente.

Per questi due ultimi titoli non è adunque il caso di derogazione.

**PRESIDENTE.** Dunque non insiste.

**PESCETTO.** Non insisto.

**SELLA, ministro per le finanze.** Intanto che si aspetta il ministro per i lavori pubblici per imprendere la discussione delle ferrovie meridionali, pregherei la Camera a voler che si deliberi intorno a due progetti di legge che non possono dar luogo a contestazione. L'uno è relativo all'emissione di obbligazioni della società della ferrovia senese, ed in questo si tratta semplicemente di autorizzare questa società e il Governo ad emettere delle obbligazioni del valore di 500 lire invece di 450, corrispondenti alle antiche lire toscane, come stabiliva la legge in proposito, votata l'anno passato. L'altro è per la revoca delle leggi e disposizioni vigenti in alcune provincie, relative alle immunità che si accordano ai padri di dodicesima prole. Chiederei che fossero discusse ambedue ora, perchè sono leggi che non daranno luogo a discussione, e la seconda procaccierà qualche vantaggio pecuniario all'erario. (*Segni di assenso*)

#### VOTAZIONE DI DUE DISEGNI DI LEGGE:

**CONVENZIONE COLLA SOCIETÀ DELLA STRADA FERRATA CENTRALE TOSCANA. — IMMUNITÀ AI PADRI DI DODICESIMA PROLE.**

**PRESIDENTE.** Se non c'è opposizione, si passerà alla discussione dei due disegni di legge ora accennati dal ministro per le finanze.

Leggo il progetto di legge relativo alla modificazione della convenzione colla società della strada ferrata centrale toscana.

« *Articolo unico.* È data facoltà alla società della ferrovia centrale toscana ed al Governo di sostituire obbligazioni del valore nominale di lire 500 a quelle di lire 420 da emettersi a forma della convenzione annessa alla legge del 21 luglio 1861, ferme stanti le disposizioni e le clausole relative alla somma complessiva del capitale da formarsi coll'emissione delle obbligazioni e alle garanzie prestate dal Governo. »

Se nessuno chiede di parlare, s'intenderà chiusa la discussione generale.

(È chiusa.)

Si passa alla discussione dell'articolo unico.

Se nessuno chiede la parola, pongo ai voti l'articolo unico, di cui ho dato lettura.

(La Camera approva.)

Ora passiamo all'altra legge relativa alla revoca delle leggi e disposizioni vigenti in alcune provincie relative alle immunità o pensioni ai padri di dodicesima prole.

Se nessuno domanda la parola s'intende chiusa la discussione generale.

(È chiusa.)

Si passa agli articoli.

« Art. 1. A partire da un anno dopo la promulgazione della presente legge non verranno più concesse le immunità dai tributi erariali o comunali, nè le pensioni vitalizie che per leggi e disposizioni dei cessati Governi concedonsi oggi ancora in alcune provincie dello Stato ai genitori di dodici figli viventi. »

(È approvato.)

« Art. 2. Coloro che per leggi o disposizioni tuttora vigenti si troveranno già al trentuno di dicembre di quest'anno nei casi di diritto a conseguire le immunità o pensioni quali genitori di dodici figliuoli viventi, potranno inoltrare i loro titoli giustificativi anche dopo il primo gennaio mille ottocento sessantatrè, onde essere ammessi al godimento dei diritti medesimi. »

Di questo articolo la Commissione ha proposto la soppressione.

**SELLA, ministro per le finanze.** Accetto la soppressione.

**PRESIDENTE.** Quindi non è il caso di metterlo ai voti.

L'articolo 3 prenderà il numero 2.

« Art. 2. È abrogata qualunque legge o disposizione contraria alla presente. »

(È approvato.)

#### INCIDENTE SULL'ORDINE DELLA DISCUSSIONE.

**PRESIDENTE.** Ora avverto la Camera che sono venute al banco della Presidenza due proposte urgenti.

L'una è sottoscritta dal deputato Catucci, ed è così concepita:

« Considerando che molti onorevoli deputati per tutta questa giornata intenderebbero vedere definitivamente terminati i lavori della Camera, tanto che, non terminando, pure con dispiacere lascierebbero il loro posto ;

« Considerando che per l'abbandono anche per parte di alcuni deputati, la Camera non sarebbe più in numero, il che riuscirebbe di grave danno;

« Per queste ragioni :

« La Camera delibera non chiudersi la presente seduta sino alla discussione e votazione di quelle leggi già indicate dalla Camera nella seduta di ieri. »

1ª TORNATA DEL 9 AGOSTO

Domando se s'intenda che la Camera rimanga oggi in permanenza sino a tanto che non siano votate le leggi indicate nella tornata di ieri.

**SELLA**, ministro per le finanze. Siccome la discussione delle ferrovie meridionali è già molto inoltrata, mi pare che sarebbe più conveniente che il signor Catucci ritirasse la sua proposta.

**CATUCCI**. La ritiro.

**PRESIDENTE**. Ora leggo la lettera sottoscritta dai deputati Antonio Costa, Giuseppe Sanna-Sanna, Salaris, Grixoni, Meloni-Baille, S. Leo:

« Onorevole signor Presidente,

« I sottoscritti sentono il dovere di rammentare alla S. V. onorevolissima che coll'ordine del giorno votato dalla Camera nella seduta 5 corrente si è deliberato di porre in discussione il progetto di legge per le ferrovie della Sardegna dopo quello della unificazione delle monete.

« La Camera con deliberazione della tornata di ieri volle che la legge per l'unificazione delle monete si discutesse oggi nella seduta del mattino.

« Sembra ai sottoscritti di ragione che la legge per le ferrovie di Sardegna debba immediatamente seguire quella delle monete, e non essere posposta alle ferrovie meridionali, esponendola così al pericolo di non essere più discussa nella presente Sessione.

« I sottoscritti deputati perciò, qui inviati dalla Sardegna, pregano la S. V. onorevolissima, in omaggio alla deliberazione già presa, di voler oggi stesso porre in discussione la legge per le ferrovie di Sardegna subito dopo quella della unificazione delle monete. »

**ROMANO GIUSEPPE**. Un ordine del giorno della Camera stabilì che le tre leggi che si dovevano votare in preferenza di ogni altra erano: 1° la vendita dei beni demaniali...

**COSTA ANTONIO**. Domando la parola.

**ROMANO GIUSEPPE** . . . 2° il passaggio dei beni della Cassa ecclesiastica al demanio; 3° le ferrovie meridionali.

Si disse poi che, se rimaneva qualche ritaglio di tempo, si sarebbero votate le leggi sull'unificazione del sistema monetario, e qualche altra che potesse essere urgentissima, ma non fu mai stabilito, nè fu mai inteso che le ferrovie della Sardegna fossero anteposte alle meridionali...

**SALARIS**. Domando la parola.

**ROMANO GIUSEPPE**. Io protesto che resterò su questi banchi per discutere le ferrovie sarde e le voterò con immenso piacere. Nondimeno non posso permettere che queste sieno anteposte alle ferrovie delle provincie meridionali.

**SELLA**, ministro per le finanze. Pregherei coloro i quali hanno fatto questa proposta di volerla ritirare perchè non vi può essere dubbio su questo proposito, dappoichè la Camera ha l'altro giorno solennemente deliberato di voler discutere la proposta relativa alle ferrovie della Sardegna prima di sciogliersi.

Ho fiducia che i deputati delle provincie meridionali saranno i primi ad insistere perchè queste ferrovie sieno votate. L'invertire l'ordine della discussione parrebbe una specie di diffidenza. Ad ogni modo ne nascerebbe una discussione che può compromettere l'esito della votazione relativa a queste ferrovie.

Quindi farei viva preghiera, e a me si uniranno certo i deputati delle provincie meridionali, agli autori di questa proposta perchè vogliano ritirarla.

**COSTA A.** L'onorevole ministro delle finanze s'inganna quando dice che la proposta sulle ferrovie della Sardegna, fatta dai deputati qui mandati dall'isola, invertirebbe l'ordine del giorno prestabilito.

Vari ordini del giorno dalla Camera votati stabilirono che la legge sulle ferrovie meridionali si dovesse discutere nelle tornate pomeridiane.

Si è però stabilito anche in uno di questi ordini del giorno che dopo l'unificazione delle monete si dovesse mettere all'ordine del giorno la legge per le ferrovie della Sardegna. Credo che non ne giungerà molto gradita alle sarde popolazioni la notizia, se la Camera metterà nell'ultima linea del suo ordine del giorno le loro ferrovie, non già sotto il riguardo di posteriorità o di priorità, del che non è il caso di parlare, ma sotto il riguardo del pericolo che tale disposizione della Camera fa loro correre, inquantochè, una volta votate le ferrovie meridionali, probabilmente quelle della Sardegna non si potranno più votare per mancanza di numero legale nei deputati.

Insisto adunque perchè il presidente metta ai voti la proposta fatta da me e da altri onorevoli miei colleghi.

**RATTAZZI**, presidente del Consiglio. Credo che i signori deputati non vorranno abbandonare i loro stalli finchè non sieno votate tutte le proposte di leggi che hanno un carattere d'urgenza.

Spero che vorranno votare le ferrovie meridionali e quelle della Sardegna non solo, ma la proposta di legge per il credito fondiario (*Signi di dissenso*), la quale la Camera sa essere necessaria.

**PRESIDENTE**. Pongo ai voti la proposta della quale si è dato lettura, cioè che le ferrovie della Sardegna vengano discusse prima di riprendere i dibattimenti delle ferrovie meridionali.

Chi intende approvare questa proposta, sorga.

(Dopo prova e controprova, la proposta è rigettata.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER CONCESSIONE DI FERROVIE NELLE PROVINCIE MERIDIONALI E IN LOMBARDIA.

**PRESIDENTE**. Riprendiamo dunque la discussione sulle ferrovie meridionali.

Siamo all'articolo 12 della convenzione.

« Il concessionario è tenuto a depositare, entro il termine di un mese dalla data dell'approvazione per



legge della presente convenzione, una somma a titolo di guarentigia di dieci milioni di lire in rendita cinque per cento al valore nominale. »

« Questa somma sarà restituita per quinti a misura che il concessionario stesso o la società giuridicheeranno di avere erogata nella costruzione delle strade loro concesse una spesa corrispondente ai tre tanti dell'ammontare del quinto da restituirsi.

« In caso d'inadempimento al disposto del presente articolo, il concessionario, oltre al decadere dalla concessione, incorrerà senz'altro nella perdita della cauzione primordiale di 2 milioni di lire in rendita 5 per cento valutata come sopra, da esso prestata a guarentigia del presente atto preventivamente alla stipulazione del medesimo. »

(È approvato.)

« Art. 13. Le strade di ferro contemplate nella presente convenzione saranno possedute ed esercitate con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalla presente, dall'annesso capitolato, dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge del 20 novembre 1859, in quanto il presente atto e l'annesso capitolato esplicitamente non vi derogano, nè venga altrimenti stabilito per future disposizioni di legge o di regolamento. »

(È approvato.)

« Art. 14. La durata della concessione per le linee da Voghera a Pavia e da Pavia per Cremona a Brescia è fissata in 90 anni, a far tempo dal 1° gennaio 1865.

« Quella per tutte le altre linee contemplate nella presente convenzione è stabilita in 99 anni a contare dal 1° gennaio 1868. »

Su quest'articolo 14 quando si discuteva in via preliminare il ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che si riservava di parlare.

**DEPRETIS**, ministro dei lavori pubblici. Le questioni che si riferivano a quest'articolo sono già state precedentemente discusse quando si parlava della distinzione fra la linea da Voghera a Pavia e quella da Pavia a Brescia.

Credo quindi che qui non occorra osservazione; solamente pregherei la Commissione di vedere se per avventura, essendosi adottato l'articolo 1 nei precisi termini nei quali era concepito l'articolo della concessione Rothschild, non converrebbe uniformare a quella redazione anche quest'articolo 14 della proposta Bastogi.

**MICHELINI**. I nostri ministri non possono sicuramente essere tacciati di mancanza di zelo; essi ne hanno sin troppo, e si potrebbe applicar loro il detto: *surtout pas trop de zèle*.

Si sono lambiccato il cervello per viucolare la casa Rothschild, per imporle dei pesi gli uni più singolari degli altri, credendo così di fare opera utile allo Stato. Ma essi non hanno posto mente che tutti questi pesi imposti ai concessionari ridondano necessariamente a

carico dei contribuenti, perchè i concessionari innalzano le loro pretese.

Così a cagione dello stabilimento delle locomotive e del materiale mobile che deve creare a Napoli il signor Rothschild, questi ha aumentato le sue pretese di 6,000,000, come si vede da un opuscolo che prende ad enumerare i carichi di tale impresa. Ed ecco come per inscienza economica i contribuenti paghino 6 milioni senza nessun corrispondente vantaggio.

Con questo articolo poi il Ministero, sempre zelante del bene dello Stato, non ha voluto che la concessione fosse perpetua.

Per verità il capitolo delle contraddizioni legislative è molto lungo, e si allunga sempre di più. Al mattino noi facciamo una legge per vendere i beni nazionali, fondandoci, con molta ragione, sulla considerazione che il Governo è un cattivo amministratore, che nelle sue mani i beni rendono poco, ecc.; e tale vendita la facciamo in modo perpetuo ed irrevocabile, rinunciando al diritto di riscatto che altrimenti competerebbe allo Stato.

Nelle ore pomeridiane poi (ad eccezione d'oggi) discutiamo una legge, colla quale il Governo dovrà acquistare, dopo un lungo lasso di tempo, la proprietà di ferrovie ch'egli non ha fatte. Forse che l'amministrazione di ferrovie non reca al Governo maggiori inconvolenti, imbarazzi maggiori che l'amministrazione dei beni rustici od urbani? A me sembra che il Governo, lungi dal cercare di acquistare nuove ferrovie, dovrebbe vendere quelle che possiede.

Mi sarebbe facile dilungarmi e dimostrare colla scorta delle assennate pagine scritte dall'illustre mio amico e collega nella società degli economisti di Francia, Michele Chevalier, che le concessioni debbono essere perpetue. Non farollo, perchè vedo che la Camera mal soffre lunghe discussioni, ed è impaziente di por termine a questa lunga Sessione legislativa; bensì non posso a meno di avvertire che se non temporanea, ma perpetua fosse la concessione, i concessionari, non essendo obbligati a mettere ogni anno in disparte un fondo destinato all'ammortizzazione, si sarebbero contentati di minori sacrifici per parte del Governo, cioè di minore sussidio, o di minore guarentigia di rendita chilometrica brutta. Ecco come ogni peso imposto ai concessionari ricada sui contribuenti. Cosa singolare! Si vogliono ferrovie, ma invece di somministrare facilitazioni ai costruttori, si cercano tutti i mezzi possibili per allontanarli, s'inventano ostacoli.

Del resto, dopo la sconfitta di ieri, io non mi sento il coraggio di fare una specifica proposta, la quale consisterebbe nella soppressione di questo articolo, dando nello stesso tempo mandato al Ministero di diminuire i vantaggi pecuniari che si fanno ai concessionari in compenso della perpetuità che sarebbe loro accordata.

Pur troppo, in circostanza più importante, ho imparato a mie spese, che noi dobbiamo in questo recinto tirare un velo sulla statua dell'economia politica. (*Si ride*)

1<sup>a</sup> TORNATA DEL 9 AGOSTO

Mi limito pertanto a pregare il Ministero a fare suo pro di queste mie osservazioni, e ad applicarle alle concessioni di ferrovie che gli occorrerà di fare in avvenire. Lasci egli maggiore libertà d'azione ai concessionari, non imponga loro così gravi pesi, non discenda a troppi particolari, ed i concessionari imporranno minori sacrifici all'erario nazionale, tanto più se fra essi avranno luogo la concorrenza e l'appalto, come prometteva il ministro dei lavori pubblici. L'appalto, alla fin dei conti, è l'unico mezzo mercè il quale la Camera possa acquistare la convinzione che non si sciupano i denari dello Stato.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** C'è una piccola differenza. Nell'articolo 15 del progetto del Ministero è detto:

« La durata della concessione per la linea da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia è fissata in 90 anni a far tempo dal 1° gennaio 1865. »

Qui nel progetto Bastogi è detto:

« La durata della concessione per la linea da Voghera a Pavia e da Pavia per Cremona a Brescia è fissata in 90 anni a far tempo dal 1° gennaio 1865. »

Mi pare che dopo la votazione dell'emendamento proposto ieri dall'onorevole Allievi dovrebbe essere indifferente di votare l'articolo come è nella proposta Rothschild.

**TREZZI, relatore.** La differenza consiste in questo, che si è cercato di armonizzare questo nuovo articolo col numero 4 dell'articolo 1 già votato.

**SUSANI.** La revisione è stata compiacente di rimettermi un esemplare delle modificazioni introdotte dal conte Bastogi, quale esemplare fu rimesso al ministro dei lavori pubblici e fu letto alla Camera.

Ora io non veggio che al paragrafo 4 dell'articolo 1 vi sia mutazione. Siccome la Camera ha adottato gli alinea 1, 2, 3 e 4 come stanno nella proposta di convenzione, e siccome là è detto *una linea da Voghera a Pavia*, e finalmente *una linea da Brescia a Cremona*, appunto per far luogo a quella differenza di garanzia sull'una e non garanzia sull'altra pare che per armonizzare convenga di tener la redazione qual è.

Quanto a me convengo che è piuttosto che altro una differenza di forma, però, siccome abbiamo già votato quello, parmi potrebbesi votare anche questo.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Io partiva dal supposto che si fosse votato l'articolo 1 secondo la proposta del Ministero, ma dopo le spiegazioni date, se si è votato diversamente, non insisto più.

**PRESIDENTE.** Fu votato l'articolo primo come lo si legge nella proposta Bastogi; solamente si lasciò in sospeso il nome; si aggiunse una *riserva* al numero 4 dell'articolo 1 che ora ha letto il deputato Susani; e si scrisse: « il concessionario delle tre prime linee sarà autorizzato, » ecc., in luogo delle parole: « i concessionari saranno autorizzati, » ecc.

Dunque il Ministero non insiste per alcuna modificazione sopra questo articolo 14.

Passeremo all'articolo 15:

« Art. 15. Lo Stato guarentisce per tutta la rispettiva durata della concessione un annuo prodotto brutto chilometrico dell'esercizio delle predette linee.

« a) Di lire ventinove mila per le linee indicate ai numeri 1, 2 e 3 dell'articolo 1;

« b) Di lire venticinque mila per quella di cui al numero 4 dello stesso articolo. »

A quest'articolo 15 il conte Bastogi ha inviato nella tornata di ieri la seguente modificazione:

« Lo Stato guarentisce per tutta la rispettiva durata della concessione un annuo prodotto brutto chilometrico dell'esercizio delle predette linee.

« a) Di lire ventinove mila per le linee indicate ai numeri 1, 2 e 3 dell'articolo 1;

« b) Di lire ventimila per la linea di Brescia per Cremona e Pavia. »

Il deputato Brunet propone all'articolo stesso la seguente modificazione:

« Lo Stato guarentisce lire ventinove mila di prodotto brutto chilometrico per le tre linee Ancona-Brindisi, Napoli-Foggia, Ceprano-Pesàra.

« Si propone che la guarentigia di questo prodotto brutto chilometrico per parte dello Stato venga limitata a lire ventiquattromila. »

L'altro giorno si è iscritto per parlare sopra questo articolo 15 il deputato Ranco.

**RANCO.** Non è che a malincuore, e dietro lunga esitazione, anzi direi dopo una grande ripugnanza, che io mi sono deciso a prendere la parola per proporvi un emendamento a questo articolo.

Io avrei molto preferito di procedere oltre per soddisfare a un ardente e vivo mio desiderio, e per ottemperare alla ben giusta impazienza che la Camera prova di vedere alla fin fine votato questo importante progetto di legge; ma, ciò facendo, io avrei mancato a un dovere sacro come deputato, e mi sarei trovato in aperta contraddizione colla mia coscienza, giacchè l'importanza del mio emendamento è tale e tanta ai miei occhi, che, quando fosse da questa Camera respinto, io mi vedrei nella dura e penosa necessità di votare contro la legge, persuaso quale io sono che, adottando voi con questa legge il principio della guarentigia di un prodotto lordo chilometrico, commettereste un gravissimo errore a danno non tanto del regio erario quanto di quelle stesse provincie che con questa legge volete beneficiare; verreste colle vostre stesse mani a distruggere una parte degli effetti benefici e dello scopo che voi con essa ed a costo di sì gravi sacrifici vi siete proposto.

Il mio emendamento consisterebbe nel sostituire alla guarentigia del reddito lordo chilometrico la guarentigia del reddito netto pure chilometrico. Per questo emendamento voi vi trovate condotti, o signori, in presenza di due sistemi: l'uno da me proposto, che è quello della guarentigia di un reddito netto chilometrico; l'altro della guarentigia d'un reddito chilometrico brutto.

Io voglio ammettere di buon grado e francamente che l'applicazione tanto dell'uno come dell'altro sistema

può trarre seco dei grandi inconvenienti, che entrambi i sistemi hanno dei gravi difetti, ma vi posso assicurare che gli inconvenienti e i difetti inerenti al sistema di garantire un reddito netto sono di gran lunga inferiori e preferibili a quelli che presenta il contrario sistema, il sistema cioè di garantire un reddito brutto.

Io vi pongo un fatto, o signori, e spero di potervelo provare in modo evidente ed inconcusso, che il sistema di garantire un reddito brutto è il più cattivo, il più pernicioso che si possa immaginare; che questo sistema cattivo in se stesso diventa peggiore nella particolare sua applicazione alle ferrovie napoletane, che questo sistema in se stesso cattivo diventa poi pessimo nel caso concreto di una concessione fatta a personaggi che, comunque stimabilissimi, hanno però il grande difetto di essere i comproprietari ed i principali amministratori, i direttori anzi di vaste ferrovie estere che saranno in perfetta rivalità e concorrenza colle ferrovie che voi volete stabilire nelle provincie napoletane.

Se la Camera vorrà usarmi il favore di un qualche minuto di attenzione, io procurerò di sviluppare il mio emendamento nei più brevi termini possibili.

Signori, io vi ho detto che generalmente il sistema della guarentigia di un reddito brutto chilometrico è cattivo e che è in ogni caso meno conveniente del sistema della guarentigia di un reddito netto chilometrico. E infatti, signori, quando voi garantite ad una società un reddito netto chilometrico, voi vi esponete, è vero, ad un grave inconveniente, voi andate incontro ad un grave pericolo, e ciò massime quando l'impresa è tale da non poter lasciare sperare prodotti superiori od eguali a quelli guarentiti; quale si è precisamente, bisogna pur dirlo, il caso in cui versiamo, non essendovi certo chi possa seriamente contestare che le ferrovie napoletane per lunghissimo tempo non potranno produrre il reddito che lor viene guarentito dallo Stato, sia esso lordo o sia netto.

Ho dunque premesso che l'adozione del sistema della guarentigia di un reddito netto per chilometro ha pur esso dei grandi pericoli, trae pur seco dei gravi inconvenienti...

**LEOPARDI.** Domando la parola.

**RANCO...** quelli di vedere la società garantita largheggiare nelle spese d'esercizio. In sostanza, questo sistema trae seco il pericolo di esporre il Governo a dover pagare annualmente alla società, per pareggiare il reddito reale al reddito garantito, una somma maggiore di quella che avrebbe dovuto pagare quando queste maggiori spese d'amministrazione, queste maggiori spese d'esercizio non si fossero avverate.

Ma, signori, per queste maggiori spese voi almeno non vedrete nè punto, nè poco alterato, mancato lo scopo che si ebbe nel concedere la garanzia, anzi voi dovete acquistare la presunzione che questo scopo sia meglio raggiunto, giacchè dal momento che voi vedete aumentare le spese del personale, le spese dell'esercizio, avete certo a credere ad un miglioramento nel servizio, per cui sarà più proficua la linea, giacchè voi non po-

tete dubitare che le maggiori spese di personale e di esercizio vadano sprecate, attesa la sorveglianza cui è chiamato ad esercitare il Governo. Invece nel sistema opposto, adottando la guarentigia di un reddito lordo chilometrico, è vero che apparentemente (notate, dico apparentemente a disegno, perchè vi proverò che la cosa è ben diversa), è vero che apparentemente il Governo non deve sborsare un centesimo di più di quello che si è proposto di guarentire, qualunque d'altronde siano le spese che sarà per fare la società nello impiantare la sua amministrazione, qualunque siano le spese che farà nello attendere all'esercizio; ma egli è pur anche verissimo che il Governo si mette nella condizione di falsare lo scopo che si è proposto di ottenere, viene a mettere cioè l'interesse della società in una condizione diametralmente opposta all'interesse dell'impresa che vuole creare con tanti sacrifici. Sì, signori, dal momento che voi guarentite un reddito brutto chilometrico ad una società, e che questo reddito brutto chilometrico non può lasciare speranza di essere per molto tempo oltrepassato, voi togliete ad un tempo non solo alla società tutta la sua utile industria, tutta la sua utile iniziativa, ma voi ponete gli interessi di questa società in aperta opposizione allo sviluppo del traffico, in aperta opposizione allo sviluppo del commercio; voi ponete, in sostanza, questa società in una falsa posizione.

Signori, quando una società, quando un individuo, quando un corpo morale qualunque si trova in una falsa posizione, cioè, che per fare il bene altrui, per procurare l'interesse pubblico, deve compromettere il proprio interesse, permettetemi, o signori, che io ve lo dica, voi dovete avere ben poca probabilità che questo bene pubblico si ottenga, che questi pubblici interessi siano soddisfatti.

Sapete quando la società avrebbe un maggior guadagno? Sapete voi, o signori, quando la società potrebbe distribuire maggiori dividendi a'suoi azionisti? La società avrebbe un maggior guadagno quel giorno in cui riescisse a combinare le sue cose in modo che non avesse a trasportare neanche un viaggiatore, neanche un chilogramma di merce ne'suoi convogli; giacchè, se è vero che il trasporto di un viaggiatore, di un chilogramma di merce in un convoglio costa poco, costerà pur sempre il consumo di un pezzo di carbone, di una goccia d'olio di più, e quando questo valore della goccia d'olio, del pezzo di carbone, va in diretta diminuzione del guadagno reale che la società deve trarre dalla sua impresa, voi non potete avere la probabilità che questa società sviluppi tutta la sua industria, sviluppi tutta la sua influenza per aumentare il traffico; anzi voi avete la certezza contraria, giacchè una società non agirà mai in senso contrario ed a ritroso dei suoi propri interessi. Quello poi che è più lamentevole, che è più biasimevole in questo sistema si è che, quando non ostante l'opposizione che naturalmente dovrà fare la società a che il traffico si aumenti, quando, ripeto, per la forza delle circostanze, questo traffico aumenterà

I<sup>a</sup> TORNATA DEL 9 AGOSTO

mal suo grado, si è appunto allora che la società ritrarrà minore guadagno.

Voi ben sapete, o signori, che a misura che il traffico aumenta, con esso aumentano pure in una data proporzione le spese d'esercizio ed allorquando il traffico s'avvicina od oltrepassa di poco il prodotto brutto guarentito dal Governo, si è allora che le spese d'esercizio sono maggiori, e si è in allora che la società ritrarrà minor guadagno dalle sue imprese, giacchè si è in quel momento che la differenza della rendita guarentita colle spese d'esercizio è minore.

Sò bene che mi si potrebbe rispondere e forse mi si risponderà dall'onorevole ministro dei lavori pubblici che è appunto per evitare quest'inconveniente ch'egli ha messo nel capitolato di concessione un articolo in cui si è riservato di far sorvegliare tutte indistintamente le operazioni della società da appositi commissari regi, di prescrivere egli stesso il numero dei convogli ed il loro arrivo e partenza per cadun giorno, infine che ha riservato al Governo abbastanza forza da obbligare la società a fare il suo dovere, quando non voglia farlo volontariamente. Signori, per colui che ha una qualche nozione d'amministrazione di ferrovie, per colui che conosce tutti i particolari d'un sì complicato e difficile servizio, sarebbe facile rispondere che se è vero che il numero dei convogli, l'orario più o meno comodo può influire sino ad un certo limite sull'aumento del numero dei viaggiatori, può influire sull'aumento del traffico, è pur anco verissimo che ciò è ben poca cosa ed occupa un ben piccolo posto nell'ampio campo delle attribuzioni d'un direttore generale intento a promuovere il movimento delle strade a lui affidate, e ciò massime quando le medesime si trovano in aperta concorrenza con altre reti.

Infatti, voi potete avere un convoglio composto di tre o quattro vetture vuote, quanto un convoglio composto di 30 o 40 vetture piene di viaggiatori e di merci.

Per quanto zelo, accuratezza ed esigenze possa avere un regio commissario, non potrà mai pretendere che la società faccia una diminuzione di tariffe, stabilisca delle tariffe comuni, delle tariffe differenziali, quando essa non è punto nè poco tenuta a ciò fare, ed anzi è autorizzata dal suo contratto a mantenere quelle che essa ha nello stesso contratto. Come potrebbe pretendere che una società faccia delle tariffe speciali quando esse non le sono imposte dal suo capitolato?

Signori, sapete come si arriva ad aumentare il traffico, come si ottiene l'arrivo nelle stazioni delle merci per essere poi trasportate ai convogli speciali, come si perviene infine ad avere un grande movimento sopra una strada ferrata? Ciò si ottiene, o signori, con molta fatica, con molte preoccupazioni e con molto danaro, indipendentemente dalle spese dei convogli, del loro personale e di quello delle stazioni. Per avere un aumento di traffico, o signori, voi dovete stabilire, a cagion d'esempio, nelle stazioni principali delle corrispondenze, fra queste stazioni e le località principali cir-

convicine; voi dovete concorrere bene spesso coi comuni per aprire strade dove non ci sono; voi dovete stabilire degli *omnibus*; voi dovete stabilire nelle grandi città dei comodi uffici centrali; voi dovete combinare delle tariffe comuni colle società che vi sono attigue; in sostanza voi dovete fare nè più, nè meno di quello che fanno tutte indistintamente quelle società, le quali hanno un interesse diretto di accrescere il loro traffico; ma quando una società non ha questo interesse, anzi ha un interesse affatto opposto, siate pur certi, o signori, che qualunque sia il numero e l'alaerità dei vostri commissari, essa, per non andar a ritroso del proprio interesse, si schermirà sempre dietro le sue tariffe e dietro il suo capitolato.

A prova di questo mio asserito voi potete trovare centinaia di esempi qui in Torino.

Voi potete, a cagion d'esempio, spedire in questo momento un oggetto qualunque per Ciampieri, per Parigi, per Londra, per Venezia, per Vienna, ecc. Voi non avete che a portare quest'oggetto nell'ufficio di una strada ferrata, voi ritirerete una ricevuta che vi servirà di guarentigia al caso che quest'oggetto venisse perduto od avariato; voi, mediante il pagamento di una data somma che potete conoscere preventivamente, non dovette preoccuparvi quale sia il numero delle ferrovie che quest'oggetto percorre, quali siano le visite doganali a cui quest'oggetto deve essere sottoposto; voi non dovette preoccuparvi come passa da una società all'altra, come è consegnato. Con quella somma che voi pagate, voi siete guarentito che l'oggetto arriverà alla sua destinazione.

Voi avete in questo momento, o signori, dei biglietti diretti a Parigi, a Londra, a Chambéry, a Lione, a Genova per Torino, Milano, Venezia e viceversa; ma credete voi, o signori, che, se fra tutte queste società che si sono combinate per creare questa tariffa comune, per stabilire questi biglietti diretti che sono così utili, che sono così comodi pei viaggiatori, e che aumentano cotanto il traffico, credete voi che se fra queste società una ve ne fosse, la quale non avesse avuto interesse diretto ad aumentare il traffico sulle proprie linee, credete voi che si sarebbe potuto ciò ottenere?

No, o signori, e ve ne do una prova. Quando si sono stabiliti quei biglietti diretti da Parigi, Londra, Lione, Ginevra, per Torino, per Milano, per Venezia, si era pur chiesto di stabilire anche biglietti diretti per Genova, e per quanta sia stata l'insistenza per averli, mai si poterono ottenere, e ciò perchè? Perchè fra queste società ve ne ha una che non ha interesse di aumentare il traffico piuttosto su una linea che non su un'altra.

Dunque, o signori, io vi posso assicurare che quando una società non ha interesse di aumentare il suo traffico, ma ha anzi un interesse contrario, voi non potrete giammai ottenere che questa faccia delle spese, oltre le spese del convoglio, e si prenda delle pene, si dia degli incomodi per l'aumento del traffico. Qualunque sia il numero, l'oculatezza e lo zelo dei commissari (ed è qui

il caso di dimostrare, come vi ho promesso, come sia solo apparente quel vantaggio che si è trovato presentare questo sistema sull'altro delle guarentigie di un interesse netto chilometrico, che cioè non si trovi in esso il Governo esposto a pagare annualmente alla società per pareggiare il reddito effettivo col reddito garantito se non quella somma che realmente si è proposto di guarentire), io ripeto, tale vantaggio è apparente anziché reale, giacché dal momento che voi dovete ammettermi che la società non avendo avuto interesse di aumentare il traffico, questo traffico non si aumenta, voi dovete pure con me concludere che il Governo dovrà necessariamente pagare annualmente una somma maggiore di quella che avrebbe realmente pagata quando le diminuzioni del traffico promosso dalla società non si fossero verificate.

**SUSANI.** Domando la parola.

**RANCO.** Quando io dovessi aggiungere testimonianze alla dimostrazione diretta già fattasi, secondo me, in un modo evidente ed inconcusso per viemaggiormente provarvi come questo sistema è cattivo, potrei addurvene molte, ma mi limiterò unicamente e semplicemente a citarne una che avrà qualche valore e qualche peso in questa Camera.

Allorquando il signor Talabot ha rifiutata la convenzione che aveva stipulato col Governo per le stesse ferrovie di cui in oggi si tratta, in allora l'onorevole Peruzzi, che era ministro pei lavori pubblici, aveva, credo, ricevuta una proposta, non so più da chi, che precisamente conteneva il sistema della guarentigia di un reddito brutto chilometrico. L'onorevole Peruzzi prima di decidersi ha creduto di dover consultare parecchi ingegneri. Io ebbi l'onore di essere fra questi, e mi trovai pure in compagnia del venerando senatore Paleocapa.

Quando fummo alla presenza del ministro, e seppi che l'onorevole Paleocapa era il primo che in questa Camera, o meglio, nella Camera subalpina aveva difeso questo sistema per rapporto ad un capitolato che in allora si trattava di approvare per le ferrovie liguri, io mi aspettava che l'onorevole Paleocapa avesse almeno continuato a sostenere quel sistema; invece egli, dopo aver premesso che nel sostenere quel principio nella Camera dei deputati era stato mosso da altre ragioni affatto estranee a quel principio, dichiarò e dimostrò con molti argomenti che quel sistema era generalmente cattivo, e che sarebbe stato poi cattivissimo quando si fosse trattato di grandi reti di ferrovie, di ferrovie che fossero state esposte ad una certa concorrenza e quando si fosse trattato particolarmente poi delle ferrovie napoletane.

Io spero che l'onorevole Peruzzi che si trova in questa Camera non vorrà nè punto nè poco smentire la mia allegazione.

Io ho detto che, se questo sistema è cattivo, diventa peggiore coll'applicazione alle provincie napoletane e ve lo provo.

Voi non potete ignorare la triste posizione delle po-

polazioni di quelle località che devono essere traversate da queste ferrovie. Quelle popolazioni furono talmente abbruttite e lasciate isolate dal Governo borbonico, che voi in questo momento potete percorrere dei vastissimi territori senza imbattervi in una strada o in un canale di irrigazione.

Incontrate bensì di quando in quando qualche strada che mette in comunicazione due centri principali della provincia, ma anche queste strade principali ben spesso mancano di ponti e di acquedotti e basta un acquazzone per intercettare le comunicazioni che per esse si praticano.

Voi vi imbattete di quando in quando in qualche tratto di strade mulattiere che credo siano la conseguenza del sistema di strade militari, il quale era stato adottato all'epoca della invasione francese.

Ebbene, queste strade non essendo state mantenute, si sono convertite in fossi e sentieri, e non servono per conseguenza più alle comunicazioni fra quei luoghi.

Nessuna comunicazione da centro a centro, e di qui nessuno scambio di prodotti, di qui nessun commercio, la nessuna industria.

Signori, nello stato in cui si trovano quelle provincie, io credo che sarebbe non solo utile, non solo necessario, ma indispensabile che una società, la quale sia chiamata a costruire le ferrovie e ad esercitarle, esercitasse tutta la sua industria, sviluppasse tutta la sua influenza, concorresse con tutti i mezzi materiali e morali per incoraggiare quelle popolazioni, e provare loro l'utilità di servirsi delle ferrovie per i loro scambi, e trovo infatti la prova di questa verità nel capitolato stesso che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha unito alla convenzione. Esso, se non erro, all'articolo 41 ha dato la facoltà alla società di creare degli stabilimenti industriali, di stabilire delle officine, delle fucine, aprire canali, di esercitare le miniere che si sarebbero trovate lungo la ferrovia.

Ma, o signori, come volete voi che una società si prenda di queste brighe, di questi fastidi, che una società esponga i suoi capitali per tutte queste cose mentre essa trova avere i suoi interessi affatto opposti? Come volete che una società per pura abnegazione, per pura filantropia, venga a fare questo sacrificio quando voi mettete in mano a questa società un contratto in cui voi potete leggere a chiare note quest'avvertimento: bada, o società, che tu avrai altrettanto maggiore guadagno, che tu potrai distribuire altrettanto maggiori dividendi ai tuoi azionisti quanto sarà minore il tuo lavoro, il traffico che tu svilupperai sulla tua strada? Signori, il voler ciò pretendere è un voler pretendere l'impossibile, è un voler ignorare che nei dizionari industriali, commerciali e finanziari ben raramente si trovano i vocaboli *filantropia*, *abnegazione*, *sentimento*. Sapete voi o signori, come si possono avvezzare quelle popolazioni a servirsi delle ferrovie, a fare i cambi, ad arrivare nelle stazioni, a fare il traffico? Ciò si ottiene col fare niente più, niente meno di quello che poco anzi vi dissi fare

1ª TORNATA DEL 9 AGOSTO

tutte le altre società che hanno un interesse diretto di aumentare il loro traffico.

Io stesso, o signori, posso citarvi qualche esempio traendolo dalla mia posizione attuale. Nella mia condizione di direttore della ferrovia *Vittorio Emanuele* posso assicurarvi che non passa giorno in cui io non sia obbligato di stabilire, a cagion d'esempio, una deduzione di tariffa con un imprenditore il quale avendo raccolto, per esempio, dei materiali lungo la ferrovia vorrebbe portarli a Torino o in un'altra stazione, ma abbisogna appunto di una riduzione perchè non potrebbe diversamente far concorrenza ai materiali che in quella già esistono; non passa giorno in cui non sia obbligato di facilitare il trasporto o ad un capo-comico o ad altro imprenditore di pubblici spettacoli...

*Una voce.* Alle ballerine

**RANCO.** Alle ballerine, se vuole (*Ilurità generale*)... che altrimenti non avrebbe potuto profittare dei trasporti delle ferrovie.

Io vi assicuro che non passa giorno in cui, anzichè alle ballerine, io non sia obbligato a concedere facilitazioni al direttore di un liceo, o di altro collegio, per il trasporto dei suoi allievi che hanno divisato di fare una gita di piacere, e che senza una diminuzione di tariffa non la farebbero. Non passa giorno che io non sia obbligato di fare convogli speciali, straordinari, facoltativi, in quelle località nelle quali succede una festa, una fiera, una circostanza straordinaria qualunque.

E voi volete pretendere da una società che non ha interesse di fare traffico che faccia questo? No, perchè non è prescritto nel suo capitolato.

Volgete un momento l'occhio alla ferrovia di Susa; appena in questa città ha preso un leggero incremento la fabbricazione, perchè mai si è potuto sviluppare un maggior traffico su quella strada per trasporto di materiali che prima non venivano a Torino, se non perchè si è fatta una diminuzione nella tariffa? Noi portiamo da Ivrea le piriti ed altro a Genova, e senza una diminuzione di tariffa non si sarebbe potuto ottenere che questo materiale facesse concorrenza a quello che colà esiste.

Se questo è utile, conveniente, necessario in questi paesi in cui il commercio ha preso tanta estensione, e l'industria è entrata nei pori di tutte le popolazioni, come volete che non sia utile nelle provincie napoletane dove tutto rimane a crearsi...

**LEOPARDI.** Eh! non tanto poi.

**PRESIDENTE.** Non interrompano.

**RANCO.** Vi è di più: quando qui abbiamo fatte le strade ferrate abbiamo perfezionato un mezzo di trasporto già prima esistente, perciò abbiamo ottenuto un aumento di traffico in ragione del perfezionamento arrecato.

Ma a Napoli è tutt'altra cosa; voi andate a creare nuove comunicazioni, le quali prima non hanno mai esistito, e che sono destinate ad attirare su di loro il gran traffico che attualmente passa per le altre linee: ma, per ciò ottenere, voi dovrete fare in modo che la

società chiamata ad esercitare quelle ferrovie trovi il suo interesse ad attirare sovra di esse quel traffico; dovete in sostanza fare quello che fanno tutti gli industriali; quanto si apre, ad esempio, un caffè, non vediamo farsi tutte le possibili facilitazioni, prepararsi i maggiori comodi per dargli avviamento? Così pure si pratica allorchè si apre un altro stabilimento qualunque.

Dunque io credo di aver provato a sufficienza che se il sistema di garantire un reddito brutto è in sè cattivo, diventa peggiore nell'applicazione particolare delle ferrovie napoletane.

Signori, io ho detto che questo sistema essendo in sè cattivo, diventa pessimo nelle mani dei concessionari che furono scelti dal Governo.

Sapete voi, o signori, chi sono questi concessionari, che per altro sono persone stimabilissime e degne di ogni considerazione? Io traggò qui i dati dall'annuario ufficiale delle ferrovie che si stampa in Parigi; per conseguenza vedete che traggò le mie notizie da una fonte attendibile.

Sapete chi sono questi concessionari ai quali voi volete affidare una tanta parte nei vostri interessi commerciali, una sì grand'influenza nei vostri interessi finanziari e politici, e dico politici, perchè io sono persuaso che lo sviluppo dell'industria e la floridezza del commercio possono influire nella politica di un paese: questi concessionari sapete chi sono? Sono i proprietari, gli amministratori principali, sono i direttori, 1° dei grandi *docks* di Trieste, e delle dietro stanti ferrovie che da Trieste conducono fino a Vienna, e da Vienna vanno nel cuore dell'Alemagna, della Polonia e della Russia. Questi concessionari sono, o signori, i principali amministratori, sono i direttori dei grandi lavori dei *docks* che si fanno in questo momento a Marsiglia. Questi concessionari sono i principali amministratori, o più influenti, del grande gruppo di ferrovie le quali dipartendosi da Marsiglia tendono a Parigi toccando Lione e Ginevra, e si estendono poi da Parigi, da un lato fino alla Manica toccando Boulogne Sur Mer e Calais, dall'altro fino nel Belgio, e finalmente dal terzo lato fino a Strasburgo.

Questi concessionari, o signori, sono i principali amministratori, sono gli amministratori più influenti della gran società, così detta, *delle messaggerie imperiali* che è proprietaria d'una immensa quantità di battelli a vapore che solcano in tutti i sensi i mari, che fanno perfino il commercio transatlantico.

Ed è a questi concessionari, o signori, che voi volete affidare le sorti future del commercio italiano; a questi concessionari, i quali, per la loro posizione speciale, per la loro grande influenza, per la loro gran potenza possono a loro bell'agio convergere più sur una parte che sull'altra tutto il commercio che si fa sul continente e sui mari d'Europa? Ed è a questi concessionari che voi volete affidare le sorti future del vostro commercio con un contratto che non solo dà loro il mezzo, ma li mette anzi in obbligo, per procurarsi un maggior guadagno,

di lasciare isolate le vostre strade ferrate italiane nel suo nullo attuale commercio?

Si è a questi concessionari che voi volete affidare queste ferrovie, i quali essendo da un lato i comproprietari dei grandi *docks* di Marsiglia colle dietrostanti ferrovie, gli amministratori più influenti e principali dei grandi *docks* di Trieste e delle ferrovie pure che vengono dietro, li metterà, dico, in obbligo di dirigere il commercio, che si effettua tra l'oriente ed il settentrione, su Trieste, per ispingerlo poi da Trieste su Vienna; come di dirigere il commercio che si pratica tra l'oriente ed il mezzodi coll'occidente su Marsiglia, e così ottenendo ad un tempo due grandi vantaggi: il primo di alimentare i propri *docks* e le dietrostanti strade ferrate di loro proprietà; il secondo di lasciare isolate le vostre ferrovie meridionali, ritirando appunto da ciò un profitto il più grande possibile?

Voi mi potete rispondere, o signori, che appunto perchè questi alti e potenti personaggi finanziari hanno tante occupazioni, sono preoccupati da tante speculazioni gigantesche, non avranno nè tempo, nè volontà di occuparsi della tenue impresa delle ferrovie italiane, per trarne quei partiti che io suppongo.

Signori, io sarei perfettamente del vostro avviso quando si trattasse di un piccolo interesse; ma, signori, sapete voi che cosa garantite a questi concessionari all'anno per le sole ferrovie napoletane? Voi garantite nientemeno di 35 milioni all'anno.

Ora io vi domando se un'impresa, a cui riguardo si garantiscono 35 milioni all'anno, non valga abbastanza da preoccupare seriamente anche dei grandi uomini di finanza, impegnati in vaste speculazioni.

Io credo impertanto che ho dimostrato a sufficienza essere il sistema delle guarentigie di un reddito brutto chilometrico per se stesso molto meno conveniente dell'altro; che questo sistema, se è cattivo, diviene peggiore colla sua applicazione alle provincie napoletane; che esso diventa poi pessimo nelle mani dei concessionari che furono scelti dal Governo.

Ma io voglio inoltre farvi vedere l'erroneità di questo sistema, il quale d'ora in poi lo chiamerò *assurdo* con un'ultima riflessione.

Voi avete nel capitolato l'articolo 13 così concepito:

« Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate in forza della guarentigia già stabilita costituiranno un'anticipazione, portante l'annuo interesse del 4 per cento. Quest'anticipazione verrà rifiuta coll'eccedente introito lordo sull'annualità garantita. Le eccedenze verranno applicate alle estinzioni prima dell'interesse, poscia del capitale. »

Questa clausola che in se stessa è giustissima ed equa, che voi trovate in tutti i capitolati di concessione, che fu qui introdotta, come in quei capitolati, dal Governo per il suo e nel suo speciale interesse, a suo esclusivo beneficio, combinata col sistema della guarentigia di un reddito lordo chilometrico, contribuisce a rendere tale sistema peggiore, seppure ciò fosse ancora possi-

bile. Ed inoltre tale clausola per tal modo applicata contribuisce a dare all'impresa un carattere anormale, contrario a tutte le regole d'una buona e seria amministrazione. Dirò di più: contribuisce a dare all'impresa direi quasi, un carattere immorale.

Ed eccone le prove. Che il sistema sia assurdo io ve l'ho già dimostrato, con molte argomentazioni; vi ho dimostrato, cioè, che distrugge da se stesso una parte almeno dello scopo per cui viene adottato; ma l'introduzione di questa clausola rende più manifesto e palpabile l'assurdo.

L'introduzione di questa clausola dà inoltre all'impresa un carattere anormale, un carattere immorale, e sapete perchè? Perchè dà la facoltà ai portatori primitivi delle azioni di procurarsi dei grandi guadagni, e ciò a carico diretto, esclusivo dei portatori successivi delle stesse azioni. Ciò che equivale a dire che i primitivi portatori delle azioni si procurano degli ingenti interessi e dividendi, i quali, a seconda del calcolo fatto dalla Commissione, raggiungerebbero il 10 per 0/0, ed a seconda dei calcoli riferiti dal signor ministro per i lavori pubblici ascenderebbero al 7 1/4 od oltre per 0/0 col contrarre dei debiti verso il Governo.

Or bene, questi debiti o non saranno mai più pagati o, se lo saranno, lo saranno nel momento in cui gli azionisti conseguiranno dall'impresa un guadagno con interesse minore che non era quello che fu percepito dai loro predecessori nel momento che contraevano il debito verso il Governo.

Per meglio spiegare il mio concetto mi servirò d'un esempio, se me lo permettete.

Noi tutti sappiamo che le ferrovie napoletane non potranno per molto tempo produrre una rendita lorda chilometrica eguale o superiore a quella guarentita sia lorda, sia netta.

Secondo i calcoli di persone le più competenti nella materia, sarà gran ventura se nel decennio, calcolando il prodotto generale di tutte le ferrovie, potranno dare in media, desunta da tutta la rete e sul decennio, 20 mila lire di rendita brutta per chilometro.

Se ciò succedesse, il Governo dovrebbe pagare alla società 9000 lire per chilometro a complemento di garanzia, il che farebbe la somma ad un dipresso di 11 milioni di lire all'anno. Supponendo che questo stato di cose duri, come ne sono convinto, per dieci anni, la società verrà ad incontrare un debito verso il Governo ivi compresi gli interessi capitalizzati, di 35 o 40 milioni.

Ora questo debito o non sarà mai pagato, quando cioè il prodotto effettivo non raggiunga mai il reddito lordo guarentito; o, se lo sarà, dovrà esserlo coi proventi superiori a quello guarentito. Io voglio fare una ipotesi oltremodo vantaggiosa a quelle ferrovie, voglio ammettere che, per una circostanza qualunque, per la scoperta, ad esempio, di una miniera ricchissima, pel taglio dell'istmo di Suez, abbia lungo un immenso sviluppo di traffico che arrivi a dare un prodotto

1<sup>a</sup> TORNATA DEL 9 AGOSTO

di 30, 40 od anche, se volete, di 50 mila lire per chilometro.

Vediamo quale sarà allora la posizione degli azionisti.

Gli azionisti non avranno disponibile per tutto il tempo che dura il debito, cioè per tutto il tempo che esso non sarà compiutamente ammortizzato, se non che il reddito di lire 20,000; il soprappiù di questa somma andrà nelle Casse dello Stato per pagare anzitutto l'interesse, e poscia per estinguere il debito. Agli azionisti, come ho detto, non rimarranno che le lire 29,000 guarentite, meno però le spese di esercizio.

Ora, se il reddito brutto chilometrico sarà, a cagion d'esempio, di lire 50,000, le spese d'esercizio, per quanto siano bene amministrate le ferrovie, non discenderanno mai al disotto del 40 per cento del prodotto lordo; saranno, cioè, sempre per lo meno di lire 20,000 per chilometro; cosicchè gli azionisti non avranno di netto che sole lire 9000 per chilometro, onde pagare gl'interessi ed il dividendo delle loro azioni; il che rappresenterebbe un interesse del 5 per cento, giusta i calcoli della Commissione, e del 3 1/2 o 4 per cento, secondo quelli dell'onorevole signor ministro dei lavori pubblici.

E sapete voi quando gli azionisti ritireranno il 3 1/2 per cento sulle loro azioni? Essi riceveranno il 3 1/2 per cento nel momento in cui le ferrovie daranno un prodotto brutto di lire 50,000 il chilometro, nel momento in cui gli azionisti saranno stati costretti a fare delle spese immense e per aumento di personale, e per allargamento di stazioni, e per aumento di materiale mobile; in sostanza, nel momento in cui avranno incontrato maggiore responsabilità e verso il Governo e verso il pubblico.

Ora, o signori, non credete voi che ciò sia anormale ed affatto contrario agli usi invalsi ed alle regole generali di ogni società industriale? Che cioè coloro che devono pagare i debiti ricavano dall'impresa un provento di gran lunga minore di quello che hanno goduto coloro che li hanno fatti?

Io dico, o signori, che questo è più che anormale, è, lo ripeto, immorale, perchè favorisce l'aggiotaggio ed i giuochi di Borsa ad esclusivo favore e beneficio dei primitivi possessori delle azioni.

Io vi ho detto, o signori, che quest'articolo si trova in quasi tutti i capitolati di concessione, e che colà trova ottimamente bene la sua sede, poichè, quando voi guarentirete un interesse minimo sopra una data somma, o quando voi guarentirete un reddito netto per chilometro, che cosa arriva? Avviene che, se il Governo deve pagare agli azionisti nel principio dell'impresa una somma per metterli in grado di ricevere l'interesse guarentito, egli è giusto, egli è equo, egli è ragionevole che ne sia rimborsato dai portatori successivi di azioni, ma quando essi riceveranno dall'impresa un reddito maggiore del guarentito, ma non avverrà mai in questo caso che coloro che sono chiamati a pagare i debiti dei loro predecessori ricevano dalla stessa impresa un

reddito minore, percepiscano un dividendo minore di quello che hanno da prima ricevuto quelli che hanno fatto il debito.

I successori che pagano il debito incontrato dai loro predecessori ricevano ad ogni peggior evento in dividendo un interesse almeno eguale a quello percepito dai primi.

Ecco dunque evidentemente dimostrata l'erroneità del sistema, giacchè l'introduzione di questa clausola, che per sè è giusta, è equa, che trovasi e che sta bene in tutti i capitolati, l'introduzione, ripeto, di questa clausola nel capitolato, basta a produrre gli effetti opposti a quelli che si vorrebbero ottenere e che si otterrebbero realmente coll'altro sistema.

Per tutti questi motivi, o signori, io credo di avervi dimostrato non solo la necessità, ma anche l'indispensabilità dell'emendamento che io vi propongo; questo emendamento consisterebbe in poca cosa, consisterebbe nel sostituire nell'articolo 15, alle parole: *reddito brutto*, le parole: *reddito netto*, e sostituirsi al paragrafo a), invece di 29,000 lire, 19,000 lire; al paragrafo b), invece di 20,000, sostituirsi 11,000 lire.

Queste cifre, o signori, io le ho ricavate dall'ipotesi che la posizione finanziaria rispettiva delle parti contraenti rimanesse tale e quale troverebbesi quando vi si guarentisse un reddito brutto. Io non ho voluto nè punto nè poco discutere i mezzi introdotti sia nel primo che nel secondo contratto, io ho voluto tener fermo l'utile che la società sarà per ricavare da siffatti prezzi; io non ho inteso che di sottrarre dai prezzi guarentiti di 29,000 lire per le ferrovie napoletane e 20,000 per quelle lombarde le spese di esercizio, che ho trovate di lire 10,000 per chilometro per le prime e di lire 9000 per le seconde.

Io mi vedrei fortunato se la Camera volesse accettare il mio emendamento, perchè ne veggo, ne sento l'altissima importanza.

Quanto ai prezzi, io spero che verranno accettati e dal Ministero e dalla Commissione; se non lo sono, io sarei dispostissimo a modificarli, e mi riferirei in tal caso completamente al loro giudizio. Quando poi la Camera non credesse dover ammettere il mio emendamento, e lo respingesse per sola tema che esso non possa essere accettato dal concessionario, e che così si dovesse mandare a monte il contratto, ciò ch'io non crederei, massime per parte della società italiana, la quale, a mio credere, sarà da un canto lietissima di conoscere in modo positivo il vero utile netto che potrà ricavare dalla sua impresa, e dall'altro non potrà a meno di essere soddisfatta di torsi dalla falsa posizione in cui la porrebbe il sistema del Ministero di dover sacrificare il bene di quelle provincie italiane per fare il suo proprio, io proporrei in via subordinata un altro emendamento, io proporrei, cioè, d'aggiungere quest'articolo alla legge:

« È fatta facoltà al Governo di sostituire alla guarentigia di un reddito brutto chilometrico quella di un reddito netto, calcolandolo sulla base di 29,000 lire di



reddito brutto per le ferrovie napoletane, di 25 o di 20 mila per quelle lombarde, deduzione fatta, ben inteso, delle spese di esercizio, da stabilirsi d'accordo col concessionario. »

Se il concessionario accetta, tanto meglio; se no, andremo nel sistema cattivo.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al ministro delle finanze.

**SELLA, ministro per le finanze.** L'onorevole deputato Ranco con molta eloquenza, e certo con profonda conoscenza della materia, imperocchè in questione di ferrovie è maestro, ha messo in campo le obiezioni che si possono muovere all'articolo del capitolato, per cui si viene a guarentire alla società intraprenditrice delle ferrovie meridionali un prodotto brutto. Egli ha fatto una severissima censura del sistema di siffatta guarentigia in generale, e poi l'ha molto amplificata, cercando di chiarire come in questo caso particolare fosse tal sistema da dirsi pessimo; e, disse anzi, assurdo; imperocchè si trattasse di una ferrovia che per lunga pezza avrebbe dato prodotti molto inferiori a quelli che si erano guarentiti, e si trattasse di dare queste linee a concessionari che avrebbero un interesse diretto a che le medesime non dessero frutto di sorta.

Innanzitutto io farò osservare che in questo momento si discute la proposta del conte Bastogi, e forse non è affatto opportuno il soffermarsi a considerare quale sia la posizione del concessionario rispetto alle altre linee di strade ferrate ch'egli possiede, essendo questo un argomento da discutersi forse quando si paragoneranno i vantaggi che offre l'uno e l'altro dei possibili concessionari.

Ma ad ogni modo, io porto opinione che, a dir vero, vi sia stata una pittura molto viva, assai maestrevolmente toccata, ma in pari tempo singolarmente esagerata nel far vedere due concessionari come concessionari e dei docks di Trieste, e di tutte le strade ferrate che sono dietro a Trieste ed a Marsiglia....

**RANCO.** Ho detto *amministratori principali*.

**SELLA, ministro per le finanze....** e delle ferrovie che dopo ne seguono, quindi come proprietari ed amministratori delle ferrovie italiane ed aventi un interesse diretto su tutte queste linee intermediarie che più di tutte le altre due si avanzassero nel Mediterraneo, il quale evidentemente è chiamato dalla natura a raccogliere il movimento che possa venire dall'Oriente (non parlo solo dell'Italia, ma anche per la Svizzera e una parte della Francia), che questi amministratori, dico, si vogliano valere della loro posizione per escludere ogni movimento su questa linea.

Io potrei prima di tutto osservare che, a cagione di esempio, il movimento commerciale relativo all'Italia non andranno a farlo passare per Trieste, nè per Marsiglia; potrei ancora avvertire che per quello che si tratta dei porti della Germania che più stanno vicini alla Svizzera non credo che vorranno andare a passar per Trieste, nè per Marsiglia.

Del rimanente, quando la natura ha posto l'Italia in

determinate condizioni per cui essa possa offrire la più breve linea di comunicazione, è evidente che la società medesima, qualunque interesse possa avere in altra parte, quando essa avrà i suoi capitali investiti in una linea come questa, avrà il più grande interesse diretto a far fruttare i suoi capitali nel miglior modo che le sarà fattibile. Ma, torno a dirlo, in questo argomento non stimo opportuno di molto soffermarmi perchè ora si tratta propriamente di vedere se si debba dare la preferenza alla guarentigia del prodotto brutto, o quella del prodotto netto, o quella di un dato interesse.

Ecco veramente la questione che ci sta davanti.

L'argomento dell'onorevole Ranco poggia essenzialmente sopra questa ipotesi, ed è che il prodotto delle ferrovie meridionali debba chi sa per quanti anni....

**RANCO.** Per dieci anni.

**SELLA, ministro per le finanze....** essere inferiore alle 20,000 lire. Si è poi limitato nel calcolo a 10 anni, ma in principio ha sempre parlato di un lunghissimo periodo di anni, pendente il quale il prodotto di questa linea doveva essere inferiore alle lire 29,000.

Ha quindi dimostrato che la società non può avere nessun interesse ad ampliare questo commercio, mentre la società avrà anzi interesse a che questo movimento sia il più piccolo possibile, per modo che essa avrà il maggior frutto conseguibile qualora il movimento della linea si riduca nè più, nè meno che a zero.

Vediamo ora se quest'ipotesi possa essere fondata, se queste paure possano dirsi veramente serie.

Io non richiamerò adesso l'attenzione su le grandi linee europee; non entrerò a parlare, per esempio della linea di Marsiglia citata dall'onorevole Ranco, nè della linea di Trieste.

L'onorevole Ranco insegna a me che sulla linea di Marsiglia, per esempio, si ha un provento eccedente le 80, le 90,000 lire al chilometro, e forse va più in là; che la linea di Trieste, ad esempio, eccede le 60,000 lire; ma io mi limiterò a pigliare ad esempio il nostro paese, il quale da poco tempo era diviso in modo che un gran movimento era sopra le sue varie provincie impossibile.

Ebbene, che vediamo noi? Vediamo che racchiuso in una cerchia così ristretta, dove le linee non possono avere una grande estensione, pure sulla linea di Genova, ad esempio, havvi un movimento che credo ecceda d'assai le 50,000 lire.

Citerò del resto una linea che certo nessuno vorrà considerare come principale, quella da Cuneo a Torino, che non sbocca sul mare, la quale dà un prodotto di 20,000 lire per chilometro.

Non sono che pochi mesi che la linea da Ancona a Bologna è aperta, non si è stabilito ancora nessun grande movimento di navigazione verso Ancona, sebbene il Parlamento abbia ultimamente prese delle deliberazioni relativamente al servizio marittimo, per cui certo il movimento di questa linea andrà crescendo; eppure quella linea, aperta da poco tempo, dà un prodotto brutto che eccede già le 20,000 lire.

I<sup>a</sup> TORNATA DEL 9 AGOSTO

Notiamo poi ancora che qui si tratta di una grande linea la quale è evidentemente chiamata a un grande avvenire. Basta gettare gli occhi sulla carta per capire che la linea che viene da Brindisi o da Taranto al nord dell'Italia deve essere una delle arterie principali dell'Europa; una linea, la quale evidentemente è destinata ad avere un'importanza grandissima nel commercio dell'Oriente. E senza citare su ciò altre autorità, mi basterebbe citare quella del commercio inglese, il quale ha sempre vivamente insistito acciò questa linea fosse nel più breve tempo possibile condotta a termine, imperocchè questa è veramente la linea del commercio dell'India appena sarà tagliato l'istmo di Suez, ed anche prima: appena che vi siano delle comunicazioni tollerabili fra l'Italia e l'Egitto, per certo questa sarà una delle linee più importanti d'Europa.

Come dunque si dirà che un *maximum* di 29,000 lire sia tale da non potersi raggiungere, se non tra molti e molti anni? Al contrario io penso che passerà pochissimo tempo, e questa rendita chilometrica sarà, nonché raggiunta, sorpassata di molto.

Si vorrà forse contestare che la linea, per esempio, da Foggia a Napoli debba dare un prodotto di questa natura? Se dà 40,000 o 50,000 lire la linea da Genova a Torino, città di 200,000 abitanti, come si potrà dubitare che non abbia a darne 20,000 la linea destinata ad alimentare Napoli, quella città gigante di 600,000 abitanti?

La linea di Cuneo, per esempio, va a 20,000 lire.

**RANCO.** 19,000.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** 19,600.

**SELLA, ministro per le finanze.** Convengo che per tre o quattro anni sarà forse necessario di pagare qualche cosa ai concessionari, ma non mi è mai venuto in mente di dubitare che questo prodotto non dovesse essere presto raggiunto.

Quanto alla linea lombarda, dove si garantisce, secondo l'antico progetto Rothschild, lire 25,000, e secondo il progetto Bastogi, lire 20,000 per chilometro, io credo che non vi si fa un gran sacrificio a fare questa riduzione; ed aggiungo che si potrebbe anche ridurre da 20 a 15 senza ombra di pericolo, giacchè questa è una linea così importante che non può a meno di dare prontamente un prodotto rilevantisimo. Vediamo, per esempio, che la linea di Stradella rende lire 25,000.

Concludo adunque che l'onorevole Ranco ha qui fatto una pittura eloquentissima, la quale naturalmente deve aver prodotto un effetto sulla Camera, anche per le sue cognizioni particolari al proposito. Ma tutto questo ha fondamento in un'ipotesi che io non posso ammettere, che cioè sia molto lontano il giorno in cui le ferrovie napoletane verranno a dare un prodotto brutto chilometrico di lire 29,000. Ora io sono intimamente convinto che questo giorno è tutt'altro che lontano.

L'onorevole deputato Ranco, a confermare la sua tesi, ci ha dipinto quelle provincie come se in esse tutto fosse a fare. Che molto e moltissimo rimanga a farsi io

lo ammetto (e questo è proprio non solo delle provincie napoletane, ma di tutte le altre, comprese anche queste in cui siamo ancora ben lungi dallo stato di progresso materiale in cui vorremmo essere) ma non ammetto che si possa sopra di esse con ragione venir a fare una pittura di questo genere, come se alla fine dei conti le linee che affluiscono ad una città di 600,000 anime dovessero poco meno che attraversare il deserto di Sahara, o qualche cosa di simile.

Quindi io sono d'avviso che queste obiezioni fatte contro il sistema adottato cadono in grandissima parte (non dirò in tutto; non voglio mica dimostrar qui che non ci sia qualche inconveniente nel sistema che è stato adottato), ma cadono in grandissima parte, perchè il giorno in cui il prodotto brutto guarentito sarà raggiunto non è lontano.

L'onorevole deputato Ranco pose innanzi un'altra osservazione relativa all'articolo 14 del capitolato, quello per cui lo Stato sarebbe ripagato delle anticipazioni che per avventura gli toccasse di fare per pagare la differenza tra il prodotto brutto verificatosi sulla linea. Egli ha trovato quest'articolo immorale...

**RANCO.** Immorale, no.

**SELLA, ministro per le finanze...** immorale. La parola è stata detta più volte.

**RANCO.** Non ho detto dell'articolo, ma della conseguenza che ne deriva.

**SELLA, ministro per le finanze.** Benè, sarà la conseguenza. Egli ha fatto poi a questo proposito un calcolo, supponendo che per dieci anni il prodotto delle ferrovie meridionali non abbia ad eccedere 20 mila lire a chilometro. Mi perdoni l'onorevole Ranco, ma da ingegnere così illustre, così perito in questa materia, e di cui tutto il paese si onora, non mi aspettava un'asserzione di questa natura...

**RANCO.** E la mantengo.

**SELLA, ministro per le finanze...** che per dieci anni queste linee non avessero a dare che un prodotto di questa fatta. Basta gettare gli occhi sulla curva, dirò, ch'esprime l'incremento del movimento delle linee, sopra le tabelle che esprimono i prodotti delle varie linee, perchè (mi perdoni) un'asserzione di questa fatta non si possa in nessun modo ammettere, comunque grandissima sia l'autorità da cui essa parte.

Egli quindi, facendosi un caso grosso, è naturalmente venuto a conseguenze grosse, è venuto cioè a questa conseguenza: badate, egli dice, che per i primi anni voi darete moltissimo agli azionisti, e che negli anni che verranno in seguito gli azionisti ricaveranno quasi nulla.

Prima di tutto, quand'anche le cose fossero in questi termini, io non so comprendere quale immoralità, nè quale conseguenza immorale ne deriverebbe.

Io voglio anche ammettere che dopo dieci anni a queste azioni non si desse più nulla: quale ne sarebbe la conseguenza? Che esse, per avventura, perderebbero ogni valore.

Or bene, se nei primi dieci anni si è ricevuto per

queste azioni un gran frutto, e se dopo dieci anni questo frutto vien meno, vuol dire che si venderanno meno, si venderanno pochissimo, ma non so che specie d'immoralità ci sia. Il prodotto d'un'azione sarà forse inegualmente distribuito, in guisa che ci sarà più nei primi anni e meno nei seguenti, ma non so, ripeto, immaginarmi quale immoralità ci sia.

Nè si potrà con un'azione di questo genere gabbare il pubblico. Oggidì tutto si sconta, tutto si conosce perfettamente. Quando andate a mettere in pubblico un'azione, la quale oggi rende un gran frutto, ma sulla quale pende una certa minaccia che domani il frutto possa essere di gran lunga minore, non temete, che quegli a cui la dovete vendere, sa scontare perfettamente, con perfetta conoscenza di causa, quest'alea, in guisa che non so dove stia in questa quistione l'immoralità, a meno che il deputato Ranco si proponga che i possessori d'azioni di queste ferrovie debbano ogni anno avere un tanto, nè più, nè meno, con perfetta regolarità, in modo che possano perfettamente provvedere alle cose loro. Ma quando si considera la cosa da speculatore, non so come ci si possa trovare ombra d'immoralità.

L'onorevole deputato Ranco ha tratto grande argomento contro il proposto sistema, dicendo che la società sarebbe stata direttamente interessata (e questo è forse l'argomento il più forte e che potrà per avventura aver fatto maggiore impressione sulla Camera) ad avere il più piccolo movimento possibile; che quindi essa, non solo non incoraggerà i viaggiatori, ma farà il possibile perchè questi non vengano, perchè stieno lontani. Che mi parlate voi di speculazioni, di miniere, di boschi, di usine, che so io, di cui parla un certo articolo 41, se non erro, del capitolato? La società avrà anzi interesse a che regni un silenzio sepolcrale, a che nessun moto vi sia su tutta la linea, imperocchè essa avrà allora ad intascare pressochè senza sborso lire 29,000 al chilometro; mentrechè, se vi ha moto, se qualche industria sorge, se qualche commercio nasce, sarà un nuovo pezzo di carbone, come dice egli a ragione, che bisogna bruciare, sarà una spesa che bisogna fare, sarà una diminuzione d'incasso che per conseguenza noi avremo.

Ora io dico: tutto questo castello si fonda sopra l'ipotesi sempre che queste linee non possano dare un prodotto maggiore di 29,000 lire al chilometro. Io capisco che se si avesse questa persuasione, potrebbero stare queste obiezioni: potrei rispondere che vi sono nel capitolato amplissime guarentigie; e poi le popolazioni stesse sono interessate a ciò la società adempia ai suoi obblighi, e se la società non vuol fare le linee, se le faranno esse stesse. Potrei dire che, se vi ha una buona opera da fare, mentre le tariffe sono avvinte da certe condizioni, troverà benissimo il privato il suo tornaconto ad impiantare le industrie ed a portare le sue merci, e sarà presto a torle dove interverrà il Governo, come è esplicitamente disposto nell'articolo 15.

Direi ancora che non è tanto facile resistere ad una popolazione che preme contro una società, la quale non

vuole soddisfare a questi obblighi; io credo che la Lombardia ed il Piemonte ne abbiano in qualche caso dato l'esempio. Il contegno di una popolazione forza una società a fare quello che deve farsi benchè i suoi interessi possano domandare il contrario.

Ora io dico: tutto questo ragionamento si fonda sopra una ipotesi, che il prodotto non possa essere maggiore di lire 29,000 al chilometro. Ora io dichiaro di non ammetterlo, e ritengo che la Camera dividerà questo mio pensiero; imperocchè quando una società ha davanti a sè una linea come questa, che sarà evidentemente una delle arterie importanti d'Europa, sa benissimo che i suoi capitali gli frutteranno assai se il prodotto salga a quella cifra, cui salirà per essere alimentato dalle grandi arterie d'Europa. La società ha interesse diretto, direttissimo di aumentare il più che sarà possibile questo prodotto; imperocchè il meschino limite di lire 29,000 sarà ben presto superato.

Che vi sieno inconvenienti nel sistema del prodotto lordo che è stato adottato, sono il primo a riconoscerlo; ma non ve ne saranno nel sistema che si vuole surrogare a questo, nel sistema del prodotto netto?

Il sistema del prodotto netto presenta gravi, anzi gravissimi, micidiali inconvenienti per la pubblica sicurezza. Se non conoscessi per prova gl'inconvenienti del sistema del prodotto netto, sorgerei forse a difenderlo. Per l'esperienza di recenti esempi sappiamo tutti per dura esperienza come stieno le finanze in questo sistema. Per questo sistema una società non ha interesse di sorta nel cercare di ridurre le spese, anzi qualche volta ha intereresse grandissimo a fare le maggiori spese possibili, imperocchè coloro che ciò fanno percepiscono per proprio conto un diritto di commissione.

Abbiamo a questo riguardo visto delle cose veramente assurde e veramente provocanti. Non abbiamo visto ordinare a Parigi la costruzione delle cose più volgari, come di carri? Non abbiamo visto trasportarne il legno sul Moncenisio, mentre queste e simili cose si potevano avere in paese a molto minore spesa? Ma il paese che guarentiva il prodotto netto come stava in quelle operazioni? Stava malissimo. Dichiaro e credo che avrò con me tutti coloro che conoscono questo sistema, dichiaro che per le pubbliche finanze il sistema del prodotto netto è il peggiore possibile.

*Una voce.* Sicuro!

**SELLA**, ministro per le finanze. Potrei entrare in molti particolari, ma credo che la Camera voglia venire ai voti e non desideri che m'addentri tanto in quest'argomento, ma la pregherei di far questo raffronto tra i due sistemi, perchè noi, che facciamo tutti professione di fede liberale, di rispetto al privato cittadino, di rispetto alle industrie private, noi dobbiamo far sì che il Governo abbia la menoma ingerenza possibile nelle speculazioni private. Ora, col sistema della guarentigia del prodotto brutto, che specie d'ingerenza ha il Governo nelle cose di una società? Ha semplicemente quella di farsi comunicare gli stati delle somme che si sono ricevute ai varii sportelli delle ferrovie. Invece

1ª TORNATA DEL 9 AGOSTO

nel sistema della guarentigia di un prodotto netto, se il Governo vuol fare il suo dovere, deve esaminare tutte le spese, se sono o non sono necessarie, deve osservare se gli assegnamenti non sono troppo elevati, se si fanno delle provviste che si potrebbero per avventura risparmiare.

Per esempio, io sono azionista di una ferrovia che si è provvista ai prezzi attuali di tutto il materiale mobile che le potrà occorrere per 50 anni. Il Governo adunque dovrebbe intervenire minutamente e quotidianamente. E da questo che cosa ne nasce? O il Governo fa il suo dovere, ed allora diventa un tutore insopportabile, diventa una vera assurdità; oppure, come pur troppo qualche volta succede, il Governo non vuole entrare in tutte le minute faccende della società, ed in questo caso le pubbliche finanze ne soffrono un gravissimo danno.

Io quindi vi prego di voler adottare il sistema che vi è stato proposto, perchè voi certo non porrete in dubbio che il prodotto delle ferrovie di cui ci occupiamo, e che l'Italia aspetta con tanta impazienza, sarà per essere di gran lunga superiore alla somma che si guarentisce come prodotto brutto, perchè questo sistema non trae seco un'ingerenza continua del Governo nelle faccende della società, perchè io sono intimamente convinto, massime per le disposizioni dell'articolo 14, per cui quelle anticipazioni che incidentalmente dovesse fare il Governo gli sono rimborsate, e perchè infine questo sistema guarentisce la cosa pubblica incomparabilmente meglio di quello proposto dal deputato Ranco.

**PRESIDENTE.** Domando se l'emendamento proposto dal deputato Ranco venga appoggiato.

Esso consiste nel sostituire nell'articolo 15, alle parole *reddito brutto* le parole *prodotto netto*, e nel sostituire nel paragrafo a) alla cifra di lire 29,000 quella di 19,000, e nel paragrafo b) alla cifra di lire 20,000 quella di 11,000.

Domando se questo emendamento è appoggiato.

(È appoggiato.)

**SUSANI.** Domando la parola.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'emendamento del deputato Ranco.

(Non è approvato.)

In conseguenza e se non v'ha altra opposizione s'intenderà approvato l'articolo 15.

**RANCO.** Metta ai voti l'altro emendamento subordinato.

**PRESIDENTE.** Mi pare che il deputato Ranco abbia detto di riservarlo in fine della legge.

**RANCO.** Mi sembra che sarebbe meglio metterlo subito.

**PRESIDENTE.** L'articolo proposto dal deputato Ranco è così concepito:

« È fatta facoltà al Governo di sostituire alla guarentigia di un reddito brutto chilometrico quella di un reddito netto, calcolando sulla base di 29,000 lire di reddito brutto per le ferrovie di Napoli, e di lire 20,000

per quelle lombarde, deduzione fatta delle spese d'esercizio, da stabilirsi d'accordo col concessionario. »

Domando prima se è appoggiato.

(È appoggiato.)

**MINGHETTI.** Domanderei una spiegazione. Vorrei sapere se questa facoltà è data al Governo, quando si trova d'accordo col concessionario; bisogna che le due parti siano d'accordo, e se non lo sono la legge ha egualmente il suo effetto.

**RANCO.** È detto così: *da stabilirsi d'accordo.*

**TREZZI, relatore.** Ma mi pare che il *d'accordo* non si riferisca a tutto l'articolo.

**PRESIDENTE.** È detto: *da stabilirsi d'accordo col concessionario.*

**RICCIARDI.** Io desidererei sentire il parere della Commissione.

*Voci.* Ai voti! ai voti! (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Allora, per togliere ogni dubbio, bisognerebbe dire: *È fatta facoltà al Governo di sostituire, d'accordo col concessionario, ecc.*

**SELLA, ministro per le finanze.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Parli.

**POSSENTI.** Domando la parola.

**SELLA, ministro per le finanze.** Io non posso accettare questa proposta; perchè qui bisogna avere una convinzione. Ci sono degli inconvenienti e coll'uno e coll'altro sistema. Bisogna che il Parlamento si pronunci su quello che ne presenta dei meno gravi. Se la Camera crede che sieno maggiori gli inconvenienti del sistema della guarentigia del prodotto lordo che non sieno quelli del sistema della guarentigia del prodotto netto, allora deve votare per la proposta della Commissione; se poi crede il contrario, allora doveva un momento fa votare la proposta dell'onorevole Ranco. Ma io non credo che essa possa lasciare una questione di questo genere in arbitrio di un ministro. Oggi noi la pensiamo così, ed avendo visto respinto l'emendamento dell'onorevole Ranco, noi siamo d'accordo col Parlamento; domani potrebbe venire un altro Ministero, potrebbe essere l'onorevole Ranco (e certo sarebbe una ventura per il paese), il quale la pensa diversamente; e per conseguenza non credo che il Parlamento voglia lasciare una questione così grave nell'arbitrio di un ministro.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato PosSENTI.

**POSSENTI.** Io dirò pochissime parole per provare come le grandi difficoltà che travolge il signor ministro adottando il sistema del prodotto netto si potrebbero tutte eliminare quando si convenisse che le spese d'esercizio avessero a determinarsi in una data funzione del prodotto lordo effettivo. In questo sistema non si incontrerebbero fuorchè le difficoltà inerenti al sistema della garanzia del prodotto lordo, e si avrebbero tutti i vantaggi del sistema della guarentigia del prodotto netto, mentre si eviterebbero tutti gli inconvenienti inerenti al sistema medesimo.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Mi scusino, ma con questo patto si dà al Governo la facoltà di cambiare un sistema che già ha avuto la sanzione del Parlamento, e non si riesce ad altro che a creare un vero imbarazzo al potere esecutivo; perchè bisogna che la Camera sappia che i due sistemi in date condizioni hanno dei vantaggi e degl'inconvenienti come tutti i sistemi che impongono un dato onere allo Stato.

Per esempio, la garanzia di un reddito netto ha forse qualche vantaggio sull'altro per la misura dell'onere imposto allo Stato quando il reddito della strada ferrata sta entro stretti limiti. Finchè il reddito non ha oltrepassato le 20,000 lire al chilometro di prodotto brutto, la garanzia del reddito netto riesce meno gravosa, ma però ha tutte le difficoltà di una maggiore e spesso impossibile ingerenza dello Stato nelle cose della società.

L'onorevole Ranco, che ha studiato questa quistione, consentirà certo con me su questo punto. Ma quando il prodotto brutto della linea ha sorpassato questo limite di lire 20,000, allora il sistema del prodotto brutto diventa innegabilmente migliore.

Potrei addurre molte cifre, ma per esser breve ne citerò una sola: quando la strada rendesse 24,000 lire al chilometro di prodotto brutto, se si cambia il sistema e si adotta quello di una garanzia sul prodotto netto, lo Stato perderebbe 6280 lire per chilometro, mentre invece, conservato il sistema del Governo della garanzia del prodotto brutto non porta che la differenza tra 24 e 29 cioè cinque mila lire al chilometro. E allora, che cosa avviene? Avviene questo: che la società assiederà il Governo colle sue domande, perchè le sue convenienze la portano ad insistere sopra una garanzia di prodotto netto appena abbia le sue convenienze.

Ora bisogna che le leggi siano vincolative per il potere esecutivo, come per tutti.

Che cosa avverrebbe se per avventura, come diceva l'onorevole mio collega ministro per le finanze, mutasse l'opinione del Ministero? Muterebbero gli aggravi che colla legge di concessione si vengono ad imporre allo Stato.

Ora la Camera ha oggi emesso la sua opinione: essa preferisce il sistema di una garanzia di prodotto brutto. Non è, a mio avviso, conveniente il lasciare in dubbio se potrà o no essere mutato.

D'altra parte evvi a questa mutazione anche la obiezione che si fonda sopra la considerazione che noi non sappiamo se i contraenti siano disposti ad adottare questo cambiamento di sistema; il quale del resto fu già ammesso in altri precedenti della Camera e del Governo.

Ho già notato, per esempio, che il ministro precedente con una deliberazione presa in Consiglio dei ministri era disposto a concedere queste linee con la garanzia di un prodotto brutto chilometrico di 30 mila lire.

Noi abbiamo anche l'esempio della strada Pavia-

Cremona, Cremona-Brescia, Cairo-Acqui, dove abbiamo accettato questo sistema della garanzia di 25 mila lire di prodotto brutto al chilometro. Nessuna obiezione si è elevata in quell'epoca; del resto, quando si vogliono a fondo esaminare questi sistemi, e si vogliono pesare i vantaggi e gl'inconvenienti dell'uno e dell'altro, facendone il confronto, io credo che in verità il sistema di una garanzia di prodotto brutto sia assai più conveniente, massime quando la sorveglianza su queste linee è esercitata da quel corpo morale che si chiama lo Stato.

Esso, più semplice, più sincero, certo potrebbe perfezionarsi con qualche clausola, ma in complesso offre minori inconvenienti di quello che si fonda sul prodotto netto, così difficile in molti casi ad essere accertato.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'articolo del deputato Ranco...

**LEARDI.** Domando la parola. (*Rumori*)

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**LEARDI.** Mi permetta la Camera, sarò brevissimo.

Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro delle finanze e del ministro dei lavori pubblici che vi sono gravi inconvenienti in tutti e due i sistemi, cioè della garanzia di un prodotto brutto o di un prodotto netto, e perciò mi limito soltanto ad eccitare il Ministero, quando debba fare nuove stipulazioni per concessioni di ferrovie, ad appigliarsi ad un terzo sistema che eviti questi inconvenienti. (*Si ride. — Mormorio*)

*Voci.* Quale?

**LEARDI.** Io credo che esista, ed all'occorrenza lo proverò, e quando si voglia studiare con cura ed applicare con coraggio, questo sistema esiste, e si eviteranno col medesimo degl'inconvenienti gravissimi.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'articolo del deputato Ranco di cui già diedi lettura.

(Non è approvato.)

Ora non rimane che porre ai voti l'emendamento Brunet.

**BRUNET.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Parli.

**BRUNET.** Pregherei la Camera di concedermi pochi minuti per esporre le ragioni dell'emendamento da me proposto.

In quest'articolo 15 è detto che il Governo guarentisce un prodotto netto chilometrico di 29,000 lire. Trattandosi di 1206 chilometri si vede evidentemente che la somma che guarentisce lo Stato è di circa 36 milioni.

Per quanto si voglia credere che queste strade abbiano uno sviluppo grandissimo, e che il loro prodotto venga aumentato, evidentemente da quanto accenna la relazione, da ciò che disse l'onorevole Ranco, ed anche da alcune informazioni che ho creduto di prendere, risulta che la somma che lo Stato dovrà portare in bilancio sarà di 11 o 12 milioni all'incirca.

1ª TORNATA DEL 9 AGOSTO

Questa circostanza rende necessario l'esaminare se non sarebbe forse possibile di portare una diminuzione in questa somma.

Esaminata la relazione e i computi in essa contenuti, si vede che lo Stato, guarentendo queste 29 mila lire, gli azionisti verrebbero ad avere un interesse esagerato, quindi io credo che anche portando quella garanzia a sole 24 o 25 mila lire, avrebbero ancora un interesse di oltre l'otto per cento.

Ora, se lo Stato volesse fare un prestito, potrebbe farlo all'interesse del sette per cento, dunque mi pare che la garanzia dell'otto sia già tale da soddisfare i concessionari. Io non vedo motivo per cui si debbano tassativamente prescrivere queste 29 mila lire. Ho veduto che nella parte relativa alla linea lombarda si è accettato una riduzione da venticinque a venti: perchè non si potrebbe fare lo stesso per le linee napoletane?

Siccome poi la riduzione fatta per la strada lombarda fu accettata dal signor Bastogi, per lo meno mi sembra che anche quest'altra riduzione potrebbe formare oggetto di trattative.

Del resto poi, io credo che noi dobbiamo preoccuparci bensì di fare la strada, e di somministrare una garanzia, la quale lasci alla speculazione quel grado di sicurezza che è necessario in questo genere d'impresе, ma poi spingere le cose al punto da dare una garanzia che, tenendo conto della somma che occorrerà di spendere in questa impresa, la quale verrebbe ad essere di 132 milioni, sarebbe del 10 per cento, mi pare che sia troppo. Quindi, io credo che noi possiamo in questa circostanza cercar modo di ottenere una diminuzione di questa garanzia.

Io credo benissimo che queste strade avranno uno sviluppo grandissimo, e che finiranno per dare un gran prodotto, ma per molto tempo questo prodotto sarà ben lungi dalle 29 mila lire per chilometro.

Quindi in questo senso io propongo quest'emendamento, che la somma di 29 mila lire sia ridotta a 25 mila.

**PRESIDENTE.** Domando se l'emendamento del deputato Brunet è appoggiato. Esso consiste nel sostituire la garanzia di lire 25 mila a quella di 29.

(E appoggiato.)

Il Ministero l'accetta?

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** No.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti quest'emendamento dell'articolo 15.

(Non è approvato.)

Ora pongo ai voti l'articolo 15. Se non c'è altra opposizione, s'intenderà approvato.

(E approvato.)

« Art. 16. Quando la società delle strade ferrate lombarde eserciti il suo diritto di prelazione sulla linea da Pavia per Cremona a Brescia, il concessionario, e per esso la nuova società, costruiranno ed eserciteranno senza garanzia la linea da Voghera a Pavia. »

**SUSANI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Parli.

**SUSANI.** Se ho ben sentito, io temo che possa essere passata una dizione, la quale dovesse essere meno favorevole agl'interessi dello Stato di quello che era l'antica dizione. Io non so chi ha proposto il cambiamento dell'articolo 15. Quello che ho sott'occhio si chiude così: « di lire 20 mila per quella di cui al numero 4 dello stesso articolo, » e questo era l'alinea del progetto ministeriale, sostituendo la garanzia di 50 mila lire alla garanzia di 25 mila. L'articolo 16 diceva che quando la società delle strade ferrate lombarde esercitasse il suo diritto, la società Bastogi avrebbe per la porzione che le sarebbe rimasta rinunciato ad ogni garanzia. Ma se l'articolo si formulasse nel modo che ha letto ultimamente l'onorevole presidente, avverrebbe che nel caso in cui il concessionario dovesse egli tenere tutta la linea, perchè la società lombarda non esercitasse il diritto di prelazione, il Governo non avrebbe diritto di accumulare il maggiore provento tra Pavia e Voghera col resto della linea, e quindi lo Stato, secondo ciò che disse il ministro, farebbe una perdita sulla proposta Bastogi.

Io credo quindi che sia per errore che si è fatta quella lettura.

**PRESIDENTE.** Io ho letto ciò che sta scritto.

Prego però il deputato Susani di dirmi se eravamo già arrivati all'articolo 16.

Ho letto e riletto per ben tre volte l'articolo 15 qual è nella nuova proposta Bastogi.

Per altro, se il deputato Susani intende aggiungervi ora una clausola dichiarativa, non credo che altri muova difficoltà; ma io ho letto come sta.

**SUSANI.** Io propongo un emendamento in questo senso, inquantochè credo che sia più conforme all'interesse dello Stato.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Ma senza dubbio è inteso così.

**SUSANI.** Propongo quindi che si dica così:

« b) Di lire 20,000 per quelle di cui al numero 4 dello stesso articolo. »

Io credo che ci sia così un vantaggio per lo Stato, e che sia occorso un errore il quale non si può lasciar passare.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Sì! sì! precisamente.

**PRESIDENTE.** S'intende dunque di apporre nella lettera b) dell'articolo 15 della nuova proposta Bastogi, la quale era nei termini in cui è stata letta, la seguente dichiarazione (dopo le parole: di lire 20,000): per le linee di cui al numero 4 dello stesso articolo 1.

**TREZZI, relatore.** Per quelle, non per quella.

**PRESIDENTE.** Ho detto per le linee.

« Art. 16. Quando la società delle strade ferrate lombarde eserciti il suo diritto di prelazione sulla linea da Pavia per Cremona e Brescia, il concessionario e per esso la nuova società costruiranno ed eserciteranno senza garanzia la linea da Voghera a Pavia. »

La Camera ricorda che ieri fu votato un alinea del deputato Allievi, riguardo al quale alinea era rimasto

solamente in sospenso il decidere *dove* debba essere collocato.

Il deputato Allievi proponeva che venisse collocato come alinea all'articolo 16. La Commissione intendeva invece che dovesse essere collocato nel capitolo 3 del capitolato, là dove si parla del *riscatto*.

Il deputato Allievi insiste perchè sia posto come alinea dell'articolo 16?

**ALLIEVI.** Insisto perchè sia posto come alinea dell'articolo 16, parendomi che nel capitolato trovano più conveniente posto quelle disposizioni che hanno una natura permanente. Questa è una disposizione in vista, direi, di alcune eventualità, risolte le quali, essa non ha più alcun effetto.

Quindi mi pare che sia meglio il collocarlo qui nell'articolo 16, anzichè nel capitolato.

**TREZZI, relatore.** La Commissione dichiara che è indifferente a che sia collocato piuttosto in un luogo che in un altro.

**PRESIDENTE.** Dunque sarà posto come alinea dell'articolo 16: e si dirà: « è riservata tuttavia in tal caso allo Stato la facoltà di riscattare, » ecc.

Se non vi è opposizione, l'articolo 16 sarà approvato con quest'alinea del deputato Allievi.

(La Camera approva.)

« Art. 17. Qualora la costruzione della sezione di strada fra Ceprano e Pescara sia per importare una spesa superiore a lire duecento cinquanta mila al chilometro compreso il materiale mobile, l'eccedenza sarà intieramente sopportata dallo Stato.

« La società dovrà prima dell'intraprendimento dei lavori per quella sezione dichiarare se essa sia disposta ad assumere l'eseguimento con o senza alcun speciale corrispettivo oltre quello della guarentigia di cui al precedente articolo 15; e nel primo di questi casi il Governo si riserva la facoltà di far procedere per diretto conto dello Stato alla costruzione di quella linea, contro il rimborso da parte della società della spesa per l'effettuazione della medesima nella ragione di lire duecento cinquanta mila per ogni chilometro di strada. »

Ma il conte Bastogi ha dichiarato di accettare la soppressione delle parole *compreso il materiale mobile*.

L'altro giorno, quando si discuteva questo articolo, il deputato Valerio si è riservato di prendere la parola.

**VALERIO.** Io mi era riservato di domandare la parola per chiedere non solamente che si sopprimessero queste parole: *compreso il materiale mobile*, ma che si scrivesse: *escluso il materiale mobile*.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio crede che per miglior chiarezza, invece di adottare la mera soppressione delle parole: *compreso il materiale mobile*, si scrivano le parole: *escluso il materiale mobile*.

La Commissione accetta?

**TREZZI, relatore.** È indifferente.

**PRESIDENTE.** Il deputato Brunet propone un emendamento a quest'articolo 17.

**BRUNET.** Propongo la soppressione di quest'arti-

colo 17 per sostituirvene un altro in cui sia detto che per tutte le spese previste ed imprevedute che la società dovrà sopportare nell'esecuzione della strada essa non abbia diritto ad alcun compenso, ad alcun sussidio.

Il signor ministro delle finanze accennava come il Governo si è preoccupato di non entrare in contrasto colle società e difendeva il suo sistema di concessione a prodotto chilometrico brutto, appunto per questo motivo. Ora vedo che in questo articolo c'è un principio affatto opposto.

Mi sorprende che in una impresa di mille e più chilometri, perchè si presenta un tronco di strada in cui le difficoltà saranno maggiori, si venga subito a fare una eccezione in favore del concessionario, in guisa che il Governo viene ad assumersi tutto il pericolo, a punto tale, che non si sa se sia il concessionario che faccia questa strada o se sia il Governo.

Perciò propongo che sia soppresso quest'articolo.

Le difficoltà di un piccolo tronco di strada sopra una linea così estesa debbono entrare nel complesso della costruzione e non essere considerate a parte: non si dee trascinare lo Stato nelle questioni di contabilità che ne nascerebbero.

Per questi motivi propongo la soppressione dell'articolo 17, quantunque io sia già persuaso che questa soppressione non sarà accettata. Comunque debba avvenire, vedo necessaria quest'osservazione, perchè sembra che su questo contratto ci preoccupiamo più degli interessi del concessionario che di quelli dello Stato.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Assicuro l'onorevole Brunet che il Ministero ha fatto il possibile per indurre il concessionario a tralasciare quest'articolo, ma non è stato possibile persuaderlo. Lo dico anch'io che sarebbe stato meglio lo imporre al concessionario un obbligo generale di sopportar tutte le spese. Ad ogni modo, non essendosi potuto intendere un patto in questo senso, è meno male che il concessionario o eseguisca egli stesso la linea o sia costretto a rifondere il prezzo già prima determinato al Governo.

Assicuro poi la Camera che solo dopo aver esauriti tutti gli sforzi per migliorare come le altre anche questa condizione, se il Governo dovette infine accettarla, per quanto possa parer grave, non fu senza ragioni di qualche peso.

La linea da Ceprano a Pescara è una delle più difficili, essa passa l'Appennino ad un'altezza di 1080 metri sul livello del mare. Pensi l'onorevole Brunet che il passaggio dei Giovi è a 340 metri. Abbiamo dunque tre volte l'altezza della galleria di Busalla. Oltre ciò non è ancora ben definito il tracciato, come parmi di averlo già esposto ieri, per modo che non ci sono elementi positivi per un calcolo, sul quale il concessionario possa fare assegnamento.

Si ha di più. Naturalmente nei corrispettivi generali del contratto il Ministero ha veduto fin dove poteva andare la media del costo chilometrico. Ebbi già l'onore di dire alla Camera che il Ministero, forse un po' largheggiando, voglio ammetterlo, ma sopra calcoli fatti

1ª TORNATA DEL 9 AGOSTO

da uomini che esso crede competenti, si è formato il criterio che il costo chilometrico di queste linee possa in media, ed a prodotto eguale alla garanzia, avvicinarsi alle lire 270,000. In questo caso, in che modo poteva il Ministero pretendere che questa linea, che è più difficile delle altre, il concessionario dovesse adossarsela al costo medio delle altre linee più facili? Io credo che questa non sarebbe stata una pretesa ragionevole.

Infatti, noti l'onorevole Brunet, che anche nella perizia Bella questo tronco è computato a lire 219,000 il chilometro, senza il materiale mobile. Dunque, aggiungendo il materiale mobile, la spesa salirebbe a lire 250 mila. Ma si è osservato replicatamente che la perizia Bella era fatta sopra elementi e sotto un punto di vista diverso da quello che si doveva aver presente quando si tratta di una concessione; quella perizia era fatta, se ben mi appongo, nella previsione che la strada dovesse essere eseguita realmente dal Governo, e si calcolava la sola spesa necessaria per costruire questa strada e per l'acquisto del materiale mobile, senza tenere abbastanza conto dello sviluppo del movimento e dell'aumento delle spese.

Per questi motivi il Ministero ha creduto che non fosse tanto enorme questa stipulazione, la quale poi in pratica non incontra alcun inconveniente. Entro un anno saranno eseguiti gli studi definitivi; da quelli il concessionario vedrà se potrà assumere quest'impresa, e se non se la potrà assumere, il Governo potrà far eseguire questa linea col mezzo di parziali aggiudicazioni; o il concessionario sarà obbligato di rifondere il prezzo già preventivamente stabilito.

Con questo metodo, a vece di intralciare le cose, si sono eliminate tutte le controversie che potevano nascere tra i concessionari e lo Stato.

Io quindi prego la Camera di voler lasciare intatto questo articolo, così come è stato emendato dall'onorevole Valerio.

**PRESIDENTE.** Domando se l'emendamento del deputato Brunet sia appoggiato.

(È appoggiato.)

**MICHELINI.** Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

**BRUNET.** Lo ritiro.

**PRESIDENTE.** Il deputato Brunet avendo ritirato il suo emendamento, non occorre altro: e s'intenderà approvato l'articolo 17, di cui già diedi lettura, colla soppressione delle parole: « compreso il materiale mobile. »

**MICHELINI.** Domando la parola per fare un'interpellanza su quest'articolo, per poterlo votare con coscienza.

Io domando al signor ministro se questa strada da Ceperano a Pescara costerà 400 o 500 mila lire il chilometro, perchè alla fine dei conti noi saremo legati a farla, anche non volendo, verso la società Rothschild, e la Camera mi pare che trattandosi di danaro dei contribuenti, debba sapere che cosa si spende.

Quando il Ministero ha messo non la spada di Brenno, che era di ferro, ma ha messo la spada d'oro (*Ilarità*) nel contratto, ed ha fatto traboccare la bilancia in favore, io questo lo comprendo; ma alla fine dei conti bisogna sapere quanto pesi questa spada d'oro.

Io desidererei dunque sapere approssimativamente quanto sarà il costo chilometrico della strada da Ceperano a Pescara.

**DÉPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Che cosa pretende il signor Michelini dal Ministero? Vuole egli che il Ministero garantisca, a lavoro finito, che cosa costerà una strada? Ma io lo prego di rivolgere questa interpellanza a quale egli creda più competente fra gli ingegneri o costruttori di ferrovie, ed io gli dico che nessuno gli saprà rispondere, perchè queste sono tali domande a cui, massime se fra i lavori è compresa una traversata dell'Appennino, una galleria od anche solo un tronco considerevole in paese difficilissimo, è impossibile poter dare un riscontro esatto. E ciò è tanto vero, che in tutte le strade ferrate si verificò sempre una differenza tra il prezzo dapprima calcolato e la spesa consunta. Ma, del resto, se l'onorevole Michelini si accontenta di quegli elementi che umanamente si possono pretendere, onde poter avere un criterio sul costo di una ferrovia, dirò che l'ispettore Bella ha valutata questa strada 219 mila lire al chilometro; che, aggiungendovi il materiale mobile, la spesa fu portata dalla Commissione a 250 mila lire al chilometro; che, siccome il Ministero ha creduto questa spesa non sufficiente, come ebbi l'onore di notare, l'ha elevata fino a 270 mila lire al chilometro.

Ecco gli elementi sui quali si è appoggiato il Ministero per determinare il costo di questa linea; la quale poi, essendo una linea di 234 chilometri, che forse nel suo sviluppo riuscirà anche più lunga, non credo che sui dati generali di costo che si hanno in questo genere di strade possa venire a raggiungere, di questo può star tranquillo l'onorevole Michelini, la somma di 500 mila lire al chilometro, somma di cui egli si è tanto spaventato.

Voci. Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Pongo dunque a partito l'articolo 17. (La Camera approva.)

« Art. 18. La stazione di Voghera sarà di uso comune colle linee dello Stato che vi affluiscono.

« Lo Stato resta esclusivamente incaricato del servizio in quella stazione.

« Gli ampliamenti ed aggiunte di piazzali e fabbricati che in conseguenza della nuova destinazione di quella stazione vi potranno abbisognare saranno a tutto carico della società.

« Le spese di servizio della stazione saranno di comune accordo ripartite tra lo Stato e la società in proporzione dell'uso rispettivo. »

(La Camera approva.)

« Art. 19. Lo Stato accorda a titolo di sussidio alla società la somma di dieci milioni di lire, mediante deduzione di egual somma dal rimborso che la società



dovrà fare al Governo per tutti i lavori e le provviste che relativamente alla costruzione delle strade ferrate contemplate nella presente concessione saranno state effettivamente da lui fatte in lavori e provviste all'epoca in cui verrà fatta alla società la consegna di quelle strade. »

L'altro giorno, quando si faceva la discussione preliminare, si sono riservati di prendere la parola a questo articolo i deputati Guglianetti e Peruzzi.

Intanto il deputato Morandini ha inviato al banco della Presidenza la seguente proposta, cioè che agli articoli 19 e 20 della proposta di convenzione fatta dal signor Bastogi si sostituisca l'articolo 22 del primitivo progetto della Commissione, in forza del quale il sussidio in 10 milioni in danaro dato alla società concessionaria si porta a 10 milioni in beni demaniali.

La parola spetta al deputato Morandini.

*Voci.* Alle due!

**PRESIDENTE.** Prego i signori deputati di voler essere precisi alle ore due, perchè si dee procedere allo squittinio segreto di vari progetti di legge.

**PRESENTAZIONE DI RELAZIONI SOPRA DISEGNI  
DI LEGGE.**

**SINIBALDI, relatore.** Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge del deputato Salvagnoli, preso in considerazione nella tornata del 17 gennaio ultimo, relativo all'alienazione de' beni demaniali delle maremme toscane.

**MASSARI, relatore.** Ho l'onore di presentare la relazione della Commissione incaricata dell'esame del progetto di legge per la concessione delle saline di Barletta proposto dal signor ministro delle finanze.

**PRESIDENTE.** Saranno stampate e distribuite.  
La seduta è levata alle ore 12 1/2.