

TORNATA DEL 27 LUGLIO 1870

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Discussione dello schema di legge per modificazioni allo statuto della Banca Nazionale Toscana — Emendamento del deputato Nervo all'articolo 1, oppugnato dal relatore Puccioni e dal ministro per le finanze, e ritirato — Approvazione degli articoli.* = *Si approvano gli articoli dei disegni di legge per disposizioni riguardo agli abitanti delle zone poste tra il confine e la linea doganale, e per parificazione per l'ammissione alla carriera consolare della licenza della scuola di commercio di Venezia al diploma di laurea legale.* = *Presentazione della relazione sullo schema di legge per spesa occorrente per un nuovo osservatorio a Firenze.* = *Convalidamento di due elezioni* = *Seguito della discussione dello schema di legge per l'approvazione di convenzioni ferroviarie e di altri provvedimenti per la costruzione di strade ferrate — Discorso del deputato Gabelli contro l'articolo 1, riguardante la convenzione colla società delle ferrovie romane.* = *Rinunzie date dai deputati Valerio, Depretis e Consiglio — Proposta del deputato Nicotera, prima di congedo, poscia di non accettazione, appoggiata dai deputati Michelini ed Asproni — Osservazioni del presidente del Consiglio e dei deputati Bonghi, Massari G., Sanminiatielli e Berteza, e spiegazioni del presidente — Deliberazione di non prendere atto delle demissioni.* = *Discorso del deputato Nisco in difesa dell'articolo 1 e della convenzione — Spiegazioni dei deputati Sormani-Moretti, Rega, Gabelli e Cadolini — Osservazioni dei deputati Marincola e Nervo in difesa dell'articolo 1 — Proposizione del deputato Negrotto e di altri per la votazione separata sulle varie convenzioni.*

La seduta è aperta a mezzogiorno.

MACCHI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, il quale è approvato.

BERTEA, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

13,390. Il presidente della società operaia di Poggio Mirteto, Rieti, Umbria, sottopone alla Camera alcune considerazioni perchè il diritto elettorale venga esteso a tutti i cittadini italiani.

13,391. La Giunta municipale di San Martino d'Albaro, provincia di Genova, aderisce ai voti del Consiglio provinciale onde l'esercizio delle ferrovie liguri non sia dato alla società dell'Alta Italia, ma vi sia provveduto con diverso esercizio.

13,392. I sindaci di Revere, Coriano, Quinquetole, Quisteilo, Borgofranco sul Po, Ostiglia, Villa Poma, Poggio Rusco, in provincia di Mantova, fanno istanza onde quel Consiglio provinciale sottoponga ai comuni le sue deliberazioni relative alla ferrovia Mantova-Modena, perchè veggano se sia nel loro interesse di prestarvi il loro concorso.

ATTI DIVERSI.

CAVRIANI. Tra le petizioni che sono state presentate al Parlamento, ve n'è una sotto il numero 13,392, fir-

mata da otto sindaci di comuni della provincia mantovana, nella quale si manifestano opposizioni alle deliberazioni del Consiglio provinciale di Mantova relative all'acquisto di obbligazioni per la costruzione della ferrovia Mantova-Modena.

Essendo già all'ordine del giorno il progetto di legge nel quale si propone al Parlamento l'approvazione della convenzione con la società promotrice di tale ferrovia, io domando alla Camera l'urgenza della petizione n° 13,392.

(La Camera acconsente.)

PRESIDENTE. Per motivi di salute il deputato Molinari chiede un congedo di dieci giorni; il deputato Martinati di otto; il deputato Costa Luigi di venti; il deputato Farini di un mese.

Per affari di famiglia il deputato Sgariglia domanda un congedo di dieci giorni; il deputato Padovani di quindici; il deputato Gravina di due; il deputato De Martino di otto; il deputato Pandola di trenta; il deputato Broglio di trenta; il deputato Speroni di otto; il deputato Carganico di dodici.

Per affari di pubblico servizio il deputato Camuzoni chiede un congedo sino al dieci di agosto prossimo.

(Questi congedi sono accordati.)

DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER MODIFICAZIONI ALLO STATUTO DELLA BANCA NAZIONALE TOSCANA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per modificazioni allo statuto della Banca Nazionale Toscana. (V Stampato n° 134)

La discussione generale è aperta.

Nessuno chiedendo la parola, si passa alla discussione degli articoli.

« Art. 1. È fatta facoltà al Governo del Re di modificare, per decreto reale, gli articoli 4, 6 e 7 dello statuto della Banca Nazionale Toscana, approvato con decreto del 30 dicembre 1857, sostituendo:

« I. All'articolo 4 il seguente:

« La concessione della Banca Nazionale Toscana è prerogata a tutto dicembre 1889, meno il caso di perdite che diminuissero il capitale effettivo di un terzo, nel qual caso dovrà cessare in tronco ed essere messa in liquidazione. »

II. All'articolo 6 il seguente:

« La Banca potrà aumentare il suo capitale portandolo in tutto fino a 50 milioni. »

III. All'articolo 7 il seguente:

« Il nuovo capitale sarà rappresentato da azioni di lire mille l'una da collocarsi nel modo seguente:

« a) Fino a 20 milioni di aumento di capitale ogni azionista avrà diritto, nel termine che sarà assegnato dal Consiglio, di farsi acquirente alla pari delle nuove azioni nella proporzione di quelle di cui si troverà possessore.

« b) Per ogni aumento di capitale superiore ai 20 milioni, come sopra riservati agli azionisti, le azioni saranno vendute all'incanto cedendo la differenza del prezzo a profitto della massa di rispetto. »

A quest'articolo l'onorevole Nervo propone la seguente aggiunta:

« c) Fermo stante il disposto dell'articolo 136 dello statuto relativo alle disposizioni riguardanti la riserva metallica di fronte alla circolazione, è abrogato l'articolo 28 dello statuto stesso in quella parte che limita la emissione dei biglietti di fronte al capitale versato. »

Comunico quest'aggiunta alla Commissione perchè si compiaccia esprimere il suo avviso in proposito.

Onorevole Nervo, intanto ella potrebbe svolgere il suo emendamento.

NERVO. La mia proposta, o signori, è consigliata da due principali considerazioni.

Prima di tutto io mi riferisco a quanto ebbi l'onore di osservare l'altro giorno quando si trattava della convenzione colla Banca Nazionale. Voi vi ricorderete, o signori, che, pur dando il mio voto a quella convenzione, in vista delle gravi condizioni del pubblico Tesoro, mi sono preoccupato delle condizioni che vengono

fatte al commercio ed alle industrie dall'esercizio di una delle maggiori funzioni della Banca Nazionale, che è quella dello sconto.

Preoccupandomi dei bisogni della industria e del commercio l'altro giorno osservai essere indispensabile venire in loro appoggio in questi tempi di crisi, mentre si pensa ai bisogni del Tesoro; imperocchè, o signori, la convenzione che abbiamo votata l'altro giorno tende esclusivamente a sopperire ad urgenti bisogni della pubblica finanza.

A quest'uopo io feci l'altro giorno una proposta per ottenere che la ragione dello sconto presso la Banca Nazionale Sarda venisse stabilita in modo fisso ed invariabile finchè durerà il corso forzoso.

La convenzione, o signori, riduce in un certo modo i mezzi della Banca Nazionale per fare lo sconto, imperocchè su 122 milioni che dà al Tesoro, soli 50 essa può procurarsi aumentando la circolazione fiduciaria, e ne rimangono pur sempre 72 che la Banca deve prendere nella massa della circolazione attuale. Ora questa circostanza verrà in certo modo a menomare l'efficacia dell'azione della Banca Nazionale rispetto allo sconto degli effetti del commercio e dell'industria in un momento di crisi come questa, la quale può raggiungere proporzioni inquietanti per le nostre condizioni economiche.

Io ho dovuto rassegnarmi a ritirare quella proposta vedendola respinta dalla Commissione e dall'onorevole ministro delle finanze.

Ora però che ci occupiamo di un altro istituto di credito, che gode anche della prerogativa della emissione, io ritorno in campo colla mia idea di approfittare dell'occasione per agevolare all'industria ed al commercio lo sconto della sua carta.

La Banca Nazionale Toscana, che ora si tratta di autorizzare ad aumentare il suo capitale, ha saputo, debbo dirlo a sua lode, elevare all'altezza d'un servizio pubblico lo sconto degli effetti commerciali meglio di qualunque altro istituto di credito che esista nell'Italia, imperocchè sconta a due firme e la sua azione benefica discende sino ai proprietari, sino agli agricoltori, sino ai piccoli bottegai. Poichè si tratta di introdurre qualche modificazione negli statuti di questo stabilimento, io penso si possa aggiungerne una ancora per allargare la proporzione tra la sua riserva metallica e la sua circolazione.

Voi sapete, o signori, che la Banca Nazionale Toscana non può, per i suoi statuti, dare alla sua circolazione fiduciaria una estensione maggiore del triplo della sua riserva metallica e del triplo del suo capitale versato.

Ebbene, o signori, perchè non si accorderà alla Banca Nazionale Toscana di mantenere la sua circolazione fiduciaria nello stesso rapporto colla riserva metallica, che è stato stabilito colla Banca Nazionale Sarda?

Egli è indubitato che, con la facoltà di mantenere la sua circolazione fiduciaria nei limiti di un quarto della sua riserva metallica, la Banca Nazionale Toscana potrà estendere assai di più le sue operazioni di sconto, e così giovare meglio alle vere esigenze del paese.

Nè si può dire che questa mia proposta menomi le garanzie che la Banca Nazionale Toscana deve sempre presentare rispetto alla circolazione. Il rapporto che io propongo venga stabilito tra la riserva metallica e la circolazione della Banca, non ha finora dato luogo ad inconvenienti, applicato con una grande latitudine dalla Banca Nazionale Sarda.

Quindi io mi permetto di raccomandare seriamente la mia proposta all'attenzione dell'onorevole ministro di finanze, il quale, se finora si è realmente molto preoccupato dei bisogni del Tesoro, non rifuggirà certo dal preoccuparsi eziandio dei bisogni del commercio e dell'industria del paese, in un momento critico in cui, appunto perchè la fiducia scema presso le Banche private, presso i capitalisti, è necessario che gl'istituti, i quali hanno un privilegio, siano dalla legge messi in grado di sovvenire a questa mancanza di fiducia. È appunto in questi momenti critici che la legge deve rendere possibile a questi istituti di rendersi veramente utili al paese.

Io spero quindi che la mia proposta troverà favorevole accogliamento anche presso l'onorevole ministro di finanze.

PUCCIONI, relatore. La Commissione non potrebbe accettare la proposta dell'onorevole Nervo, e lo prega anzi a ritirarla.

La Commissione ha dinanzi a sè un progetto di legge che è stato dall'onorevole ministro di finanze redatto sopra le deliberazioni prese dagli azionisti in due adunanze generali, tenute l'una a Firenze e l'altra a Livorno.

Ora i desiderii degli azionisti della Banca Nazionale Toscana, ai quali certo gl'interessi del commercio stanno a cuore come possono stare a cuore all'onorevole Nervo, non si sono spinti oltre i limiti che sono designati nell'articolo 1 del progetto di legge.

Avverta l'onorevole Nervo, ed avverta con lui la Camera, che lo statuto della Banca Toscana è un complesso di disposizioni tra loro armoniche; e che se noi modificassimo alcune di coteste disposizioni, senza conoscere la volontà degli azionisti, senza studiare la portata di codeste modificazioni e senza misurarne gli effetti, correremmo il pericolo di guastare per intero cotesto statuto, e di venire ad esporre la Banca stessa a rischi assai gravi.

Ora, poichè, come ho già accennato, gli azionisti limitano la loro domanda alla proroga della concessione, all'aumento del capitale, ed al modo del collocamento di codesto capitale, noi crediamo che dobbiamo rimanere in questi limiti.

Soltanto ci siamo permessi di fare un'aggiunta al progetto di legge presentato dal signor ministro, e crediamo che egli vorrà accettarla. Con questa aggiunta abbiamo voluto accordare alla Banca Nazionale Toscana quel beneficio che è stato concesso ad altri istituti, vale a dire di estendere le loro operazioni al di fuori della cerchia in cui anticamente le esercitavano.

Questa è la proposta che vi sottoponiamo. Altre proposte, lo ripetiamo, non possiamo accettarle, perchè potrebbero perturbare e rompere quell'armonia che esiste negli statuti della Banca Nazionale Toscana, e tornare più a danno che a vantaggio della medesima.

NERVO. Io riconosco fondate le ragioni dell'onorevole Puccioni, ma soltanto fino ad un certo punto. Qui non si tratta di imporre agli azionisti una disposizione statutaria che possa ledere i loro interessi; si tratta di aggiungere agli statuti della Banca una disposizione che può anzi favorire assai questi interessi.

Io mi riferisco ai precedenti che si sono già verificati nella Camera. Abbiamo visto delle aggiunte e dei patti convenzionali fatti senza l'intervento dell'altra parte, ma accettati dal Ministero e dalla Commissione; perchè, si disse, l'altra parte non può non accettare se migliorano le condizioni a suo riguardo.

A questa obbiezione io non posso quindi dare gran peso, giacchè credo che gli azionisti accetterebbero con piacere una disposizione di questa fatta. Che poi questa disposizione abbia la possibilità di perturbare l'armonia che regna nelle disposizioni statutarie della Banca Nazionale Toscana, io non saprei nemmeno ammetterlo, imperocchè abbiamo la Banca Nazionale Sarda, la quale, se non erro, è da' suoi statuti autorizzata a portare la sua circolazione al quintuplo della sua riserva, e qui si domanderebbe soltanto in ragione del quadruplo.

Dunque staremmo ancora di un quarto al disotto di ciò che si verifica per un altro istituto congenere, il quale si trova, salve le proporzioni, in condizioni identiche.

Vedendo però che la mia proposta non è accolta favorevolmente dalla Commissione, e non volendo recedere dal concetto a cui essa s'informa, io chiederei che l'alinea che propongo di aggiungere a questo articolo sia concepito in modo da dare facoltà al ministro delle finanze di applicare la proposta medesima quando gli azionisti della Banca Nazionale Toscana lo richiedano. Sarebbe una facoltà che avrebbe il Governo e di cui non farebbe uso se gli azionisti della Banca Toscana non lo richiedessero. Mi pare che l'onorevole Puccioni sotto questo rispetto non dovrebbe opporsi all'accettazione della mia proposta.

NISCO. Ho chiesto la parola.

PRESIDENTE. Non gliela posso accordare, perchè la Commissione respinge la proposta.

SELLA, ministro per le finanze. Io prego l'onorevole Nervo a non insistere sul suo emendamento.

Lo statuto della Banca Sarda poggia sopra questo fondamento, che lo sconto si faccia a tre firme e a tre mesi; che la circolazione sia il triplo, non il quintuplo, della riserva metallica. Ora lo statuto della Banca Toscana è fondato sopra altre basi: lo sconto è a due firme; vi è però la limitazione della circolazione al triplo del capitale versato, ma la riserva metallica può, con approvazione del Ministero, essere ridotta al quarto della circolazione, e dal 1860 in poi, per autorizzazione ministeriale, la riserva metallica, oggi rappresentata anche dal biglietto inconvertibile, non è che il quarto della circolazione; cosicchè, se, per esempio, valendosi di questa facoltà, crescono, gli azionisti della Banca Toscana, il loro capitale a 20 milioni, possono, con una riserva di 15 milioni, elevare la loro circolazione fino a 60 milioni, che è il triplo del loro capitale.

Ora, domando io, vorrebbe l'onorevole Nervo concedere una circolazione che fosse illimitata rispetto al capitale e che potesse andare fino al quadruplo della riserva? Io non potrei che oppormi. Pregho l'onorevole Nervo di considerare che la questione fu studiata da coloro che meglio conoscono i bisogni e le condizioni di questo stabilimento, cioè dagli azionisti della Banca stessa; eglino stessi hanno fatte le domande che sono qui formulate. Chiedono l'approvazione delle medesime, e mi pare che a questo bisogna limitarsi.

Accetto poi di buon grado, ringraziandone la Commissione, l'aggiunta che essa ha proposto, imperocchè le antiche divisioni geografiche non esistono più fortunatamente in Italia. Oltre all'ottimo concetto economico in essa racchiuso, v'ha nell'aggiunta un concetto politico a cui non posso che far plauso. Il nome di *Banca Toscana* sta bene nella storia passata, ma nella contemporanea sarebbe un controsenso. (*Benel*)

NERVO. Visto il vento che spira, ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 1 della proposta di legge.

(È approvato.)

« Art. 2. È data facoltà al Consiglio superiore della Banca Nazionale Toscana di deliberare, ai termini dell'articolo 142 dello statuto, salva l'approvazione del Governo, la istituzione di sedi succursali o affiliate alla Banca nelle altre città del regno. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER PROVVEDIMENTI RIGUARDO AI DIRITTI DOGANALI.

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione su questo disegno di legge, porrò in discussione la proposta

di legge per provvedimenti riguardo ai diritti doganali a pagarsi dagli abitanti delle zone di territorio italiano posto fra il confine e la linea doganale. (*V Stampato n° 133*)

La discussione generale è aperta.

Nessuno domandando di parlare, si passerà alla discussione dell'articolo.

DI SAMBUY, relatore. A nome della Commissione prego l'onorevole ministro per le finanze di voler dichiarare se egli accetta la lieve correzione che la Giunta ha creduto di fare all'articolo proposto. Colla nuova redazione resta più preciso il senso dell'articolo e meglio definito lo scopo che la legge si prefigge.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io accetto, ed anzi ringrazio la Commissione di aver realmente emendato il testo della proposta ministeriale, che avrebbe potuto lasciar luogo a dubbio: cioè che il beneficio che si vuol fare con questo articolo si estendesse anche alle famiglie straniere in territorio straniero.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico della legge:

« Alle famiglie che hanno stabilito domicilio e residenza nelle zone appartenenti al territorio italiano, ma, interposte fra la linea doganale italiana ed il confine di uno Stato finitimo, può essere, per regio decreto che stabilisca le opportune discipline, permessa l'esportazione in esenzione di dazio d'uscita delle carni, farine, pane, vino ed olio che pel loro consumo particolare ritirano dall'interno del regno. »

Lo metto ai voti.

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER PARIFICAZIONE, PER L'AMMISSIONE ALLA CARRIERA CONSOLARE, DELL'ATTESTATO DI LICENZA OTTENUTO ALLA REGIA SCUOLA DI COMMERCIO IN VENEZIA AL DIPLOMA DI LAUREA NELLA FACOLTÀ DI DIRITTO.

PRESIDENTE. Ora si passerà alla discussione del progetto di legge per parificazione per l'ammissione alla carriera consolare, dell'attestato di licenza ottenuto alla regia scuola di commercio in Venezia al diploma di laurea nella facoltà di diritto. (*V. Stampato n° 88*)

Do lettura dell'articolo unico:

« In esecuzione dell'articolo 1 del regio decreto 6 agosto 1868, numero 4530, saranno ammessi al concorso per la carriera consolare, giusta la legge consolare del 28 gennaio 1866, coloro che abbiano ottenuto l'attestato di licenza dalla *scuola superiore di commercio* in Venezia, sezione degli studi per la carriera consolare, i programmi della quale sieno, per questa parte, approvati anche dal ministro dell'istruzione pubblica, che potrà egualmente fare ispezionare gli esami di licenza della suddetta sezione.

« Sarà estesa la medesima concessione ad ogni altra istituzione che venisse fondata ed approvata con speciale regio decreto in condizioni equivalenti a quelle della scuola superiore anzidetta. »

La discussione generale è aperta.

(Nessuno domandando di parlare, si passa alla discussione dell'articolo, il quale è approvato.)

Si procederà ora alla votazione per scrutinio segreto sui tre progetti di legge testè discussi.

(Segue l'appello.)

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE. — VERIFICAZIONE DI UNA ELEZIONE.

MESSEDAGLIA, *relatore*. A nome della Commissione generale del bilancio ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge relativo alla costruzione di un nuovo osservatorio astronomico a Firenze. (V. Stampato n° 34-A)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Il segretario della Giunta per le elezioni partecipa al presidente della Camera che la Giunta medesima, nella tornata pubblica del 27 luglio 1870, ha verificato non esservi protesta contro i processi verbali della elezione del signor dottore Giovanni Garelli nel collegio di Mondovì, numero 160, e non ha riscontrato che nell'eletto manchi alcuna delle condizioni dell'articolo 40 dello Statuto e delle qualità richieste dalla legge.

Questa deliberazione è stata accolta ad unanimità di voti.

Si dà atto di questa partecipazione della Giunta e si proclama il dottore Giovanni Garelli a deputato del collegio di Mondovì.

Egual deliberazione, anche ad unanimità di voti, venne presa dalla Giunta relativamente all'elezione del barone Carlo Papa nel collegio di Modica, numero 282.

Si dà pure atto alla Giunta di questa partecipazione e si proclama il barone Carlo Papa a deputato del collegio di Modica.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DI CONVENZIONI COLLE SOCIETÀ FERROVIARIE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello schema di legge per l'approvazione di convenzioni con società ferroviarie.

NEGROTTA. Domando la parola.

Io credo che allorquando si trattano questioni della gravità di quelle che ora stanno davanti alla Camera, sia il caso di accertarsi se essa sia in numero legale per deliberare, ciò che ora non è, essendo scarso assai il numero dei deputati. (*Mormorio*)

(*Vari deputati domandano la parola.*)

PRESIDENTE. Onorevole Negrotto, la prego di osservare che la Camera se non è ancora forse nel numero legale...

NEGROTTA. Mi permetta...

PRESIDENTE. La prego di non insistere.

NEGROTTA. Mi permetta di terminare il mio concetto.

Per parte mia, siccome io non intendo in nessuna guisa di assumermi una gravissima responsabilità quale è questa, in questioni ove l'avvenire economico del paese può essere compromesso, e d'altronde non essendo dubbio che la Camera non sia in numero, poichè, in caso diverso, il presidente avrebbe di già fatto procedere allo scrutinio, ove i votanti fossero stati in numero, senza ordinare che le urne si lasciassero aperte, per questo prego la Camera a voler sospendere la discussione delle convenzioni fino a che la Camera possa trovarsi in numero.

PRESIDENTE. Faccio osservare al deputato Negrotto che le sue osservazioni starebbero se si trattasse di prendere altre deliberazioni, ma ora è solo questione di continuare la discussione, e lo prego di aver fiducia nel presidente, il quale saprà conciliare il proprio dovere colle esigenze della Camera stessa. (*Bene! Benissimo!*)

NEGROTTA. Per parte mia dichiaro che, per quanta arrendevolezza io possa avere verso l'onorevolissimo nostro presidente, non posso ristarmi dal pregarlo che, ove si dovesse procedere ad una qualunque votazione, voglia far constatare se la Camera trovisi in numero.

PRESIDENTE. Lasci che il presidente faccia il proprio dovere.

Si riprenderà dunque la discussione. Come la Camera sa, ieri la discussione generale è stata chiusa e si passò alla discussione dell'articolo primo della convenzione.

L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare contro l'articolo 1.

GABELLI. Io intendo perfettamente le ragioni termometriche che consigliano ad abbreviare quanto sia possibile questa discussione; ma dall'altra parte osservo ciò che è già stato osservato da molti, che *la è una questione gravissima*.

Le ferrovie importano presso a poco 120 milioni di spesa annua, se siano adottate le convenzioni che ci sono presentate dal Ministero. Io quindi prego la Camera a fare una giusta parte alle due considerazioni del caldo e dell'importanza della questione.

Io non vi dirò delle molte mutazioni avvenute nei contratti colla società delle ferrovie romane: di queste mutazioni, degli effetti che esse hanno apportato vi disse già abbastanza largamente ieri l'onorevole Sormani-Moretti.

Gli scopi che il Governo si è proposti presentando questa convenzione sono evidentemente due: primo, il completamento delle reti delle ferrovie italiane (spe-

cialmente nella parte del mezzogiorno); secondo, il riordinamento delle società ferroviarie, lo stabile assetto di queste società, dacchè molte sono in condizioni pericolose.

Io non credo che il primo di questi scopi, cioè il completamento delle reti italiane, possa essere raggiunto, se non si raggiunga il secondo, quello cioè di riordinare le società ferroviarie, e specialmente la società delle ferrovie romane, che più delle altre versa in tristi condizioni.

È necessario di risolvere il quesito del *completamento delle reti italiane*. Io sono convintissimo che questo quesito deve essere risolto in tutta la sua ampiezza. Tre anni or sono, in una pubblicazione per la quale molti mi hanno gridato la croce addosso, ho sostenuta la tesi contraria: sostenni cioè utile all'Italia di sospendere la costruzione delle linee non imperiosamente volute dalle condizioni attuali delle popolazioni, e sulle quali i redditi non raggiungessero le spese d'esercizio, o tutto al più ascendessero a quel limite. Oggi, signori, io mi sono ricreduto; io professo l'opinione contraria; professo l'opinione che sia pur necessario di compiere tutte le reti ferroviarie. A questo cambiamento di opinione non fui indotto per riguardi amministrativi od economici, ma per considerazioni di ineluttabili necessità politiche.

Le popolazioni reclamano le ferrovie, le popolazioni credono che nelle ferrovie sia riposta particolarmente la causa del loro benessere; queste popolazioni hanno diritto ad essere oramai contentate, dacchè molto tempo hanno aspettato le reti ferroviarie.

Prima di procedere a dimostrare per quali mezzi io creda possibile di compiere le reti ferroviarie, permettetemi, o signori, un'osservazione, permettetemi che io cerchi di scusare una parte dell'Italia in confronto ad un'altra che fa da accusatrice.

Io non combatto alcuno; cerco soltanto di scusare la parte settentrionale dell'Italia che viene accusata di aver sacrificato gl'interessi della meridionale.

Dal 1848 al 1860, epoca che si potrebbe dire quella della prima formazione delle nostre reti ferroviarie, avevamo due Stati che lavoravano particolarmente di ferrovie, il Piemonte, e l'Austria nel regno Lombardo-Veneto. In questi due Stati, nel primo per volontà propria, nel secondo per imposizione dell'Austria, furono gravissime in quel tempo le imposte, ed una parte di esse, parte non lieve, fu impiegata nella costruzione delle reti ferroviarie, che dovevano servire al Piemonte come arma di guerra per liberare l'Italia, all'Austria come arma di guerra per mantenerla divisa e serva.

Nel 1860 ascendeva a 2079 chilometri il totale delle ferrovie italiane. Di questi 2079 chilometri stavano nella bassa Italia: da Napoli a Castellammare 20 chilometri, da Napoli a Capua 45, da Napoli a Nocera 36, da Cancello a Nola 12: in totale 113 chilometri. Gli altri 1966 chilometri stavano quasi tutti nel Piemonte,

nell'Austria, e alcuni pochi in Toscana. Oggi abbiamo in Italia costrutti 5693 chilometri; quindi dal 1860 al 1870 abbiamo aperto nel territorio italiano 3727 chilometri.

Le linee da Cortona a Fuligno e da Falconara ad Orte segnano presso a poco la divisione fra l'Italia settentrionale e l'Italia meridionale. Io non calcolo quindi queste linee nè per una parte nè per l'altra; sono il tratto di congiunzione fra le due parti d'Italia; sono, direi quasi, le linee neutre.

Tolte queste linee, restano 3436 chilometri.

Vediamo in quali proporzioni siano divisi questi 3436 chilometri sull'estesa totale d'Italia.

Nell'Italia meridionale, dal 1860 al 1870 furono costrutti da Capua a Ceprano 95 chilometri, da Nola a Laura 37, da Ancona a Maglie 626, da Bari a Taranto 115, da Torre Annunziata ad Eboli 59, da Napoli a Foggia 198, da Foggia a Candela 37, da Palermo a Fiaccati 67, da Reggio a Bianconovo 76, da Taranto a Rossano 149, da Messina a Lentini 124, da Bicocca a Catena Nuova 37; e sono già 1620 chilometri.

A questi 1620 chilometri devono ancora aggiungersi 183 chilometri che rimangono da farsi, ma che prestissimo saranno compiuti dei 640 appaltati a Charles.

Vi sono adunque in totale nell'Italia bassa 1803 chilometri.

ASPRONI. E in Sardegna?

GABELLI. Pregherei l'onorevole Asproni a lasciarmi continuare.

Nell'Italia alta furono quindi costrutti 1633 chilometri, 200 chilometri circa meno che nell'Italia bassa.

E non basta ancora. Il carico che è imposto per la sovvenzione necessaria a sostenere le ferrovie è per la massima parte imposto per le reti dell'Italia meridionale. Difatti il reddito totale lordo delle ferrovie italiane ascende annualmente a 90 milioni di lire. Di questi 90 milioni, sui 3600 chilometri dell'Italia settentrionale s'incassano 73 milioni di lire, sui 1916 dell'Italia bassa 17 milioni di lire. Il reddito chilometrico quindi delle reti dell'Italia settentrionale ascende a 20,280 lire; quello dell'Italia meridionale ad 8870 lire. È ben naturale che, se il reddito chilometrico fosse nell'Italia meridionale pari a quello che si ottiene nell'Italia settentrionale, il carico delle sovvenzioni sarebbe fatto immensamente meno grave. Voi ci dite: « Completate le reti, fate quanto ancora manca, e vedrete che i redditi saranno accresciuti. » È una vecchia illusione che, prolungando le reti nei paesi meno produttivi, si accresca il reddito chilometrico del totale. L'apertura di nuove linee aumenta i prodotti delle esistenti, ma diminuisce il reddito chilometrico totale, poichè va diviso sull'intera lunghezza il poco reddito dei nuovi tronchi che si costruiscono.

Generalmente parlando le ferrovie si costruiscono incominciando dai centri più popolosi dalle provincie

più produttive e più ricche, si estendono poi a quelle città e a quelle provincie che meno ne sentono il bisogno, che hanno meno di prodotti e minori bisogni da soddisfare; è naturale quindi che il prodotto medio decresca prolungando le linee ferroviarie.

Che la sia così noi lo vediamo guardando ai quadri dei redditi chilometrici dal 1861 al 1868. I redditi chilometrici sul totale delle reti italiane vanno costantemente decrescendo; è una scala regolarissima che non ha altra interruzione, se non quella del 1866, anno in cui i redditi si sono accresciuti, od almeno si sono fermati al limite del 1865 in conseguenza dei molti movimenti prodotti dallo stato di guerra. Nel 1861 il reddito delle ferrovie italiane ascendeva a lire 25,553 al chilometro, nel 1862 discese a lire 22,621, nel 1863 a lire 21,055, e (senza farvi una lunga sequela di numeri) giungiamo al 1868 con 15,626 lire al chilometro. L'Alta Italia ha seguito anch'essa la sorte generale; anche nell'Alta Italia si sono aggiunte alla rete primitiva, che era naturalmente la più importante, delle linee secondarie che hanno diminuito il prodotto totale. Non è dunque vera la tesi: costruite nuove ferrovie, chè aumenterete il prodotto.

ASPRONI. Chiedo di parlare.

GABELLI. Aumenterete sì il prodotto dei tronchi principali già esistenti, ma sul totale chilometrico sarà necessariamente diminuito. Diffatti nell'Alta Italia nel 1861 il prodotto chilometrico ascese a 28,556 lire, ed in serie continua decrescente giunse nel 1868 a lire 23,729.

Ripeto che credo sia stato uno dei grandi errori commessi in Italia l'aver avuto troppa fretta per la costruzione delle ferrovie; ma, ripeto di crederlo errore in linea economica; riconosco che in linea politica le ferrovie dovevano farsi. Ripeto pure che credo necessario di completare la rete delle ferrovie del regno; ma pur riconoscendo che le ferrovie italiane devono essere compiute, credo si abbia il debito di studiare come debbano essere compiute. Ed io studio precisamente in qual modo e per qual via possa ottenersi di risolvere il quesito senza caricare estremamente le finanze dello Stato.

Noi abbiamo, signori, per la legge del 1865 da compiere una rete ferroviaria di 7890 chilometri. E in questo numero non figurano le eventuali, cioè Parma, a Spezia, Termini ad Avezzano, Avezzano a Ceprano, Taranto a Brindisi, Palermo a Trapani e Marsala, molte delle quali io credo assolutamente necessarie od almeno molto utili. Abbiamo compiuto 5876 chilometri; restano dunque a farsi 2014 chilometri. Se allo Stato si desse il carico di completar lui la rete delle ferrovie italiane (poichè pochissima parte di quelle ancora da compiersi sono a carico delle società), lo Stato dovrebbe spendere press'a poco 1500 a 1600 milioni.

Sarebbe un carico annuo sul bilancio di 45 a 50 mi-

lioni, che io credo renderebbe assolutamente impossibile e il fatto e l'idea del pareggio.

Dissi che bisogna imprendere a studiare il quesito del come debbano farsi le ferrovie italiane. Sarebbe inutile, o signori, di fare leggi se esse dovessero riuscire poi d'impossibile esecuzione. Le locomotive non corrono sulle leggi, ma sulle rotaie, e quando non ci siano i mezzi per eseguire la legge che impone la costruzione delle ferrovie, a nessun Ministero sarebbe possibile di darvele fatte. O si trova il mezzo finanziario di farle o, per quante leggi votiate, le ferrovie del mezzogiorno non saranno mai costrutte.

Noi dobbiamo adunque non imporne il completamento usando delle sole forze dello Stato, che sono insufficienti a dare compiuta la rete ferroviaria, ma cercare qualche altro mezzo, esterno, direi quasi, alle finanze dello Stato che ci renda possibile di completare la rete ferroviaria italiana.

La società delle Romane possiede 1232 chilometri, se le sia tolta la Ligure, ed altri 262 chilometri se si comprende la Ligure, e quella delle Meridionali possiede 1289 chilometri; in totale queste due società posseggono 2783 chilometri di ferrovie.

Questa quantità arriva ad essere la metà del totale delle ferrovie italiane. Se noi non abbiamo posto in buona condizione la metà del totale esistente nel regno, è certo, o signori, che non possiamo avere la pretesa di dire: abbiamo riordinate le ferrovie, abbiamo provveduto allo stabile assetto di questa grande parte del nostro essere.

Io credo che sarebbe inutile di esaminare la condizione della società delle ferrovie romane, nell'ipotesi che la convenzione non sia approvata. Ministero, Commissione e pubblico sono perfettamente d'accordo nel riconoscere che, se la convenzione presentata dal Ministero o qualche altra cosa non sia adottata, le ferrovie romane sono inevitabilmente condannate al fallimento. È una condizione che lo stesso ministro nella sua relazione ci dice *condizione necessaria*.

La società delle Romane ci dichiara essa nel suo conto preventivo pel 1870 che attraversa un periodo molto penoso, che cerca i modi e i mezzi di salvarsi, e che, a misura che il tempo passa, più difficile diventa la sua posizione, ed è una confessione abbastanza ingenua dello stato in cui si trova.

Il listino di Borsa segna oggi in lire 44 60 il prezzo di un'azione romana del valore nominale di 500 lire.

Io non vi dirò che questo prezzo sia quello che dobbiamo ritenere come normale, per ciò che siamo in istato di guerra, e tutti i valori sono quindi in estremo avvillimento; ma, prima ancora che fosse intimata la guerra, prima che gli avvenimenti avessero portato tanto bassi tutti i valori, le azioni delle Romane non erano più che a lire 56, cioè a un decimo poco più del loro valore nominale.

Lasciando dunque la società delle Romane nello

stato in cui essa è, non approvando la convenzione o qualche altro mezzo diretto al fine di salvarla, è indubitato che la società è condotta al fallimento.

Dobbiamo esaminare dunque la seconda ipotesi, quella cioè che la società delle ferrovie romane ottenga approvata la convenzione; dobbiamo vedere se sì o no questa società possa salvarsi dal fallimento, nel caso che siano approvati i nuovi patti presentati dal Governo.

Guardata così all'ingrosso, la nuova convenzione fa presso a poco come il vento di *garbino*, lascia, cioè, il tempo che trova.

Diffatti alla società delle Romane da una parte si danno 45 milioni perchè possa pagare una parte del suo debito galleggiante, dall'altra le si toglie la linea da Firenze a Massa, che è forse la migliore fra tutte quelle che possiede.

Noi abbiamo dunque un danno da una parte, un utile dall'altra. Il Governo ci dice che gli interessi dello Stato non sono offesi da questa convenzione; lo Stato deve dunque avere tanto di guadagno quanto ha di perdita, e la società delle ferrovie Romane deve essere nel medesimo caso, deve dunque restare nelle stesse identiche condizioni in cui trovavasi prima della convenzione. Non contentiamoci però di quest'esame a volo d'uccello e vediamo di studiarla nei suoi particolari.

Premetto che è assai difficile di conoscere la posizione della società delle ferrovie romane.

Nella relazione d'inchiesta pubblicata per cura del Governo trovasi infatti a pagina 34: « All'oggetto di curare che la convenzione 11 ottobre 1866 avesse pieno e perfetto adempimento, il Ministero dei lavori pubblici, inerentemente al disposto degli articoli 24 e 25 della convenzione medesima, con decreto 10 aprile 1867, nominò il signor cavaliere Rombaux, delegato governativo, ad esercitare un sindacato straordinario sull'amministrazione della società delle strade ferrate Romane, e gli diede speciali e particolareggiate istruzioni sul modo in cui esso doveva compiere il suo mandato.

« Queste istruzioni, si soggiunge, qualora esattamente osservate erano più che sufficienti allo scopo, nè potrebbero certamente attribuirsi a loro difetto gli inconvenienti e le irregolarità che per avventura fossero accadute nell'esecuzione della succitata convenzione. »

Questo signor cavaliere Rombaux era destinato ad esercitare il sindacato sull'amministrazione delle ferrovie Romane, aveva l'obbligo di rispondere dello stato di quell'amministrazione, e tuttavia troviamo a pagina 139 che quando lo scorso anno il Governo volle essere informato dello stato delle ferrovie Romane, « lunga e scabrosa fu l'opera cui dovette dar mano il delegato governativo, e quantunque tutto indistintamente il personale superiore e subalterno della società siasi prestato volenteroso e zelante a fornirgli

tutti gli elementi che fu dato rinvenire ed a coadiuvarlo premurosamente nell'ardua impresa, tuttavia gli accennati vizi della contabilità impedirono d'arrivare a risultati dei quali il delegato ministeriale siasi trovato in grado di garantire quest'assoluta esattezza. »

Quest'anno il Governo ha fatto fare i conti da un delegato governativo; ma questo delegato non era più il cavaliere Rombaux che aveva ricevuto dal Governo l'incarico di attendere all'amministrazione delle ferrovie Romane; era il cavaliere Bologna.

Questo cavaliere Bologna in un rapporto che non è stato pubblicato in un colla relazione, ma che fu depositato nella segreteria, scrive queste parole:

« Orasono costretto a ribattere quello che in più circostanze ho dichiarato a cotesto onorevole Ministero, cioè che è impossibile garantire l'esattezza di questi lavori di previsione, perchè non fondati sopra basi sicure ed accertate, perchè le vecchie scritture della società non risultano compilate con regolarità e perchè la Commissione mista, che pel corso di quattro anni ebbe l'alta direzione finanziaria di quelle società unificate di diritto e non di fatto, *non tenne una scrittura di sorta.*

« Questa compilazione è stata fatta secondo quello che si potè rilevare negli ultimi mesi del decorso anno, e secondo quello che si potè rilevare dagli atti della Commissione stessa. »

Nella relazione della Commissione troviamo che in una visita fatta alla società delle ferrovie Romane, si convenne col cavaliere Rombaux, direttore della manutenzione delle Romane, tali, tali e tali cose. Mi è sembrato di dover chiamare la vostra attenzione sopra questo passaggio, poichè è uno dei tanti passaggi che sono avvenuti dagli uffici governativi agli uffici della società. Se io fossi amante degli scandali, che non amo affatto, potrei citare altri passaggi già segnati una volta dall'onorevole Lanza, ora presidente del Consiglio.

Dopo dichiarazioni del genere che avete udito intorno alla società delle ferrovie Romane, è da ritenersi assai difficile di conoscere lo stato dei suoi conti. Il Governo tuttavia li presenta; esaminiamoli un poco e vediamo quanto sono attendibili.

A pagina 85 della relazione della Commissione troviamo il preventivo della situazione finanziaria della società per l'anno 1870. Al primo articolo dell'attivo troviamo: contanti in cassa al 31 dicembre 1869 in Firenze ed in Roma 1,227,559 90; aggiungendo tutte le altre partite di attivo trovate un totale di lire 74,451,856 21.

La Commissione fa poi la somma delle passività e trova lire 73,876,484 71. Differenza tra l'attivo e il passivo lire 605,371; ed è questa differenza che si mette nell'*avanzo*, dimenticando che nel primo articolo dell'attivo sono esposti i contanti in cassa per lire 1,227,559.

Ma, signori, quando io ho 10,000 lire in saccoccia, conduco la mia amministrazione per un anno, e dopo l'anno torno a contare il danaro in saccoccia, e trovo 5000 lire, non dico di averle avanzate, ma di avere avuto un *deficit*, una perdita di 5000 lire; quindi, secondo me, per l'amministrazione delle Romane in luogo di un *avanzo* di 605,000 lire, si ha un *deficit* effettivo nel 1870 di 622,000 lire. Questo così detto *avanzo*, è poi portato nei fondi per provvedere ai bisogni delle linee e del materiale mobile delle ferrovie romane.

Io non so come la società, dopo avere speso tutto il suo contante in cassa (perchè lo spende tutto dal momento che mette in *avanzo* o destina al materiale mobile e riordinamento della linea le 605,000 lire) potrà pagare i portieri almeno dei suoi uffici.

Più basso nel conto attivo troviamo *entrata netta della rete italiana* sopra chilometri tanti lire 4,144,838, e per la rete pontificia 1,748,400, totale lire 5,893,238.

Io non so perchè si siano messi in questo conto gli introiti *netti* in luogo degli introiti *lordi*, notando poi le spese d'esercizio della linea nella parte passiva.

Se questo si fosse fatto, si sarebbe veduto che le entrate nette sono per metà illusorie.

Diffatti e per dichiarazioni della Commissione e per dichiarazioni della stessa società delle ferrovie Romane, la società non mantenendo nè le sue linee, nè il suo materiale mobile, dando il conto del totale reddito delle sue linee e deducendo le spese effettive, ha fatto comparire un prodotto netto che non è il vero.

Essa doveva caricare alle spese d'esercizio quelle spese che non ha fatto, ma che pure aveva obbligo di fare, e che sono andate quindi a diminuzione del capitale della società.

Diffatti il reddito delle ferrovie Romane in un documento unito alla relazione è dato in 11,650 lire il chilometro, le spese d'esercizio sono date in lire 7690 il chilometro; da queste due cifre si deduce il prodotto netto senza pensare ad altro.

La Meridionale (facendo il confronto colla società che più si approssima alla Romana), la Meridionale, che nessuno potrà accusare di essere società troppo splendida, ha un reddito chilometrico di 9731 lire e spende nell'esercizio 7970 lire.

Io domanderei quale secreto possieda la società delle ferrovie Romane per arrivare a correre sulla sua linea con più roba, per fare un esercizio maggiore ed avere poi una minore spesa di esercizio.

Questo rapporto così differente nei prodotti e nelle spese fra le due società indica precisamente, ciò che è già d'altronde confessato, che alle spese di esercizio non si sono accollate le spese del mantenimento e della conservazione delle linee e del materiale mobile.

Ultime nel quadro della situazione economica vengono le vendite del ferro vecchio. Questa parte potrebbe servire a destare l'ilarità, se non fosse un ar-

gomento troppo grave il vedere un così grande istituto industriale costretto a cadere sfasciato.

Noi troviamo: ruotaie vecchie in Napoli per un valore di lire 1,487,875; osservo che le ruotaie del binario disfatto da Napoli a Ceprano non possono essere comprese nel conto, perchè sono già contrattate come parte di prezzo del binario nuovo. Farò poi altre osservazioni intorno a questo binario che deve essere rifatto.

Pei materiali vecchi in Firenze (parlo dei materiali di ferro, perchè quelli di legno non valgono niente) si notano lire 350,000; per locomotive e ferramenti vecchi in Napoli lire 200,000; per materiali di ferro in diversi magazzini lire 200,000. Sono dunque lire 2,237,875 che la società considera di avere nelle sue casse per tanto *ferro vecchio* da vendersi.

Signori, il ferro vecchio di quel genere si vende generalmente a quattro centesimi il chilogramma. Io voglio che la società delle romane faccia molto bene i suoi affari, e suppongo che essa trovi chi le dia cinque centesimi il chilogramma. Ebbene, a questo prezzo di cinque centesimi il chilogramma, il ferro vecchio che possiede dovrebbe ascendere all'enorme quantità di 45,000 tonnellate. Sono cioè 5968 metri cubi di ferro vecchio, ossia un cubo da 18 metri di lato. A trasportare questo ferro vecchio occorreranno 8000 vagoni, e se si dovrà trasportare per mare saranno necessari 100 bastimenti della più grossa portata della nostra marina mercantile. Ora domando a voi, o signori, se tanto *ferro vecchio* possa esistere nei magazzini delle Romane.

Oltre a ciò, o signori, questo *ferro vecchio* venne contato come *cassa*. Io non so se nessuno in paese ammetterà il ferro vecchio al rango dei marenghi, io non credo che tanto possa essere fatto da nessun amministratore. Non credo per giunta che nessuno possa comprare d'un tratto per due milioni e mezzo di ferro vecchio e pagarlo tutto pel 1870; ma tuttavia sta in fatto che nella relazione sono posti come danaro in cassa pel 1870 due milioni e mezzo di lire per tanto ferro vecchio.

Eguale sono contate come *cassa* le stazioni vecchie di Napoli ed i terreni di Pisa e Livorno. Non vi intratterrò sul loro prezzo, perchè già sul ferro vecchio ho detto abbastanza.

Passiamo al passivo.

Il servizio dei titoli per le ferrovie Romane è così stabilito: obbligazioni 9,277,119; titoli garantiti 9,759,696; totale 19,036,815; da questa nota per il servizio dei titoli sono escluse le azioni privilegiate, ed io non so darvi ragione perchè queste azioni siano state escluse.

Il cavaliere Bologna, delegato governativo che ha redatto i conti, ci dà questa ragione:

« Ho creduto di non dover comprendere nel passivo della società le azioni privilegiate, cioè le trentennarie

della già compagnia generale della società delle Romane e le azioni delle centrali Toscane.

« Questi titoli, sebbene privilegiati di fronte alle altre azioni non garantite della società, pure non cessano nè hanno mai cessato di essere azioni, e quindi di costituire il fondo sociale della impresa, nè devono però essere classate fra le passività dell'impresa medesima. »

Io vorrei chiedere al cavaliere Bologna in che cosa consiste il privilegio, se le azioni privilegiate sono alle identiche condizioni di quelle non privilegiate.

La società delle ferrovie Romane ha convenuto che queste azioni privilegiate abbiano un interesse fisso di 30 lire, e che in nessun caso, e neppure quando le azioni comuni godano un maggiore dividendo possano avere una rendita maggiore di lire 30 dell'interesse loro attribuito. Questo patto di limitare l'interesse, di escludere assolutamente il dividendo, io credo che porti le azioni privilegiate allo stesso identico livello delle obbligazioni. Non mi dilungo però in questa questione: è una questione legale, ed io lascio ai legali di risolverla.

Il conto vero dei titoli è dato a pagina 38. Ivi troviamo: « per titoli dei quali l'interesse è garantito dallo Stato, 10,984,954; obbligazioni ed azioni privilegiate, 13,392,250 » (queste azioni privilegiate non sommano in tutto che ad 1,135,138; su quest'osservazione mi sarà forse necessario di ritornare): in totale 24,377,204. Le ragioni per le quali nel quadro della situazione finanziaria gli interessi dei titoli figurano per la minore somma di lire 19,036,815 sono che si è tolta la tassa della quale parlerò poi, e che non si sono comprese le azioni privilegiate.

Nei passivi sono notate le nuove costruzioni.

Diciamo due parole anche su queste.

Le spese presentate ed accordate, e che il Ministero riconosce necessarie per l'adattamento della linea da Firenze a Massa, ascendono a 6 milioni. La linea da Firenze a Massa è una fra le migliori della società delle ferrovie Romane; apparteneva alla società delle Livornesi, che era la meglio condotta delle quattro che hanno costituito le Romane, è, ripeto, una fra le meglio mantenute; e tuttavia fu riconosciuto ed ammesso dal Governo che 6 milioni occorrono a ridurla ad uno stato di buona esercitabilità.

Se proporzionalmente (essendo la linea da Firenze a Massa 141 chilometri, ed il totale delle ferrovie Romane ascendendo a 1487 chilometri), se proporzionalmente, dico, partendo dal dato delle somme che devono essere spese per il riordinamento della ferrovia da Firenze a Massa, sia fatto il conto delle occorrenti per il riordinamento di tutta la rete romana, andiamo ad una somma per nuove costruzioni di 60 milioni di lire.

Se una esposizione tecnica non fosse cosa fuori affatto di quanto possa farsi nella Camera, e più ancora nella Camera giustamente impaziente dell'oggi, io

potrei facilmente dimostrarvi che è impossibile riordinare le ferrovie romane senza una spesa di 35 milioni.

La Commissione si contenta di poco; ammette i numeri che le sono dati dalla società delle ferrovie Romane; lascia alla società medesima di determinare che cosa occorra, che cosa non occorra e quanto costino le costruzioni.

Esamino su queste nuove costruzioni uno o due soli dei titoli, e per primo il rinnovamento del binario da Napoli a Ceprano. In quale stato sia questo binario è inutile che io dica, ve lo ha già detto la Commissione.

La linea da Napoli a Ceprano fu costruita, ed è tuttora a due binari, eccetto una piccola parte.

Lo Stato ha ceduto *gratis et amore Dei* quella linea alla società delle ferrovie Romane, poichè l'ha ceduta col patto che non siano restituite le somme spese per la costruzione, se non quando il prodotto delle linee superi l'intera guarentigia. Ma un patto c'era però; il patto cioè, che il binario delle ferrovie romane fosse messo in istato di esercitabilità.

Colla convenzione del 1861, all'articolo 4, fu stabilito: « La strada ferrata da Napoli a Ceprano sarà posta in istato perfetto tanto riguardo al suolo ed armamento, quanto ai fabbricati delle stazioni e tutti gli accessori perchè il servizio venga fatto con tutta la regolarità ed economia richieste. Indistintamente le opere di miglioramento dovranno essere fatte nel termine di 5 anni. » (Eravamo nel 1861, dovevano essere compiute nel 1866, ora stiamo discutendo perchè possano essere compiute.)

La lunghezza di questo binario, ossia di questi due binari, va a 258 chilometri circa; su quasi tutta quella strada manca l'inghiaimento perchè il sistema adottato è quello dei dadi di pietra antichi, e bisogna quindi pensare che oltre alle spese di armamento, che sarebbero in via ordinaria necessarie, occorre la spesa dell'intero ballastaggio.

La ghiaia a Napoli si paga 10 lire il metro cubo; fatto il conto non può ascendere a meno di 36,000 lire il chilometro la spesa necessaria per fare l'armamento, e sarebbero in totale 9,288,000 lire.

Fra i ferri vecchi dissi di non contare le rotaie vecchie dei binari disfatti, perchè la società le cede in cambio del binario nuovo che aspetta dalle fabbriche; il materiale vecchio delle rotaie da Napoli a Ceprano pesa 15,000 tonnellate, lo calcolo a 50 lire, e sono 750,000 lire. Restano dunque a spendersi 8,538,000 lire per la ricostruzione dei binari da Napoli a Ceprano.

La Commissione ammette tranquillamente che 2 milioni 407,000 lire siano sufficienti. E qui permettetemi un'osservazione di genere diverso. A quanto pare la Commissione si contenta che la strada sia ridotta ad un solo binario. Ora io domando se il Governo, che

ha ceduta la strada a due binari, che ha convenuto che siano rifatti tutti e due, possa adesso contentarsi della ricostruzione di uno solo, od almeno se possa contentarsene lui solo senza esservi autorizzato dal Parlamento con una legge speciale.

Io non credo che il Governo possa autorizzare la società a ridurre la strada ad un binario solo da doppio che era quando glie l'ha ceduta; sarebbe un regalo di 3 milioni di lire che il Governo farebbe, senza l'autorizzazione del Parlamento; ed io non credo che la parte del potere esecutivo possa farsi così larga.

Nella stazione di Napoli una rimessa per cinquanta carrozze viene calcolata dalla società per 54,800 lire. Nelle condizioni della stazione di Napoli, cioè di essere in rilevato per quasi 11 metri, io domando se vi sia un ingegnere il quale possa ritenere quest'importo di 54,800 lire tale da raggiungere il quarto della somma necessaria.

Per le nuove costruzioni, signori, credo avervi detto poco, ma pure abbastanza perchè possiate avere una idea di quanto sieno inesatti i conti posti a base della proposta di approvare le nuove convenzioni.

Passiamo al materiale mobile. In questa parte i conti possono essere più esatti e possono farsi più facilmente di quanto sia per le nuove costruzioni delle linee per cui sarebbe necessaria la discussione tecnica.

Pei dati desunti dalle relazioni pubblicate dal Ministero, il numero dei chilometri percorsi dalle locomotive romane ascende a 5,400,000. È ritenuto da tutti coloro che conoscono il servizio delle ferrovie che una macchina non debba correre oltre ai 20, 22, 23,000 chilometri per ogni anno. Questo numero è in rapporto colla necessità delle riparazioni, segnatamente delle piccole riparazioni, senza le quali le macchine prestissimo si usano e vanno in rovina.

L'Alta Italia e quasi tutte le società estere non fanno correre le loro macchine oltre ai 22 a 23,000 chilometri, ed io faccio il conto su questi dati per trovare quante macchine debba avere la società delle ferrovie romane. Sul conto dei 5,400,000 chilometri, e col dato di 24,000 chilometri al più per anno, la società delle ferrovie romane dovrebbe avere 225 macchine; ne ha 196, e non vi dico in quale stato siano, poichè tutti lo sappiamo.

Occorrono dunque 29 locomotive; i prezzi li desumo dalla relazione ministeriale e calcolo a 86,000 lire alla macchina (*tenders* compreso); sono dunque per macchine 2,494,000 lire.

La relazione porta documenti procurati dal Ministero che asseriscono necessario un numero di 400 carri per fare il servizio delle merci. Questi 400 carri importerebbero 2 milioni di lire. Rapporto alle locomotive, questa relazione ministeriale medesima asserirebbe necessarie 12 locomotive e non più. Ma osservo che la relazione ministeriale riguarda il solo servizio delle merci e non quello dei passeggeri. Oltre a

ciò v'è il bisogno di carrozze. Tutti quelli che hanno percorso le ferrovie napoletane sanno in quale stato siano le carrozze di quella società. Si è dovuto rimettere sulla linea del materiale che i commissari governativi avevano scartato. Si è dovuto rimettere questo vecchio materiale scartato, perchè non era possibile di fare il servizio in modo diverso.

Eppure questo materiale, od almeno una parte di esso, era stato eliminato perchè si riteneva *pericoloso* di correre con esso. Io calcolo che siano necessarie 90 carrozze, cioè il decimo di quanto esiste attualmente, e sono 720 mila lire. Per materiale mobile occorrerebbero lire 5,214,000. E questo materiale mobile di locomotive, di macchine e di carri occorre *subito*.

La Commissione ha ammesso che debbano essere spesi 3,000,000. E vada pure, se soltanto in luogo di 5 milioni volessero spenderne solo 3.

Ma ciò che è singolare si è che la Commissione ha ammesso che questi 3 milioni debbano spendersi in 10 anni. Correremo dunque noi colle macchine che verranno provvedute da qui a 10 anni? Ed al maggiore movimento che si svilupperà sulla linea chi provvederà? Io ritengo, e lo asserisce la Commissione, che sulle linee romane il movimento sarà aumentato; occorrerà dunque del nuovo materiale, ma di questo non parla la Commissione e per esuberanza tacerò anche io.

La società ci dichiara a pagina 32 del suo preventivo che essa non può provvedersi di questo imponente materiale mobile coi mezzi propri; e questo *imponente materiale* mobile non era poi per la società delle Romane nè quello che ho calcolato io, e che credo sia necessario, e nemmeno quello che ha calcolato il Ministero, ma riducevasi in tutto ad 8 macchine e 200 carri.

(*L'oratore si riposa per pochi minuti.*)

Dimostrati così insussistenti i conti che ci sono presentati, io li rifaccio sopra basi che credo più solide. In tutt'i conti presentati fino ad ora furono sempre confusi i fondi di capitale con le annualità. Sono cose affatto diverse. Non può essere in nessuna maniera confuso il *capitale coll'annualità*. Non possono essere confusi il debito e le risorse straordinarie con quanto rientra nelle spese e nelle risorse annue ordinarie. Io divido i debiti e le risorse straordinarie dalle annualità attive e passive.

Il debito è dato dalla relazione, pagina 42, in lire 103,438,942. Da questo importare totale del debito devono essere tolti 3 milioni pagati dal Governo pontificio a Tommasini e Guerrini; il debito resta quindi di lire 100,438,942.

Di fronte a questo debito totale stanno le risorse straordinarie, e sono: i prodotti della convenzione sottoposta all'approvazione del Parlamento, ed alcune altre risorse che la società nota come straordinarie.

La convenzione assicura alla società 14 milioni per

la retrocessione della linea ligure e 35 milioni per la vendita della linea da Firenze a Massa.

Fra le risorse straordinarie la società calcola poi i contanti in cassa, ed è la seconda volta che ci conta i contanti. Ed io non li ammetto nemmeno per una volta, perchè la società ha bisogno di un fondo costante per tirare avanti i suoi interessi. Poi conta: titoli ed effetti in portafogli, e li ammetto; un credito dal Governo pontificio in 5,192,000, che riduco a 2,192,000, perchè ho dedotto dal debito il pagamento fatto a Tommasini e Guerrini; ammetto tutti gli altri titoli, benchè siavene uno: « debitori diversi, » per 557,233 che non è detto se sia esigibile; ammetto per la metà il provento dei materiali, cioè di quei tali « ferri vecchi » dei quali ho parlato poco fa. Le risorse straordinarie diverse da quelle assicurate dalla convenzione si riducono così a 7,124,983. Il totale delle risorse straordinarie va a 56,124,983. Quindi l'ammontare del debito, una volta pagato tutto quanto si può colle risorse straordinarie, resta di 44,313,959. È una bella sommetta che resta ancora a carico della società delle ferrovie romane! È presso a poco l'importo del debito collo Stato, che ammonta a lire 43,116,139 81. Un milione, come vedesi, resta ancora scoperto oltre all'intero debito collo Stato.

Da questo conto del debito e delle risorse straordinarie passiamo a quello delle annualità.

Accetto il conto delle annualità attive in 38,494,060 non solo, ma suppongo ancora un aumento sui redditi delle ferrovie romane di mille lire al chilometro, aumento che, a quanto credo, le ferrovie romane stanno ancora qualche tempo a raggiungere.

Ammetto adunque in 40 milioni il totale attivo annuo.

Il passivo annuo è dato nel seguente modo: servizio dei titoli lire 24,377,204; cioè titoli garantiti lire 10,984,954; azioni ed obbligazioni privilegiate lire 13,392,250; differenza di cambio sulle obbligazioni pagabili a Parigi lire 579,000; annualità dovuta al Governo sul milione anticipato nel 1868 alla società lire 60,211.

Tutti questi numeri sono tali e quali vengono dati dalla Commissione; l'unica differenza è questa, che i conti dei titoli comprendono le azioni garantite. Insomma questi numeri danno già lire 25,016,415. Dobbiamo aggiungere adesso le spese di esercizio poichè nei redditi abbiamo contato il prodotto lordo. Dissi l'errore in cui son caduti coloro che hanno fatto questi conti, di contare cioè le spese fatte fino ad ora, come pari alle spese da farsi; dimenticando il mantenimento delle linee, e la manutenzione e conservazione del materiale mobile; ed a questo errore bisogna naturalmente supplire.

Dalla relazione pubblicata dal Ministero si ricavano le spese in tutte le ferrovie del regno per materiale mobile, trazione e traffico.

Dai resoconti pubblicati dal Ministero ricavo i numeri relativi alle Calabro-Sicule, alla Ligure ed alle Meridionali, che sono le tre che più si avvicinano ai prodotti della società delle ferrovie Romane. Per le Calabro-Sicule il reddito chilometrico va a lire 7415; per le Meridionali lire 8857; per le romane (tenuto conto delle 1000 lire d'aumento) lire 12,215; per le Liguri lire 16,368; le spese di traffico materiale, mobile e trazione sono contate in lire 4717 sulle Calabro-Sicule. Lire 5355 sulle Meridionali, lire 7199 sulla Ligure. Interpolando a questi numeri quanto devono spendere le Romane per i titoli medesimi, si va a lire 5757.

Le Romane non hanno speso finora, trascurando come hanno fatto, la manutenzione del materiale mobile, più che lire 4454.

Devesi adunque calcolare una maggior spesa chilometrica di 1303 lire. Al calcolo fatto dalla Commissione di lire 11,267,907, per spese di esercizio bisogna aggiungere questa maggiore spesa di 1303 lire per chilometro, e quindi essendo 1487 i chilometri esercitati dalle Romane, un totale di 1,837,561.

Il totale della spesa d'esercizio ascenderà così a lire 13,105,468. La Commissione ha notato nel passivo la tassa sulla ricchezza mobile, la tassa di circolazione, le tasse di bollo e trasmissione, ma poi ha avvertito che queste tasse si deducono dagli interessi dei titoli sociali all'atto del loro pagamento, e quindi debbono essere sottratti dal passivo.

Io non so per qual ragione la Commissione abbia ritenuto che tutte le tasse imposte alla società delle ferrovie romane debbano essere pagate sulle sole *obbligazioni, o titoli garantiti dal Governo.*

Io non so per qual ragione una parte di queste tasse non debba cadere su quelle azioni che non hanno guarentigia dal Governo.

Che la società non possa pagare alcun dividendo, nemmeno alcun interesse agli azionisti non guarentiti, non è buona ragione per caricare ai guarentiti ed ai possessori delle obbligazioni il carico intero delle tasse. Dovrebbero, pare a me, ripartirsi fra tutti i possessori dei titoli; e se agli azionisti che non riscuotono alcun interesse delle somme versate non può chiedersi, per soprammercato di pagare anche le tasse, dovrebbe, per la porzione di cui dovessero essere gravati, rispondere l'amministrazione sociale.

In qualunque modo, fatta questa dichiarazione, io soggiungo immediatamente che lascio fuori del conto, come ha fatto la Commissione, tutte le tasse.

Colle risorse straordinarie abbiamo veduto che la società paga una parte dei suoi creditori, ma che le restano ancora 44 milioni di debito. Sia collo Stato, o non sia collo Stato questo debito, porta un frutto, un interesse; sia pagato immediatamente, o sia riportato in aumento del capitale per essere pagato poi fra qualche anno, è però indubitato che questo interesse costituisce una passività annua, e che, volendo fare il

conto delle passività annue delle Romane, bisogna aggiungere alla somma passiva la somma degli interessi annualmente dovuti sui 44 milioni. Fatto il conto al 6 per cento, sono lire 2,688,836.

Vedemmo finalmente che per migliorare le sue linee e fare acquisto di materiale mobile, la società delle Romane deve spendere una somma. Questa somma, secondo i conti della società, ammessi dalla Commissione, va a lire 6,673,138 per nuove costruzioni; più lire 4,317,182 che non sono comprese nelle linee nuove, perchè sono lavori da farsi sulle linee esistenti, più ancora 3 milioni per materiale mobile; in tutto lire 13,990,320. Per me la spesa sarebbe di 35 milioni per rimessa delle linee, e di lire 5,214,000 per materiale mobile, cioè in totale lire 40,214,000. Suppongo (è proprio un'ipotesi che faccio adesso) di avere sbagliato; ma ad onta di ammettere l'ipotesi d'aver sbagliato non so poi adattarmi in tutto ai conti della Commissione.

Accetto per transazione i conti che nella sua inchiesta ha dati il Governo per spese da farsi.

Tenuto conto soltanto che in luogo delle lire 1,600,000 ammesse prima dal Governo, debba la società delle Romane spendere 3 milioni in materiale mobile, risulta che il Governo ammise che sia necessario di spendere in riparazioni una somma totale di lire 15,980,000.

Io accetto dal Governo questi dati che mi ha consegnati a pagina 176 della sua relazione.

La società ha confessato che non ha danaro per sopperire a queste spese. Se la società non ha danaro, è indubitato che dovrà ricorrere all'espedito naturalissimo di fare un debito. Resta dunque da calcolarsi l'interesse del debito che la società deve incontrare per rimettere le sue linee e il suo materiale mobile.

Tenuto conto con molta bontà delle condizioni in cui versa il credito delle Romane, io credo debba essere notato un passivo annuo di lire 1,598,000, perchè non credo sia possibile che la società delle Romane trovi il danaro che le occorrerà ad un saggio inferiore al 10 per cento.

Ora facciamo un po' di somme e di bilancio.

L'attivo annuo, tenuto conto delle lire 1,500,000 che ammi si io in più di quante abbia fatto la Commissione per supposto aumento di prodotto delle linee, l'abbiamo veduto consistere in 40 milioni.

Il passivo, dedotto dai numeri che ha dati la Commissione, porta: servizio dei titoli e cambio, lire 25,016,415; spese di esercizio, lire 13,105,468; interessi del debito non pagato, lire 2,658,837; interessi pel debito da incontrarsi per riparazione al materiale mobile, lire 1,598,000, e in totale lire 42,378,720.

Vi è dunque un *deficit* annuo di lire 2,378,720, oltre alle lire 44,000,000 che restano da pagarsi, ed oltre le lire 22,000,000 da spendersi per nuove costruzioni.

Se io avessi pur anche sbagliato nel ritenere che le

azioni garantite debbano essere considerate pari alle obbligazioni, lo sbaglio non importerebbe maggior differenza di lire 1,300,000, cioè resterebbe ancora un milione di *deficit*, ed avendo io fatto i conti nel modo più largo, anche questo solo milione mi basta per assicurare le mie conclusioni.

E le mie conclusioni si riducono a questa:

La convenzione che ci è presentata non salva affatto la società delle ferrovie romane dal fallimento.

La questione è intieramente spostata quando la ci si presenta così:

Volete lasciare o non volete lasciare fallire la società delle Romane?

La vera questione non è questa, ma ben quest'altra:

Volete lasciar fallire la società delle Romane *oggi*, o volete ritardare il suo fallimento fino a qui due anni?

Questa è la vera, è la sola, unica questione.

E quando i numeri si svolgono nella maniera che io ho dimostrato, quando vi dicono a chiare note che la società non potete assolutamente salvarla, io domando per il da farsi la risposta all'onorevole Bonghi dell'anno 1865, se pur mi sia impossibile domandarla all'onorevole Bonghi, relatore della Commissione per la legge che oggi discutiamo.

Nel 1865 l'onorevole Bonghi vi disse: « Voi aumentereste indefinitamente la necessità che vi preme oggi, o che, per meglio dire, oggi non vi preme che nella vostra fantasia, la necessità di venire in aiuto a questa società (è poi sempre la medesima) che avrebbe dovuto continuare a mangiare sulle obbligazioni per pagare le sue azioni, e che verrebbe da qui a qualche anno (faceva una profezia l'onorevole Bonghi) a dirvi: le strade costano più di quello che avevamo detto, ed io non ho più modo di pagare quelli a cui devo. Voi Governo italiano siete stato mio complice; venite, e pagate. » E la Camera applaudiva alle parole dell'onorevole Bonghi. Egli aggiungeva poi ancora:

« Signori, se vogliamo vere società in Italia, bisogna risolversi a lasciare loro la responsabilità delle loro azioni, a lasciarle cadere se non sanno tenersi su, a lasciarle morire se non sanno vivere. Qui sta tutto il nerbo di quello che voi chiamate *società private*. »

E questo lo ha detto proprio l'onorevole relatore dell'attuale Commissione per le convenzioni.

Permettetemi, signori, però solo che questa è infine una legge di *riordino delle ferrovie*, di rientrare un momento nella discussione generale e di dire poche parole sulla società delle Meridionali. Sarò brevissimo.

Io comprendo per quali ragioni la società delle ferrovie meridionali abbia accettato prima e rifiutato poi la convenzione che aveva stabilita col Governo. La società delle Meridionali, stretta da necessità finanziarie, pressata a pagare ingenti somme ai costruttori delle linee in un tempo in cui non aveva nè danari in cassa, nè molto credito, ricorse al Governo per avere un'anticipazione di 30 milioni, e compensarne lo Stato

colla rinuncia di due mila lire al chilometro della sua sovvenzione.

Fu proprio per compensare l'anticipazione, e niente affatto per liberarsi delle linee di Aquila e di Campobasso, che la società delle ferrovie meridionali rinunciò alle 2000 lire al chilometro.

Ora, la società delle Meridionali che ha compiuto l'operazione dei Buoni e rinforzate con essa le sue casse, vi dice: io farò le linee di Aquila e Campobasso, e consideriamo come non avvenuta la convenzione. Ed il Governo e la Commissione si sono adattati a che quella convenzione sia ritirata, e che la società delle Meridionali riassuma l'obbligo di fare le linee di Aquila e di Campobasso. Ma, signori, la società delle Meridionali non ha fatto e non farà le ferrovie di Aquila e di Campobasso...

PLUTINO AGOSTINO. Domando la parola.

GABELLI. La società delle ferrovie meridionali ha avuto interesse di risolvere le convenzioni per riacquistare le 2000 lire al chilometro, perchè riacquistando le 2000 lire acquistava più assai di quanto perdesse nel caso di non fare le ferrovie di Aquila e di Campobasso e fosse obbligata al pagamento delle multe.

Le ferrovie di Aquila e di Campobasso misurano 320 chilometri e credo che non possano essere costruite con meno di 500,000 lire al chilometro. Vi dissi un'altra volta di quale qualità sieno i terreni che debbono essere attraversati; non mi dilungherò a farlo adesso. Suppongo (è un'altra supposizione simile a quella che feci un momento fa) di avere sbagliato, suppongo che con sole 400,000 lire a chilometro quelle ferrovie possano essere compiute; ebbene, bisognerà spenderci dentro 128 milioni.

Per procurarsi 128 milioni la società delle ferrovie meridionali dovrebbe caricare i suoi bilanci annui di 13 milioni. È impossibile supporre che le linee di Aquila e di Campobasso possano rendere tanto da pagare le spese di esercizio.

Con pendenze dal 20 al 25 per mille le spese di esercizio crescono immensamente.

Ammetto il reddito delle reti abruzzesi in media alle 8000 lire al chilometro; le spese di esercizio le calcolo in 12,000 lire al chilometro, e le ammetto così benchè così le creda insufficienti. Le sovvenzioni su 320 chilometri a 20,000 lire al chilometro sarebbero 6,400,000 lire; i redditi a 8000 lire al chilometro sarebbero 2,640,000 lire: in tutto l'attivo annuo ascenderebbe a non più di 8,960,000 lire. Gli interessi del debito incontrato per la costruzione sommano a 13 milioni; le spese di esercizio a 3,840,000 lire; quindi il passivo annuo a 16,840,000 lire, cioè un deficit annuo per le linee di Aquila e di Campobasso di 7,880,000 lire.

Io lascio che questo conto sia ridotto come meglio si crede; lascio che sieno aumentati fino al punto più poetico i redditi, che sieno ridotti al livello più taccia-

gno le spese di esercizio, e resterà pur sempre un deficit annuo gravissimo a carico della società che costruisse ed esercitasse quelle linee.

Non parlo di sistemi nuovi, dissi altre volte la mia opinione. Dissi che all'adozione di questi sistemi dai quali null'altro si ottiene che di aumentare le spese di esercizio in una misura tutto al più uguale a quella in cui si diminuiscono le spese di costruzione, io sono decisamente contrario.

La società, ritirando il suo assenso alla convenzione, che cosa ha fatto? Ha recuperato duemila lire al chilometro che aveva ceduto, ed è questa la parte attiva del suo ritiro. La società esercita 1300 chilometri; duemila lire al chilometro formano quindi un reddito annuo di 2,600,000 lire che ha recuperato.

La parte passiva sta nella riassunzione dell'obbligo di costruire le strade di Aquila e Campobasso. Ma, per l'articolo 8 della convenzione, ratificata dalla legge 1865, la multa nei casi di ritardo nella costruzione delle linee è comminata in 4 mila lire, costantemente per ogni anno, e questa multa non è commisurata se non sui tronchi che restano effettivamente da farsi. Sopra 320 chilometri la multa annua riducesi ad 1,280,000 lire.

La società, ritirando il suo consenso alla convenzione, ma pure mantenendosi ferma nel non fare la linea d'Aquila e di Campobasso, non ha fatto se non che riprendere 2,600,000 lire annue da una parte, e impegnarsi dall'altra a pagare annualmente 1,280,000 lire.

Così anche, adattandosi a pagare intera la multa, la società ha fatto un affare e nulla più.

Ed io credo che la società abbia intero diritto di non fare la linea di Aquila e di Campobasso, quando si assoggetti a pagare la multa.

Io lascio agli avvocati di decidere questo punto, ma debbo pur dichiarare che a me sembra evidente questo: che, quando una condizione onerosa è stata imposta per il caso di non esecuzione, è a quella condizione onerosa soltanto che è tenuta la società a sobbarcarsi. La società, non costruendo le linee, non potrebbe in nessuna maniera essere chiamata in decadenza; lo Stato non ha quindi alcuna forza per costringerla a costruirle.

La società, rifiutando la convenzione e riaccettando o il dilemma di costruire le linee o pagare la multa, altro non ha fatto se non che procurarsi un maggiore reddito annuo di 1,300,000 lire.

Ora, o signori, guardiamoci un momento indietro. Noi abbiamo una società sull'orlo del fallimento...

Voci a sinistra. Parli sul primo articolo!

GABELLI. Noi abbiamo una società sull'orlo del fallimento... (Interruzioni a sinistra)

PRESIDENTE. Scasino, il primo articolo concerne la convenzione colle Romane; parmi che l'onorevole Gabelli vi parli contro...

Voci a destra. Avanti! avanti!

GABELLI. Abbiamo, ripeto, una società sull'orlo del fallimento e che ci è impossibile di sostenere; abbiamo un'altra società che è appena in bilico e che io ho in mente non abbia intenzione alcuna di mantenere i suoi contratti, perchè, se li mantenesse, sarebbe squilibrata, si ridurrebbe al caso medesimo cui è già ridotta la società delle ferrovie romane. In questa condizione, quale è, o signori, l'effetto che potremo sperare dall'approvazione di quella convenzione? Null'altro che questo: la società delle ferrovie romane, che dimostrai costretta a ricorrere al credito un'altra volta, non potrà certamente ricorrere al credito sulla piazza; essa dovrà ricorrere a quell'unica sorgente cui oggi ricorre, cioè alla società dell'Alta Italia.

La società delle ferrovie romane potrà, senza ledere in veruna maniera i suoi contratti, cedere alla società dell'Alta Italia gli esercizi d'una parte delle sue linee. È certo che una volta o l'altra la questione di Roma dovrà essere risolta, e quando sarà risolta, la società dell'Alta Italia avrà un grande interesse ad avere lo sbocco alla capitale. La società dell'Alta Italia deve quindi tendere ad acquistare dalle Romane la linea di Roma, e giunta che sia a Roma, cercherà di giungere fino a Napoli, la città più importante del regno. Nessuno potrà impedire alla società delle Romane di cedere i propri esercizi, e la cessione di esercizio (non avendo le concessioni che la durata di 90 anni) equivale intieramente alla vendita di proprietà.

La società dell'Alta Italia, estendendosi a Napoli, soffocherà naturalmente la società intiera delle ferrovie meridionali, come ha fatto pel tronco da Brescia a Voghera. Noi avremo allora il pericolo gravissimo che la società dell'Alta Italia si estenda a tutte le reti ferroviarie del regno, e quando si sia estesa così, avremo una società che nello Stato possederà 2 miliardi di capitale. Sarà un monopolio di ben altra natura, e di ben altra importanza di quello della Banca contro al quale tante volte si è gridato. Questa società, padrona di tutti gli sbocchi delle Alpi, padrona intieramente del nostro commercio, padrona, perchè nessuno potrà impedirglielo, di spedire da un punto all'altro il suo materiale mobile, potrà esserci nell'occasione di una guerra immensamente dannosa, se per caso non volesse allinearsi dalla parte stessa dalla quale sarà la politica del Governo.

Molte volte, signori, si è gridato *al lupo*, e il lupo finora non è venuto. Guardatevi che questa volta davvero non venga!

V'ha modo di risolvere questo complesso quesito: si completare la rete senza aggravare il bilancio? Io credo che sì. Io credo che questo modo sia tutto nella esecuzione pura e semplice dei contratti che abbiamo, e quindi nel rifiuto delle convenzioni che ci sono proposte. Quando queste convenzioni sieno rifiutate, quando si ritorni ai contratti approvati colla legge del

1865, una conseguenza è inevitabile. E ce la dicono d'accordo il Ministero e la Commissione: questa conseguenza è la caduta della società delle Romane.

Che cosa avverrà dopo che la società delle Romane sia caduta? Lo Stato ha ipoteca su tutte le linee della società. Questa ipoteca ci dimostra la Commissione che fu presa diligentemente in base alla convenzione 11 ottobre 1866.

Lo Stato ha già la proprietà della linea ligure, ed a questo proposito lasciatemi dire che io non intendo per qual ragione *debba essere retrocessa*, se coll'articolo 10 della convenzione 1866 era già *retrocessa* una volta. Scrive la Commissione: « La combinazione attuata colla convenzione 11 ottobre 1866, che diede al Governo non il possesso legale della linea ligure colle sue conseguenze, ma solo il compito di continuare esso direttamente la costruzione di quella linea per conto della società; e poi per necessaria conseguenza, ecc., » e tira via nell'ipotesi sempre che lo Stato non abbia la proprietà nè il possesso della linea ligure.

Io non intendo come lo Stato sia nelle condizioni che crede la Commissione.

L'articolo 10 è in questi termini: « Sino al compiuto soddisfacimento di tutte le somme anticipate o da anticiparsi dal Governo in capitali ed accessori, anche col mezzo di emissione di rendita del debito pubblico dello Stato, come è detto nei precedenti articoli, il Governo stesso è e rimarrà, per patto espresso della presente convenzione, l'unico ed assoluto proprietario di tutte indistintamente le linee della strada ferrata ligure, quand'anche in tutto od in parte la società ne avesse assunto l'esercizio, il quale per patto espresso si considera come un semplice uso il quale non varrà a trasferire alla società nè la proprietà, nè il possesso della strada. »

Io non sono legale, ma in quell'articolo non posso vedere altro che questo: il diritto nella società delle ferrovie romane di *ricuperare* la proprietà della linea ligure, una volta che avesse restituite le somme spese dal Governo. Questo diritto di *ricupero* era un diritto che la società delle Romane non aveva la possibilità di esercitare; valeva dunque assai poco. In qualunque modo, era il caso di acquistare dalle Romane questo diritto di ricupero, ma non poteva dirsi: acquistiamo la proprietà della linea ligure, dal momento che colla convenzione del 1866 questa proprietà era già acquistata; la roba mia io ho il costume di non volerla comprare da nessuno. Lo Stato per titoli diversi, lo dichiara la relazione, ha un credito di 43 milioni di lire per l'ultima convenzione; lo Stato ha anticipato alla società dell'Alta Italia 25,400,000, di cui è in credito verso la società delle Romane; lo Stato ha guarentito per 32,236,000 lire di azioni, ed anche questo è detto nella relazione; lo Stato ha guarentito una parte delle obbligazioni, e il prezzo di queste obbligazioni è stato stabilito nella convenzione dell'11

ottobre 1866 in lire 150 per ogni obbligazione da 500. Su questo dato, fatto il conto del capitale guarentito, esso ascende a lire 68,616,000.

Questi titoli, essendo garantiti, lo Stato avrebbe il debito di rimborsarli una volta che la società delle romane fosse fallita e devono entrare, in questa ipotesi, nel conto dei suoi crediti. Ugualmente per le azioni da 420; fatto il conto sul prezzo di 126, proporzionale a quello di 150 stabilito nella convenzione 1866, lo Stato avrà un altro credito di lire 4,672,000. Le azioni privilegiate, che io credo debbano essere parificate alle obbligazioni, sommano a 17,050,000 lire.

Il totale del credito dello Stato nel caso del fallimento va a 190,981,000 lire.

Il calcolo delle ferrovie romane dovrebbe farsi al prezzo vero, cioè sul dato del reddito netto reale che se ne ottiene; ma, per mantenermi sulla via di esagerare in più tutti gli attivi, ritengo quanto ammette la Commissione, cioè il reddito netto di lire 4000 al chilometro. Nel territorio del regno la società possiede 1310 chilometri. Il reddito netto supposto reale ascende a lire 5,240,000; capitalizzo al 6 per cento e ne deduco che il valore totale della rete romana non va a più che 86,660,000 lire.

Della rete pontificia non mi occupo, perchè fino a che lo Stato pontificio si conserva uno Stato non italiano non possiamo decidere degli interessi materiali che in esso si svolgono. Lo Stato acquisterebbe, dopo avvenuto il fallimento, la proprietà della rete romana, e risparmierebbe le sovvenzioni che sul totale di questa rete ascendono a 17,400,000 lire. Per converso avrebbe da pagare gli interessi dei titoli che ha garantiti per 12,400,000 lire; risparmierebbe quindi annualmente 5,300,000 lire. Avendo la proprietà della rete romana, guadagnerebbe ancora il prodotto netto dell'esercizio, che non calcolo più su 5,240,000 lire, come ha fatto la Commissione ed io ho ritenuto per eccesso nel conto degli attivi, ma sul dato vero, cioè sulla metà, e quindi in 2,620,000 lire. Sarebbero in ultima analisi quasi otto milioni che lo Stato guadagnerebbe ogni anno se lasciasse fallire la società delle Romane.

Il quesito di opporre un argine all'invasione della società dell'Alta Italia sarebbe risoluto costituendo la società della *Bassa Italia*, per costituire la quale il Governo unirebbe gli elementi esistenti. La costituzione di due potenti società sarebbe, per quanto io credo, l'unico modo di risolvere completamente e stabilmente le questioni ferroviarie.

È inutile, o signori, osservare che il fallimento è un male. Anch'io so che il fallimento è un male, ma nullo l'altro possiamo fare se non scegliere, fra i diversi mali che ci stanno a fronte, il minore. D'altra parte non è questione, come vi ho già detto, di fallimento o non fallimento, è questione soltanto del tempo in cui la società delle Romane debba fallire. Io non credo di molto peso le considerazioni intese a giustificare l'opinione

che questa società debba essere a qualunque costo salvata, e che sono esposte nella relazione.

Ci si dice che gli interessi dello Stato trovansi seriamente impegnati; che dal fallimento della società nascerebbe una situazione molto intricata; che, dichiarato il fallimento della società, il Governo non potrebbe avocare a sé l'amministrazione, la disponibilità. Tutto questo non è altro se non che dire nascerà quello che deve nascere, e questo lo sappiamo tutti.

Ci si dice, e questa è forse l'unica delle obiezioni che si allegano, la quale abbia apparenza di gravità, che il fallimento di una delle nostre grandi società ferroviarie immancabilmente reagirebbe sulla sorte delle altre società ed anche sul credito pubblico.

In quanto alle altre società non credo che reagirebbe in male, ma in bene, poichè provvederebbe alla loro esistenza.

In quanto al credito pubblico, io ripeterò una domanda che ho fatta un'altra volta. Citatemi un solo caso in cui, migliorando le condizioni del bilancio dello Stato, il credito pubblico si sia diminuito, ed io mi do per vinto. Io, o signori, proponendovi di lasciar cadere a società delle ferrovie romane, vi propongo, in fine dei conti, di migliorare le condizioni del bilancio annuale dello Stato di otto milioni. Domando per qual ragione il miglioramento del bilancio debba produrre la diminuzione del credito!

Altre due o tre osservazioni si fanno, ma non posso adattarmi a crederle di molto peso.

Lo stato del credito, si dice, era migliore quando si fecero i contratti colle società di quanto sia stato in seguito o siasi ridotto negli altri tempi quando furono concluse le ultime convenzioni.

Signori, i contratti colle società ferroviarie includevano una condizione aleatoria; la condizione aleatoria era precisamente quella dello stato del nostro credito nazionale.

Lo Stato non ha mai pensato a guarentire alla società che il credito pubblico si sarebbe mantenuto qual era. Lo Stato ha soltanto detto: offro queste condizioni; se volete accettarle accettatele; e lo Stato ha trovato chi le accettava. Fu dunque ammessa ed accettata da tutte due le parti la condizione aleatoria.

Non so per quale motivo debba la condizione aleatoria star costantemente contro una delle parti; non so per quale ragione in questo contratto di sorte noi dobbiamo pagare tanto quando guadagniamo quanto quando perdiamo.

Credete, voi, o signori, che se il credito pubblico fosse salito più alto e le società avessero in questa fortunata condizione trovato una sorgente di lucri ne avrebbero fatto parte col Governo italiano?

Ci si dice: voi vi conducete in modo diverso colle diverse società. Sia pure; col sistema che io consiglio, è vero che io mi conduco in modo diverso colle diverse società; lo faccio perchè sono diverse le condizioni

in cui esse si sono ridotte. L'aiuto dello Stato è interamente gratuito, esso ha il diritto di prestarlo a cui meglio crede, ma deve curare di prestarlo a quelle tali società cui, concedendolo, debba ridondare un utile agli interessi generali del paese.

Finalmente ci si parla dei danni privati.

Di questo, signori, non mi occupo. Se è un danno pei portatori delle azioni e delle obbligazioni non garantite della società il fallimento della medesima, è dall'altra parte un danno pei contribuenti l'essere una parte della somma che pagano devoluta a beneficio dei possessori delle azioni della società.

Noi, o signori, dobbiamo preoccuparci soltanto dell'utile dello Stato, e dobbiamo ritenere ancora che lo Stato è un ente che può avere tutto, eccetto il cuore.

PRESIDENTE. Risultamento della votazione sul progetto di legge: Equiparazione per la carriera dei consolati dell'esame finale nella scuola superiore di commercio di Venezia alla laurea legale ottenuta nelle Università dello Stato.

Presenti e votanti	222
Maggioranza	112
Voti favorevoli	181
Voti contrari	41

(La Camera approva.)

Sul progetto di legge: Diritti doganali da pagarsi dagli abitanti delle zone poste fra il confine e la linea doganale.

Presenti e votanti	222
Maggioranza	112
Voti favorevoli	194
Voti contrari	28

(La Camera approva.)

Sul progetto di legge per modificazione degli statuti della Banca Toscana.

Presenti	220
Votanti	218
Maggioranza	110
Voti favorevoli	192
Voti contrari	26
Astensioni	2

(La Camera approva.)

INCIDENTE SULLA RINUNZIA DATA DAI DEPUTATI VALERIO, DEPRETIS E CONSIGLIO.

PRESIDENTE. Debbo fare alla Camera le seguenti comunicazioni.

L'onorevole Valerio scrive per rassegnare la sua dimissione e scrivono nello stesso senso gli onorevoli Consiglio e Depretis.

NICOTERA. Desidero pregare la Camera di non prendere atto di queste dimissioni, e di adottare invece il sistema che pur altre volte è stato adottato, cioè di accordare un mese di congedo.

Io spero che questa deliberazione della Camera persuaderà i nostri onorevoli colleghi, che hanno domandata la dimissione, a ritirarla; tanto più che, a quanto pare, vi sono stati indotti da un equivoco nato ieri. Non penso di commettere una indiscrezione: essi hanno creduto che la Camera abbia chiusa la discussione generale, per impedire loro di svolgere le ragioni per le quali combattono questo progetto di legge; e questo è precisamente l'equivoco.

La Camera, chiudendo ieri la discussione generale, lasciava piena facoltà di parlare (come ha fatto oggi l'onorevole Gabelli) su tutti gli articoli. Per non privare quindi la Camera dei lumi speciali del collega Valerio, del collega Depretis...

Una voce. Perchè far eccezioni?

NICOTERA. Anche Consiglio...

Una voce. Di tutti indistintamente.

NICOTERA. Non intendeva certamente escludere l'onorevole Consiglio.

Prego la Camera di non prender atto delle dimissioni di questi tre nostri colleghi e di accordare loro invece un congedo di un mese.

MICHELINI. Io intendo appoggiare la proposta che la Camera non aderisca alla domanda fatta da tre dei nostri onorevoli colleghi.

Senza nulla detrarre ai meriti dell'onorevole Consiglio, che io riconosco quant'altri mai, è naturale che, come piemontese, mi limiti a parlare di due deputati che appartengono a quella provincia, cui mi lega lunga amicizia. Ebbene io dico che sarebbe cosa molto spiacevole che la Camera rimanesse priva dei lumi di due uomini egregi che possono giovarle in tutti i lavori legislativi e soprattutto in cose tecniche, in cose riguardanti ferrovie ed altre opere pubbliche.

Depretis e Valerio sono due vecchi ed onesti liberali che diedero ripetute prove del loro amore alla patria ed alla libertà.

Punto non dubito che i miei colleghi, senza distinzione di parte politica, siano del mio parere; sono soprattutto persuaso che lo sono i deputati piemontesi che seggono ora in questo recinto, i quali ebbero maggior agio di conoscere i meriti dei due colleghi, cui troppo ci rincrescerebbe di non potere più annoverare come tali.

Laonde, fondato sopra esempi antecedenti, domando che non siano accettate le dimissioni chieste dai tre deputati di cui si tratta.

BONGHI, relatore. La Commissione si associa alla domanda dell'onorevole Nicotera. Alla Commissione rincresce particolarmente che gli onorevoli Depretis e Valerio non possano o non vogliano prender parte alla presente discussione. La Commissione si aspet-

tava di essere illuminata dalle sapienti e dotte osservazioni che questi due nostri colleghi e l'onorevole Consiglio avrebbero potuto fare nella discussione; nè la Commissione, opponendosi alla proposta dell'onorevole Valerio, ieri aveva mai pensato di dover portare questo effetto, tanto più che, se non siamo male informati, l'onorevole Valerio stesso non era iscritto nella discussione generale, e non avrebbe dovuto parlare, secondo l'iscrizione che aveva presa, se non nella discussione del primo articolo.

Ora la Commissione desidera che la discussione, così del primo come del secondo articolo della legge, sia piena, sia intera; desidera che la deliberazione su questi articoli sia presa dietro ampia discussione.

La Commissione è perfettamente persuasa che una legge di tanta importanza deve avere una discussione così larga e così chiara, che la votazione arrivi fornita di tutta quell'autorità che viene solo dal profondo e pieno esame delle ragioni che vi diedero luogo, e questo ritiene fermamente che sia il significato della deliberazione che la Camera ha presa, di non separarsi prima che la legge sia votata.

ASPRONI. Io non mi posso associare alle parole dette testè dall'onorevole Bonghi. Noi non dobbiamo adesso entrare nell'interpretazione delle opinioni che possono aver avuto i nostri onorevoli colleghi; noi deploriamo l'assenza dei medesimi, che meritano tutto il nostro sommo riguardo per il loro passato e per i lumi che ne avrà la Camera per l'avvenire. Quindi io prego l'onorevole presidente a non prendere atto di questa loro dimissione.

PRESIDENTE. Sono anch'io d'avviso che non si possano interpretare le intenzioni degli onorevoli colleghi, non essendo queste state espresse nella lettera mandata alla Presidenza.

LANZA, presidente del Consiglio. Il Ministero si associa ai desiderii espressi da parecchi nostri colleghi di non accettare le dimissioni degli onorevoli deputati Depretis, Valerio e Consiglio, per le considerazioni da essi addotte; ma mi pare che il modo migliore di procedere in questa circostanza per indurre gli onorevoli deputati, che hanno mandato la loro rinunzia a ritirarla, sarebbe quello che la Camera volesse pregare il presidente di far noti a questi onorevoli colleghi gli intendimenti ed i desiderii della Camera (*Bisbiglio a destra*), perchè il dar loro un congedo di un mese varrebbe quasi quanto il dir loro che possono privare la Camera della loro presenza durante questa discussione. Io invece credo che la Camera desideri che prendano parte a questa discussione; e quando essa volesse rivolgere preghiera al presidente, perchè insistesse presso questi onorevoli colleghi, onde ritirassero le loro dimissioni, io spero che si potrebbe ottenere lo scopo che tutti desideriamo...

MASSARI GIUSEPPE. Domando la parola.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.... tanto più che il motivo,

pel quale hanno offerta la loro dimissione, evidentemente è fondato sopra un equivoco, come diceva l'onorevole Nicotera... (*Mormorio*)

RICCI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Pregherei di non voler interpretare una intenzione che noi non conosciamo, e che non è lecito a nessuno di giudicare. Sarebbe quasi una sconvenienza...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. È già stata interpretata da altri...

PRESIDENTE. Appunto bisogna...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io non vedo che vi sia sconvenienza in ciò...

PRESIDENTE. Non sconvenienza...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io non vedo perchè non si possa interpretare il motivo per cui hanno data questa dimissione. Io non trovo sconvenienza in ciò, tanto più quando si può nettamente spiegare, e non ridonda a torto di nessuno. Essi hanno creduto che non si potesse prender parte ad un'ampia discussione relativamente alle convenzioni ferroviarie dopo chiusa la discussione generale. Ora per il nesso che esiste fra queste convenzioni, accadrà, come è accaduto parecchie volte in altre leggi, che, volere o non volere, la discussione generale si riapre nel primo articolo, e perciò resta fatta facoltà ai deputati di potere ampiamente spaziare nel campo della discussione, che abbraccia diverse delle proposte contenute in questa convenzione.

Ora io domando se c'è motivo di vietare che si possa addurre questa ragione, per dimostrare che per avventura può essere stata male interpretata la chiusura di ieri dagli onorevoli colleghi che hanno data la loro dimissione; perchè evidentemente la loro dimissione è stata cagionata da quel voto. Non ci può dunque essere dubbio che questo loro atto deve attribuirsi al desiderio che avevano di prender parte alla discussione generale.

PRESIDENTE. Permettano; io non entro punto a considerare i motivi...

MASSARI G. (Interrompendo) Ma ho domandata la parola!

PRESIDENTE. Onorevole Massari, il presidente crede aver diritto di parlare ed esprimere il suo concetto.

Non è punto dubbio che non è sconveniente l'interpretazione che è piaciuto all'onorevole Nicotera di dare all'operato dei nostri colleghi che hanno inviata la loro dimissione, e che fu manifestata anche dall'onorevole presidente del Consiglio, ma io sono d'avviso che noi non possiamo attenerci se non a quella espressione che troviamo nella loro lettera.

Ora parrebbe che questa ragione non sia, dirò così, la sola, per non dire la vera.

L'onorevole presidente del Consiglio ha fatto proposta che il presidente della Camera s'incarichi di fare uffici presso quei tre nostri onorevoli colleghi onde indurli a ritirare le loro dimissioni. Ebbene io

dichiaro che degli uffici privati il presidente li ha già fatti, e caldissimi, ma è dolente di dover dire alla Camera che non è riuscito punto nell'intento.

Se ora si tratta di uffici nella sua qualità di presidente della Camera, parmi che questa proposta si identifica nella deliberazione che la Camera può adottare, cioè di non voler prendere atto delle dimissioni di questi nostri onorevoli colleghi, i quali perciò vedranno come la Camera veramente esprima a loro riguardo un sentimento di deferenza, di stima e di rispetto, nel quale ci troviamo unanimi.

Pare dunque a me che ora non vi sia che da mettere ai voti la proposta dell'onorevole Nicotera, e, quando sia accolta dalla Camera, questa espressione di riguardo verrà tosto loro significata, onde questa deliberazione della Camera sortirà il desiderato effetto. *(Benissimo!)*

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Quando io proponevo che il presidente volesse comunicare ai tre onorevoli colleghi che hanno data la loro dimissione il desiderio manifestato testè da parecchi deputati, che mi pare condiviso da tutti, la mia proposta non consisteva in altro che nel dare comunicazione a questi onorevoli deputati della deliberazione della Camera, nè più nè meno, aggiungendo a questo l'incarico che si dava al presidente di usare quei buoni uffici che sentiamo ora essere già stati fatti dall'onorevole presidente.

PRESIDENTE. Il presidente sarà lietissimo di compiere un atto di dovere verso la Camera, e di riguardo verso i nostri colleghi demissionari.

MASSARI G. Io debbo ricordare per iscarico di coscienza i precedenti della Camera: poichè non vorrei che, cedendo ad un sentimento che rispetto, si vengano a violare i precedenti della Camera, ed una giurisprudenza che da moltissimi anni è costante nel nostro Parlamento.

A me rincresce moltissimo, oltre ogni dire, la determinazione nella quale sono venuti i tre colleghi nostri di cui si parla. Ma, appunto perchè la rispetto, perchè sono persuaso che è una determinazione presa sul serio, non mi permetto nemmeno di giudicarla, e me ne riferisco in modo esplicito alla giurisprudenza costante della Camera...

Voci, Costante, no. (Rumori)

MACCHI. Domando la parola.

MICHELINI. Chiedo di parlare.

MASSARI G. Sì, signori, costante.

Una voce al centro. Per uno, non per tre.

MASSARI G. Domando perdono a coloro che m'interrompono, mi duole di dirlo, ma essi non conoscono i precedenti della Camera, perchè ricordo che nella Legislatura del 1861 vi era sempre quest'uso, che, tutte le volte che un deputato chiedeva le dimissioni (e l'ho fatto io a proposito dell'onorevole Raeli, che oggi è guardasigilli), si alzava un amico e diceva: ma probabilmente questo nostro collega potrà ritornare sulla

sua determinazione, non conviene privare la Camera de' suoi lumi, del suo concorso: prego la Camera di mutare le dimissioni in un congedo; e così ne venivano gravissimi inconvenienti per l'andamento dei nostri lavori parlamentari.

Da quell'epoca in poi la Camera, ammaestrata dalla esperienza, adottò la giurisprudenza costante, e sfido a citarmi un esempio in contrario...

Voci. E l'onorevole Massarani?

MASSARI G. adottò la giurisprudenza costante che la Camera non possa far altro che prendere atto delle dimissioni.

PRESIDENTE. Onorevole Massari, le faccio osservare che ella non è nel vero quando dice che quella fu la giurisprudenza costante della Camera, perchè vi sono esempi in contrario.

MASSARI G. L'onorevole presidente allude ad un esempio il quale rimonta al 1867. Io torno ad insistere nella mia asserzione, a voler verificare se dal 1867 in poi ci siano esempi contrari alla giurisprudenza da me indicata.

Io credo che, soprattutto, avuto riguardo anche alla specialità del caso, se la Camera non vuole fare delle distinzioni, le quali essendo lusinghevolicissime verso gli onorevoli colleghi dei quali ora si parla, potrebbero poi diventare odiose per altri, io dico che, se la Camera vuole essere coerente a' suoi precedenti, deve rassegnarsi, e l'assicuro che io mi rassegno con moltissimo rincrescimento, a prendere atto delle deliberazioni dei nostri colleghi. *(Rumori a sinistra)*

La Camera farà quello che crederà.

Voci. Ai voti! ai voti!

MASSARI G. Io ho creduto mio dovere...

PRESIDENTE. *(Interrompendo vivamente)* Ella ha compiuto un dovere, ora la Camera deve compiere il suo.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo ai voti...

MICHELINI. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Non vi è chiusura; lasci che si passi ai voti.

SANMINIATELLI. Io aveva chiesta la parola.

PRESIDENTE. Ma, se do la facoltà di parlare a lei, bisogna che la dia a parecchi altri che l'hanno chiesta prima.

SANMINIATELLI. Io l'ho chiesta prima.

PRESIDENTE. La prego di credere che, prima che ella chiedesse la parola, l'hanno chiesta molti altri, e tra questi gli onorevoli Ricci, Pissavini e Macchi; e siccome mi parve che questa discussione avesse durato abbastanza, io ritenevo che fosse volontà della Camera di venire ai voti.

MICHELINI. Io chiedo la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Ma non c'è domanda di chiusura, onorevole Michelini.

Voci. Votiamo! votiamo!

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera ha fatto la proposta che piaccia alla Camera di non prendere atto delle dimissioni state presentate dagli onorevoli nostri colleghi Depretis, Consiglio e Valerio, e che invece delle dimissioni si dia loro un mese di congedo.

SANMINIATELLI. Chiedo la parola sulla posizione della questione.

PRESIDENTE. Sulla posizione della questione ha facoltà di parlare.

SANMINIATELLI. Io credo che un'altra proposta si possa fare alla Camera, la quale non incontrerà, spero, le censure che l'onorevole Massari ha fatto, quantunque con suo dispiacere personale, per la proposta relativa agli onorevoli Depretis, Valerio e Consiglio. La mia proposta è questa, che la Camera si limiti a sospendere su questo punto la sua deliberazione. (*Movimenti diversi*)

Voci. No! no!

SANMINIATELLI. Ragione di questa proposta si è, a parte un precedente che qualcuno dei miei colleghi mi suggeriva, precedente parlamentare relativo al deputato Massarani, a parte questo precedente, la considerazione si è che noi siamo per terminare i nostri lavori e che quindi il prendere atto delle dimissioni degli onorevoli Valerio, Consiglio e Depretis si ridurrebbe...

BERTEA. Domando la parola sulla posizione della questione.

SANMINIATELLI.... ad una deliberazione senza effetto. Così credo che la Camera manterrà i riguardi dovuti a se stessa ed alla propria giurisprudenza, e nello stesso tempo manifesterà, senza distinzione, quei sentimenti che ha verso i degnissimi suoi colleghi Valerio, Depretis e Consiglio.

PRESIDENTE. Onorevole Sanminiatelli, le fo osservare che la Camera non viola punto i riguardi che deve a se stessa quando prendesse questa deliberazione di non accettare le date dimissioni; è sempre in facoltà di accettarle in qualunque altro caso.

L'onorevole Bertea ha la parola sulla posizione della questione.

BERTEA. Se la Camera stima di non prendere atto delle date dimissioni, limiti a questo solo la sua deliberazione, ma non le traduca in un mese di congedo...

NICOTERA. Ho ritirato la seconda parte.

BERTEA.... perchè mi pare un controsenso il mostrare desiderio d'aver presenti all'attuale discussione quegli onorevoli colleghi, e porli intanto in congedo. Comprenderei questo se si trattasse di dimissioni motivate sopra causa di malattia, ma nel caso concreto non potrebbe spiegarsi.

Voci. È ritirata.

BERTEA. Va bene.

PRESIDENTE. Onorevole Sanminiatelli, il non prendere atto vuol dire che il deputato mantiene la sua

qualità, e, sospendendo, non si sa se la mantenga o no. Dunque la prego di recedere dalla sua proposta.

SANMINIATELLI. La mia proposta si traduce nel chiedere che la Camera non prenda alcuna deliberazione.

PRESIDENTE. Allora come s'intende questa proposta? Restano o non restano deputati?

SANMINIATELLI. Dipende unicamente dall'atto del deputato; quindi la Camera non deve deliberare nulla. (*Rumori a sinistra*)

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta dell'onorevole Nicotera, che piaccia alla Camera di non prendere atto delle dimissioni degli onorevoli Valerio, Depretis e Consiglio, e che la Presidenza abbia incarico di comunicare la deliberazione della Camera agli stessi nostri colleghi.

RICCI. La divisione!

PISSAVINI. È stata chiesta la divisione.

Parecchie voci. No! no!

PRESIDENTE. Coloro che sono d'avviso di approvare questa proposta sono pregati di alzarsi.

(È approvata.)

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DI CONVENZIONI COLLE SOCIETÀ FERROVIARIE.

PRESIDENTE. La discussione è ripresa.

La parola spetta all'onorevole Nisco sull'articolo 1: (*Conversazioni generali*)

NISCO. Io non intendo di parlare per perdere la voce; aspetto che si faccia silenzio.

PRESIDENTE. Se piacesse agli onorevoli deputati di prendere i loro posti e di fare silenzio, l'onorevole Nisco potrebbe incominciare a parlare. Godiamo il tempo.

Onorevoli Sormani-Moretti, Guttierrez e Viacava, li prego a riprendere i loro posti.

Parli, onorevole Nisco.

NISCO. Il mio compito è molto difficile, poichè debbo rispondere all'onorevole Gabelli, uomo competentissimo in cotesta materia. (*Le conversazioni continuano*)

Io, se non fanno silenzio, non parlo più.

PRESIDENTE. Onorevole Nisco, la prego di continuare.

NISCO. Spiacemi di non essere, come vorrei, d'accordo coll'onorevole Gabelli sopra una questione nella quale egli ha molto più autorità di me, essendo ingegnere distintissimo. Io mi permetto però di presentare alcune cifre in opposizione alle sue, di presentare lo stato economico e finanziario della società delle Romane in opposizione a quello che è stato presentato da lui. Assumo la responsabilità delle mie osservazioni e delle mie cifre, la Camera ed il paese ne giudicheranno.

Prima però d'entrare in questa discussione, debbo parlare di due questioni, per dir così, primordiali,

L'una, che veramente non entra in questa discussione, ma che l'onorevole Gabelli ha creata per avere il piacere di combatterla. Nessuno ho inteso, per quanto mi ricordo, che abbia accusato la parte settentrionale d'Italia di pesare la mano sulle Meridionali; se questa accusa fosse stata fatta, io l'avrei combattuta. L'onorevole Gabelli certamente non ha creato quest'accusa per voler scagliare un dardo al Mezzogiorno d'Italia, col ricordarci che ivi si è speso molto di più di quello che si è speso nella parte settentrionale e nella centrale; ma, se ciò non sarebbe stato generoso per lui, è stato un dovere per me di dichiararlo nel 1865, allorchè dissi che le provincie napoletane, quando erano state riunite all'Italia, non avevano che 118 chilometri di ferrovia, e che tutte le ferrovie che si erano fatte erano a spese, e gravissime, dell'erario italiano; imperocchè io osservava che le garanzie, le quali si pagavano per le ferrovie nel Mezzodì, pesavano sull'erario per una somma enormissima, che equiparava la prediale che si riscuoteva.

Io allora stimai mio debito di riconoscere cotesto fatto per rispetto agli altri miei colleghi delle rimanenti parti d'Italia. Ma, se per parte mia fu cotale dichiarazione un dovere, ho diritto di pregare l'onorevole Gabelli di ritirare l'indiretto rimprovero che ci rivolge, cioè che per le ferrovie della parte meridionale d'Italia si è spesa e si spende una somma molto maggiore che nella parte settentrionale.

Detto questo, io non mi dilungo di più: ho solo voluto opporre una osservazione a quella fatta nell'esordio del suo discorso dall'onorevole Gabelli, e spero non tornerà ingrata all'onorevole Gabelli medesimo.

Debbo qui rispondere ancora ad un'accusa che ieri faceva l'onorevole Sormani-Moretti alla convenzione ed alla legge del 1865. Egli diceva che noi seguivamo lo stesso sistema del 1865, di passare d'errore in errore, di sacrificio in sacrificio, di rovina in rovina.

Io non sono uomo di ripararmi all'ombra del silenzio e dell'oblio per non riconoscere i fatti miei. Io ho avuto l'onore di far parte della Commissione nel 1865 insieme coll'onorevole Correnti che ora siede al banco dei ministri, e ritengo che ciò che allora fu fatto si fece nell'interesse del paese e delle finanze.

L'onorevole Sormani-Moretti ci fece una lunga descrizione dei valichi alpini e appenninici. Egli ci parlò del modo come si poteva congiungere un mare coll'altro, di diverse traversate, di molte aspirazioni e di moltissime proposte. Ma, quando voleva venire a conchiudere con un'accusa così grave, cioè che suoi colleghi avevano sostenuta una legge dannosa pel paese, doveva per lo meno giustificarla.

L'onorevole Sormani-Moretti avrebbe dovuto considerare che nel 1865, quando da me e da altri otto onorevoli colleghi si sosteneva quella legge, era strana, anormale, insopportabile la condizione delle compa-

gnie ferroviarie che costituirono il gruppo centrale e che ora si chiama società delle Romane.

La società delle Romane è stata costituita dal gruppo toscano, il qual gruppo toscano si manteneva a spese dello Stato, perciocchè tutte le sue azioni e tutte le sue obbligazioni erano garantite dallo Stato, che in ciò solo interveniva, non nella disposizione del capitale, nè per l'amministrazione del medesimo.

L'onorevole Sormani-Moretti si ricorderà che nel 1865 non era possibile di far costruire la strada per i pressi di Perugia verso Roma e da Civitavecchia al Chiarone, cioè era impossibile di riunire le contrade tirrene del mezzodì colla capitale del regno.

Quindi, quando noi venimmo ad accettare quella combinazione, cioè la combinazione di unire all'antico gruppo romano il gruppo toscano, per farne un gruppo intero, noi abbiamo compiuto un fatto eminentemente economico ed eminentemente finanziario, non che eminentemente amministrativo. Dico eminentemente amministrativo, perciocchè l'onorevole Sormani-Moretti avrebbe dovuto ricordarsi che la società delle Romane esisteva soltanto per decreti pontifici.

La società delle Romane non aveva una esistenza giuridica nel regno d'Italia; inoltre essa aveva la sua amministrazione a Parigi, con un *Deus ex machina* che di quando in quando usciva fuori per assorbire tutti gli utili che la società delle Romane faceva.

Adunque, quando noi abbiamo stabilito che questa società avesse la sua sede e la sua amministrazione in Italia, avesse una unità finanziaria, e fosse sotto le mani del Governo italiano, abbiamo reso un grande servizio al paese ed al Governo. E se la società delle Romane non ha avuto tutto quello sviluppo che doveva avere, se non ha raggiunto lo scopo che la Commissione si prefiggeva, la colpa non è stata della Commissione del 1865, ma sì delle circostanze straordinarie, ed è stata anche colpa del Governo.

Dopo il 1865 è venuto il 1866 che ha portato grandi disastri economici a cagione della guerra in Italia, e questo è stato un momento pericolosissimo per una società che appena cominciava a risorgere e ad acquistare forza. Eppoi il Governo, anche da sua parte, non ha saputo condurre con quella prudenza le cose in guisa che il Governo pontificio le potesse accettare o almeno sopportare.

Signori, le nostre aspirazioni e forse anche i nostri diritti ci danno Roma. Ma davvero vogliamo considerare Roma come nostra? Siamo un po' uomini pratici, e dolorosamente riconosciamo che Roma fino a tanto che non è nostra, è uno Stato diviso da noi, uno Stato governato dal papa, uno Stato in cui vi ha un Governo diverso dal nostro, il quale non può permettere che la società delle Romane, che è guarentita e sussidiata da lui, abbia uno statuto che egli non ha neanche esaminato. L'imprudenza è imputabile a noi,

mi piace il dirlo, ed il posso, perchè nessuno mi potrà accusare di essere un uomo affezionato al Governo papale.

Dunque per questi vari errori, massime per non avere saputo il Governo nostro raggiungere per la via della prudenza l'unità finanziaria e per le circostanze imprevedute ed imprevedibili non si è ottenuto tutto quel beneficio che la società delle Romane aveva diritto di ottenere, e la Commissione di prevedere.

Ma non dobbiamo disconoscere non pertanto che una società si è costituita, che questa società è italiana, che i membri che la governano sono italiani, anzi alcuni sono nostri colleghi e che una direzione delle Romane, quantunque sia a Roma, è dipendente di fatto da quella generale che siede a Firenze, perchè i piccoli dipendono sempre dai grossi.

Dunque vedete che se noi non abbiamo raggiunto tutto quel bene che avevamo voluto, la legge del 1865 sostenendo, noi ne abbiamo raggiunta una parte che certamente non è tanto piccola, nè spregevole.

Detto questo, passo all'esame delle condizioni della società delle Romane.

L'onorevole Gabelli ha messa la questione nei suoi veri termini. Egli dice: esaminiamo se la convenzione presentata è efficace, se per essa la società delle Romane può riacquistare la sua vita e la sua forza: allora io non la contrasto; ma siccome, dice l'onorevole Gabelli, io credo sia una società sull'orlo del fallimento, sia un cadavere, consideriamola, me lo lasci dire, come una carogna da letamaio che serve ad alimentare l'altra società delle Meridionali un poco infermiccia; così costei altra società potrà non esser divorata dalla bocca del lupo famelico, nella cui canna proprio la ricacciava l'onorevole Gabelli, affinchè noi avessimo più presto uccisa la povera moribonda. Mi pare sia questo, e spero di non errare, il concetto dell'onorevole Gabelli, il quale, con la sua solita gentilezza, facendomi segni di adesione, mi conforta a proseguire.

Io non vengo qui a tutti quei particolari ai quali è venuto l'onorevole Gabelli. Non ci vengo perchè non potrei rispondere a certe difficoltà, a certe questioni che dipendono da fatti che io non conosco; però alcuni di quei fatti conosco, e se io dovessi argomentare dal cognito all'incognito dovrei concludere che l'onorevole Gabelli ha presi dei granchi troppo grossi.

Infatti, l'onorevole Gabelli dice: voi nello stato passivo della società avete considerato l'inghiaimento ad un prezzo molto basso, poichè l'inghiaimento costa 10 lire al metro. Ed io gli rispondo che egli ha pagato male, poichè la società delle Romane che paga bene, ed al giusto valore, ha speso 2 10, il che vuol dire che la società sa fare gli affari meglio dell'onorevole Gabelli.

PLUTINO AGOSTINO. 1 65 nell'Italia meridionale.

NISCO. L'onorevole Gabelli dice: voi fate male i conti, chè lo inghiaimento in Napoli è più caro. Ma

a Napoli, precisamente Scognamiglio, appaltatore, ha preso dalla società delle Romane per lire 2 10 l'inghiaimento, quello stesso inghiaimento che l'onorevole Gabelli è stato generoso di pagare 10 lire al metro.

L'onorevole Gabelli poi, a provare che la Commissione ha fatto male i conti, osserva che nell'attivo della società mettesi tanta quantità di ferri che per questa, se si dovesse trasportare per mare, sarebbe necessaria una flottiglia simile a quella che la Francia manda per lo sbarco nel Baltico.

Ebbene, ecco alcune cifre che conosco; egli le può verificare e spero che le verificherà.

Il ferro vecchio non si vende più di 4 centesimi il chilogramma, secondo l'onorevole Gabelli.

L'onorevole Gabelli è troppo generoso: la società delle Romane, che disgraziatamente si mostra, a suo parere, assai infelice nelle sue operazioni, l'ha però venduto 10 centesimi ad una compagnia milanese. Mi pare che questo meriti gli encomii di tutta Italia. Il ferro vecchio è dunque stato venduto 6 centesimi di più di quello che generosamente l'onorevole Gabelli concede.

L'onorevole Gabelli dice: D'onde avete cavato tanto ferro?

Ha l'onorevole Gabelli dimenticato che la società delle ferrovie romane deve togliere le rotaie vecchie per collocare le nuove. Essa ha smontati 136 chilometri di ferrovie; 136 e 136 fanno 272, ogni metro di rotaie pesa 25 chilogrammi, e moltiplicando 25 per 272, troviamo che si hanno 6800 tonnellate di ferro da vendere, e che al prezzo di 100 lire la tonnellata si ottiene l'egregia somma di 680,000 lire.

Inoltre in questi tempi di fallimento profetizzato della povera società delle ferrovie romane, essa toglie da Napoli a Capua le rotaie vecchie per metterne delle nuove, ed in questa operazione trovasi già vicina a Caserta.

Sicchè sono altri 42 chilometri di ferrovia che deve mettere a nuovo, e le vecchie rotaie le deve vendere. Così, facendo lo stesso conto, noi abbiamo 240,000 lire, e tutto insieme abbiamo 880 o 890,000 lire; più ci sono tutte quelle rotaie che sono state tolte dal 1861 al 1870, che formano anche qualche cosa di non spregevole.

Per lo che mi conceda l'onorevole Gabelli, che ciò che egli voleva citare come celia, è realtà che vale qualche milione, cosa che da una società così rovinata, come la società delle Romane, si deve tenere in conto di qualche cosa di serio.

In quanto poi alle altre spese di locomotive e vagoni, io non saprei dirne verbo preciso, so solo che ho letto nei rapporti fatti con l'intervento del commissario regio, essere poste all'asta pubblica le locomotive per quel prezzo appunto che l'onorevole Gabelli dichiara impossibile, e ciò significa che la società delle

Romane deve aver avuto delle offerte. Dunque quello che l'onorevole Gabelli crede impossibile è già un fatto compiuto per la società delle Romane.

Io non entro in altri particolari, per non annoiare i miei colleghi con specialità che verrebbero a darmi troppa ragione.

Veniamo adesso al bilancio della società delle Romane. Io l'ho fatto consumandoci qualche ora di studio; e l'ho fatto perchè dovendolo annunziare in questa Camera, ne voglio davvero assumere la responsabilità; spero che nessuno mi potrà rimproverare che abbia sbagliato. Ci può essere qualche differenza tra il bilancio che ho fatto io e quello che ha fatto l'onorevole Nervo, o un altro, perchè bisogna tener conto del punto di contabilità che si prende. I bilanci differiscono da un giorno all'altro, perchè ci possono essere dei valori scontati, dei valori pagati, ecc.

Laonde, per venire al bilancio, dico, il passivo ordinario della società delle Romane è il seguente: pel servizio dei titoli garantiti dal Governo, cioè 80,000 azioni della società delle strade ferrate livornesi, e 497,390 obbligazioni appartenenti alle antiche società toscane, lire 11,045,542;

Per le obbligazioni emesse, cioè 752,951, come risulta dal numero delle obbligazioni totali emesse a fronte dell'articolo 11 della convenzione del 16 ottobre 1862, che indica quelle che si possono emettere nel numero di 1,022,921, lire 12,305,915. In tutto sono 23,351,457.

In questo passivo prego l'onorevole Gabelli di osservare che io non compresi gli interessi che si debbono pagare sopra 42 milioni al Governo, perchè questi interessi si pagheranno dal 1872 in poi, quando cioè le risorse delle Romane, come dirò appresso, saranno maggiori per le costruzioni compiute.

Al passivo ordinario deve seguire regolarmente il passivo straordinario, che si compone come appresso:

Debito galleggiante	L. 50,269,000
Debito regolato col Governo	» 36,714,200
Interessi su detto debito	» 5,507,287
Ai costruttori della rete pontificia	» 3,500,000
Per servizi cumulativi alle altre società »	200,000
Debiti diversi	» 200,000

Totale . . . L. 96,390,487

A queste bisognerebbe aggiungere lire 4,577,759 che sono i *coupons* non pagati. Allora si avrebbe un totale di lire 100,968,246.

Ora, dopo aver presentato il passivo, presento l'attivo.

L'attivo si compone così:

Le linee delle Romane in esercizio sono sul territorio italiano di chilometri 1170. La garanzia chilometrica è di lire 13,250 il chilometro, che, moltiplicate per 1170 chilometri, danno lire 15,502,500.

Sul territorio pontificio le linee in esercizio sono di

319 chilometri; per questi 319 chilometri il Governo pontificio deve, per la concessione primitiva della strada romana Ceprano-Frascati, lire 1,620,000; per la strada Pic-Latina e quella Pic-Centrale deve altre lire 300,000; poi deve per la garanzia dei 57 chilometri della linea Roma-Ancona, che sono sul territorio pontificio, lire 1,142,000.

Facendo l'addizione di tutte queste cifre di garanzia, abbiamo una somma complessiva di lire 18,562,500.

Però, attese le contestazioni avvenute col Governo pontificio, esso non ha voluto pagare le garanzie come erano stabilite, fintantochè non fossero compiuti i collaudi, e perciò la sua garanzia l'ha ristretta a lire 2,100,000. Tuttavia, siccome uno degli effetti della convenzione è appunto l'obbligo ai costruttori di fare i collaudi, una volta che la convenzione sia ammessa i collaudi saranno fatti, ed il Governo pontificio dovrà pagare secondo le convenzioni innanzi indicate.

Vediamo il prodotto netto di queste linee.

Allo scopo di fissare questo prodotto netto, senza cadere negli errori, ho messo il maggiore studio che per me si poteva, ed ho avuto soltanto per base de' miei calcoli i documenti ufficiali.

Il prodotto netto dei 1170 chilometri sul territorio italiano, secondo l'allegato B..

ASPRONI. (*Interrompendo*) E l'altro territorio non è italiano!

NISCO. Mi trovi lei un termine più acconcio: si parla di cifre, non di politica. Del resto diremo, se le piace, territorio del regno italiano!

L'allegato B dà la cifra di 3300, lire al chilometro, cioè per tutti i 1170 chilometri 3,861,000.

Il prodotto netto delle linee sul territorio pontificio è di 3600 lire al chilometro, a forma dello stesso documento.

Le ferrovie romane hanno progredito gradatamente: nel 1868, cioè nell'anno dopo che questo allegato fu compilato, già si trovavano di produrre sul territorio del regno d'Italia 3881 lire e centesimi 70 al chilometro.

Nella prima metà di maggio ultimo scorso fu presentato al Consiglio della società, con l'intervento del regio commissario, il rendiconto dell'anno precedente, e ne risultano le seguenti cifre:

Introiti lordi: lire 11,332 al chilometro sul territorio del regno, e sul territorio che appartiene ora al papa 13,175 70, e quindi vi è la media chilometrica complessiva di lire 11,726 11.

Le spese che sono state fatte per i chilometri sul territorio italiano sono di lire 7467 02 al chilometro; quelle sul territorio pontificio sono 7985 78, quindi la media generale delle spese è di lire 7577 81.

Così abbiamo un di più tra le spese fatte e le entrate ottenute di lire 4148 24 al chilometro.

Ammettiamo che, invece di essere le entrate maggiori delle spese di lire 4148 24, non sieno che di 4000 lire, noi dovremmo aggiungere alla somma di

TORNATA DEL 27 LUGLIO 1870

lire 18,562,500. lire 5,948,000; talchè abbiamo una somma complessiva di lire 24,510,500.

A questa bisogna aggiungere il canone annuale che paga la società delle strade ferrate meridionali alla società delle ferrovie romane pel tratto Ancona-Bologna, che è di lire 3,560,000, e si avrà un totale attivo ordinario di lire 28,070,500.

Adunque risulta un attivo di lire 28,070,500 a fronte di un passivo di lire 23,351,457, ossia un attivo ordinario esuberante il passivo di lire 4,719,043.

Passiamo alla parte straordinaria.

L'attivo della parte straordinaria è di lire 64,729,700, distinto ne' seguenti articoli:

Per la retrocessione della linea ligure L.	35,000,000
Per interessi dovuti su detta somma »	4,312,428
Dal Governo per liquidazione »	10,000,000
Interessi su questa somma »	1,253,088
Per la rendita emessa per la Ligure . »	3,884,114
Regolamento d'interessi su detta somma »	96,391
Ricupero delle tratte Jork »	282,631
Dieci mila obbligazioni in pegno a Salamanca »	2,100,000
Dal Governo per transazioni di liti . »	4,000,000
Interessi su detta somma »	600,000
Somme pagate per conto del debito galleggiante »	2,978,362
Piccoli debiti del Governo »	143,192
Totale . . . L.	<u>64,729,706</u>

Da qui si può fissare il seguente rapporto comparativo tra l'attivo e il passivo.

Parte ordinaria:

Attivo L.	28,070,500
Passivo »	23,351,457
Differenza in più . . . L.	<u>4,719,043</u>

Parte straordinaria:

Attivo L.	64,729,706
Passivo »	96,390,487
Differenza in meno . . . L.	<u>31,660,781</u>

Ma il Governo concede di non essere per oltre un decennio pagato di lire 42,221,330.

Laonde la società resta con un attivo straordinario di lire 10,560,549.

Dopo di aver presentato il bilancio dell'attivo e del passivo, dopo di aver mostrato all'onorevole Gabelli colle cifre alla mano come abbiamo un attivo ordinario di 4,718,943, ed un attivo straordinario, tenendo conto dei 42 milioni che il Governo presta momentaneamente, di 10,560,542, io vengo a presentare alla Camera e alle censure dell'onorevole Gabelli il preventivo delle spese.

La società deve fare spese di costruzioni, di nuove riparazioni, e di materiale mobile, per una somma di 21,981,000 lire. Ha un residuo attivo straordinario

di lire 10,545,001, dunque la società deve procurarsi 11,420,450 lire.

Ammetto coll'onorevole Gabelli che la società per avere questi 11 milioni e mezzo deve spendere il 10 per cento, e per conseguenza avrà una spesa di 1,142,000 lire. Ma poiche si ha un attivo ordinario di 4,721,941, resta un attivo annuale ordinario di 3,579,491 lire.

È vero che nel 1872 bisogna cominciare a pagare gl'interessi al Governo sui 42 milioni. È vero che poi in tempo più lontano si dovrà restituire la somma al Governo, ma di questo rimborso, come l'onorevole Gabelli con molta prudenza non se ne è occupato, nemmeno io me ne occuperò.

GABELLI. Per me non occorre.

NISCO. Per me neanche, perchè non credo che i 42 milioni saranno restituiti se non che quando la società sarà ricchissima, ed il tempo davvero non mi pare prossimo.

Dunque si debbono pagare però al Governo, a cominciare dal 1872, circa 2 milioni e 250 mila lire all'anno per interessi su cotesti 42 milioni.

Bisogna ricordare qui che fin da ora si ha una differenza in più nel bilancio annuale di 3 milioni e mezzo, ma è d'uopo tener presente che la società delle Romane deve compiere e la linea da Orvieto ad Orte, che è di chilometri 35, e l'altra da Asciano a Grosseto di chilometri 74, e quella da Laura ad Avellino di chilometri 24. In tutto 133 chilometri, che per la garanzia di 13,500 lire al chilometro aumentano l'attivo di 1,709,250 lire. Più il prodotto netto di lire 4000 al chilometro, e facendo tesoro di una giusta osservazione dell'onorevole Gabelli, che se le nuove linee aumentano le garanzie, diminuiscono nella totalità il prodotto chilometrico, io non considero l'aumento delle linee romane negli anni successivi, ed ammetto una media generale di 4000 lire al chilometro, ed allora avremo 532 mila lire che, unite a 1,762,250 lire, danno un totale di 1,294,250 lire, cioè una somma maggiore di quella che si deve pagare al Governo.

Sono molto lieto di vedere presso di me l'onorevole Mordini il quale, essendo stato ministro dei lavori pubblici, ha posto una cura molto delicata e diligente nel fare esaminare lo stato finanziario della società delle ferrovie romane.

Io ho letto, per quanto me l'ha concesso la pazienza, quel grosso e dotto volume di relazione, e fo elogio dovuto sì all'onorevole Mordini che ha avuto questo accorto concetto, che alla Commissione pel modo come l'ha eseguito, e io sono felice di poter asserire alla Camera che io porto la medesima opinione della Commissione, e per conseguenza di un uomo che io sono abituato da molto ad amare e rispettare, quale è l'onorevole Mordini.

Ora, avendo presentato alla Camera ed all'onorevole mio collega, per un momento avversario, Gabelli il bi-

ancio della società delle Romane, mi permetto brevemente di esaminare quali sono le conseguenze di questa convenzione.

La prima conseguenza, onorevole Gabelli, è quella d'impedire il fallimento; io parlerò fra pochi minuti delle conseguenze finanziarie di questo fallimento; ora vediamo ne' suoi rapporti col Governo, e ne' suoi rapporti colla legge.

Noi non ci possiamo sottrarre, parlando di fallimento, dalle condizioni giuridiche del paese; dunque per prima cosa bisogna vedere quali sono i creditori della società delle Romane. Essi si possono dividere in due classi: una che è costituita dai costruttori della linea Civitavecchia-Chiarone, di quelli della linea Orvieto-Orte, della ditta Fiocca De Rosa, del marchese Salamanca e dei quattro istituti di credito: e la seconda che è costituita dal Governo.

Dice l'onorevole Gabelli: una volta che il fallimento è dichiarato, il Governo si prende le linee della società. Perdoni, onorevole Gabelli, ella sbaglia, ella confonde due cose che non possono essere confuse: la decadenza col fallimento. Se succede il fallimento è un atto civile come tutti gli altri, e bisogna andare innanzi al tribunale, bisogna che il tribunale nomini i sindaci del fallimento, bisogna procedere a tutti quegli atti che sono stabiliti dalla procedura civile.

Lo Stato innanzi alla legge è come un privato, non può prendersi quello che appartiene alla massa di tutti i creditori. Nè si può dunque con nessun articolo di convenzione od altro derogare alla legge, perchè dovrebbero intervenire tutti i creditori che hanno interesse a che la legge sia eseguita. I creditori della società delle Romane sono sotto l'egida del Codice civile del regno d'Italia, e, fintanto che questo Codice civile esiste, deve essere rispettato, specialmente dal Governo.

Tutti i creditori in questo caso formerebbero un consorzio, ed allora avreste tutto il ceto dei creditori in opposizione al Governo, e sarebbero impossibili le costruzioni nuove, le riparazioni delle vecchie, il rifacimento del materiale mobile.

L'onorevole Gabelli dice che sopra quella linea mancano i mezzi di trasporto. Fortunatamente, a mio avviso, questi mezzi ci sono, ci si viaggia comodamente, e gli onorevoli miei colleghi delle provincie meridionali lo sanno. Ma, se il fallimento fosse dichiarato, con tutte quelle lungaggini ed impicci che sorgerebbero inevitabilmente, stando al Codice civile, io domando all'onorevole Gabelli che cosa ne sarebbe dell'esercizio di quella ferrovia, e specialmente come si potrebbero fare le riparazioni che si dicono necessarie? Questo stato ci farebbe temere di romperci il collo nel nostro andare e ritornare da Napoli per compiere l'ufficio parlamentare, e non credo che l'onorevole Gabelli voglia preparare cotesto avvenire ai suoi col-

leggi. Vede dunque l'onorevole Gabelli a quanti mali si andrebbe incontro.

Ma ammesso pure che si dimentichi il Codice civile, che non si abbia a tener conto dei sindaci e di tutte le altre cose simili, e che qui si possa procedere colla legge dei lavori pubblici, quale sarebbe il risultato? Il Governo sarebbe obbligato di esporre le linee ferroviarie delle società al primo ed al secondo incanto, ed allora avrebbe contro di sè tutti i creditori, i quali, se il Governo volesse comprare, l'obbligherebbero a comprare a caro prezzo, ed in caso diverso comprerebbero essi stessi a prezzo bassissimo; cosicchè in ogni modo il sacrificio sarebbe appunto il Governo, che l'onorevole Gabelli vorrebbe salvare, ed a cui egli vorrebbe assicurare gli 8 milioni all'anno togliendoli ai cittadini d'Italia ed agli esteri, che, fidando nella lealtà del Governo medesimo, hanno dato i loro risparmi per essere impiegati in quest'affare. Perciocchè i grossi speculatori, i mestatori di ogni risma sono già con i loro ricchi fardelli sul lido sicuro.

La seconda conseguenza riguarda le convenzioni che la società delle ferrovie romane ha contratte con i diversi suoi creditori, convenzioni succedanee, che si possono dividere in cinque o sei gruppi. Ne fo la numerazione:

1° Transazione 26 aprile 1869 tra la società ed il Governo, per la quale tutti i conti e tutte le liti pendenti venivano accertate nella somma di 14 milioni. In questa convenzione venivano liquidate per lire 2,688,187 94 le pretese della società verso il Governo ascendenti ad oltre 14 milioni.

2° Convenzione 16 febbraio 1869 tra la società ed i costruttori della linea da Civitavecchia al Chiarone, con la quale rimane stabilito che la società pagherebbe immediatamente ai suddetti accollatori la somma di lire 200 mila a saldo del secondo semestre 1868, pagando poi a rate mensili di lire 13,333 33 il resto del loro credito e dell'ammontare dei lavori da farsi alla stazione di Roma.

3° Convenzione 31 aprile 1869 tra la società ed i costruttori della linea Orvieto-Orte per assicurare il compimento della costruzione di quella linea, i lavori venivano valutati a lire 3,968,000.

4° Convenzione 29 aprile 1869 tra la società ed il marchese di Salamanca, con cui viene accertato il suo credito in lire 6,926,558 51.

5° Convenzione 23 marzo 1869 tra la società e l'impresa Fiocca e De Rosa per sciogliere il loro contratto di costruzione da San Severino ad Avellino;

6° Convenzione 6 marzo 1869 tra la società ed i quattro stabilimenti di credito, creditori di circa 23 milioni, per i quali sono accordate riduzioni e facilitazioni ai pagamenti.

Vede dunque l'onorevole Gabelli che questa convenzione, che egli vorrebbe rigettata, oltre di aver im-

perduto il gran male del fallimento, costituisce la società delle Romane in condizione di poter fare queste convenzioni secondarie che danno un assetto stabile, definitivo alle sue condizioni finanziarie.

Dirò ancora all'onorevole Gabelli, il quale veggo che fa dei segni negativi, che, dopo questa convenzione, anche se il fallimento avvenisse, ciò che io non credo, il Governo sarebbe il solo creditore, ed allora egli potrebbe venire a prendere possesso delle ferrovie, e non si troverebbe in contrasto con tutti coloro che gli faranno guerra per propria salvezza. Questa è una grande utilità che deriverebbe nella peggiore ipotesi da questa convenzione, e io ringrazio l'onorevole Gabelli di avermela ricordata mercè un cenno cortesemente negativo.

Il terzo effetto della convenzione è la vendita della linea Firenze-Pisa-Massa. Questa vendita è stata fatta per un atto di vera prudenza e coraggio della società delle Romane, che ha fatto come fanno tutti gli uomini prudenti e previdenti, vendere una parte del patrimonio per salvare l'altra.

A questo proposito l'onorevole Sormani-Moretti faceva le meraviglie, perchè questa linea era stata venduta ad un prezzo straordinariamente alto, sì, che si può considerare in gran parte esagerato, ed egli esclamava: come, avete venduto questa linea per 35 milioni, mentre una linea così importante come quella da Torino a Genova, che ha costato molti e molti milioni, che per la traversata dei Giovi è opera mirabile, e che ha costato su 450,000 lire a chilometro, l'avete venduta proporzionatamente molto meno?

Ma io osservo all'onorevole Sormani-Moretti, che quando si vende non si tiene conto del prezzo di costo, ma di ciò che produce. Disgraziatamente abbiamo molti matti a questo mondo i quali fanno degli edifici, pei quali spendono molte e molte migliaia di lire, e se vogliono vendere, debbono contentarsi che l'uomo di affari faccia loro il calcolo del valore venale sulla rendita. Qual è il prezzo venale di questa linea da Pisa a Massa?

Questo prezzo è il risultamento composto della sovvenzione chilometrica di 13,250 lire, e poi del prodotto di 18,320 lire il chilometro; in tutto 31,570 lire, cioè 7000 lire di più di quel che fu calcolato (ed io era disgraziatamente nella Commissione) il prodotto della linea Torino-Genova. Ora, se questa linea produce di più di quella di Torino-Genova a cagione di essere assicurata su questa linea una sovvenzione chilometrica che quella non aveva, io domando all'onorevole Sormani-Moretti, se può censurarsi l'essersi venduto più caro una linea che produce più.

Nè questo basta.

La società dell'Alta Italia aveva interesse, aveva cura, aveva premura di compiere questa linea. L'onorevole Sormani-Moretti è troppo esperto in siffatta materia per non sapere che, quando una società può

avere una testa di linea alla capitale, non bada a spesa, come un proprietario allorchè compra un passaggio per cacciarsi sulla via pubblica, per acquistare la sua viabilità, la libertà della sua proprietà. Si capisce che egli paga in tal caso una striscia di terreno dieci volte più di quel che la pagherebbe un altro. Dunque, anche sotto questo aspetto, non si può ritenere per elevato il prezzo di vendita.

Nè noi ce ne possiamo dolere, quando questo contratto sotto forma di concessione di esercizio è stato assunto dalla società dell'Alta Italia.

L'onorevole Gabelli sa benissimo che questo esercizio è stato dato pagando 35 milioni. La società paga allo Stato 35 milioni, e 10 milioni deve spendere per materiale mobile e per i restauri della linea, dimodochè sono 45 milioni.

GABELLI. Ma lo Stato deve restituire i 35 milioni.

NISCO. Va bene: di questa restituzione ne parleremo tra molti anni. Vediamo le cose come sono, siamo uomini pratici. La società dell'Alta Italia dunque ha rilevato il Governo; il Governo non paga niente, non ha nessunissima spesa.

Qui viene un'accusa famosa. L'onorevole Sormani-Moretti, poi l'onorevole Gabelli, e prima di loro altri esclamano: ma voi che cosa avete fatto? Avete dato in mano ad una società potente, ad una società che ha interessi contrari ai nostri gli sbocchi della nostra penisola, sicchè questa società può compromettere grandemente le nostre sorti in caso di guerra.

Potrei rispondere con un argomento *ad hominem*. Quando ho sostenuto, e ne accetto la responsabilità, che la linea, che oggi forma il gruppo della società delle ferrovie Meridionali, fosse data a questa società perchè offriva un'economia di venti milioni, ed era una società nazionale, mi si rimproverò in mille tuoni il fatto mio, massime perchè, da commissario delle leggi, mi opposi a che fosse concessa questa linea ad una società robusta che avesse l'appoggio del colosso Rothschild.

E qui mi sia concesso di esclamare, a mia volta, a quelli che gridavano allora in un senso ed oggi gridano in senso opposto: siate almeno logici!

Quando si tratta di una società industriale, crede l'onorevole Gabelli che si possa rispetto alla medesima avere una garanzia maggiore che non sia l'interesse della società medesima? Crede egli che la società dell'Alta Italia possa voler favorire un interesse contrario al nostro, che pur sarebbe il suo? No, questo non può essere; la società non può avere altro interesse che quello d'introytare la maggior somma possibile, di fare il miglior servizio possibile per guadagnare quanto più è possibile.

L'onorevole Gabelli teme pei casi di guerra; ma debbo ricordare che una grande società industriale non ha sentimenti politici.

Nel 1866 la società dell'Alta Italia ha servito bene-

tanto noi quanto l'Austria, ed ha fatto il suo dovere. Dio ci guardi da una società industriale che abbia uno scopo politico. Del resto il Governo ha in suo potere due grandi mezzi per imporre il giusto alle società ferroviarie. Questi mezzi sono le tariffe e l'orario.

Se il Governo non si vale di questi mezzi per tutelare gli interessi del paese; se non provvede onde gli orari stabiliti siano mantenuti con esattezza anche nei convogli merci; se non fissa esattamente le coincidenze, non è colpa della società, ma del Governo. Quando in mano al Governo sono queste due grandi forze, cioè le tariffe e gli orari, io credo che non vi sia per nulla da temere.

Ma con questa convenzione il Governo compie un altro fatto importante, ed è quello di diventar padrone della linea ligure, di poter disporre, specialmente dopo le modificazioni fatte dalla Commissione, di 417 chilometri di una linea che è importantissima.

Qui io vorrei che l'onorevole Gabelli avesse osservate tutte le questioni che ci sono state circa questa linea. Io disgraziatamente mi son trovato in quella Commissione, ed ho letto 32 arbitramenti tutti contro il Governo; ed anche quando pel Governo si sosteneva che quattro e quattro fanno otto, hanno detto gli arbitri che facevano 9; il Governo ha perduto sempre; dunque vede l'onorevole Gabelli che anche sotto questo aspetto, cioè di avere la disposizione di una linea molto importante, di un percorso di 417 chilometri nella parte più feconda pel commercio marittimo d'Italia, si ha una delle conseguenze di questa convenzione che non può non essere rispettata. Io credo che il Governo farà ogni sforzo per portare a compimento la ferrovia ligure, e credo che si servirà anche della società dell'Alta Italia onde la ferrovia ligure sia eseguita e servita.

Non sarò mai io che dirò che il Governo abbia fatto male ad affidarla ad una grande società, perchè sono di quegli uomini che tengono che una società non agisca mai contro il proprio interesse, e mai faccia il male suo per fare quello del paese.

Vengo all'ultima questione, ed ho finito; è una questione che appena accennerò. L'onorevole Sormani-Moretti ieri faceva la questione finanziaria. Veramente questa questione non riguarda la presente convenzione, riguarda specialmente le calabro-sicule. L'onorevole Sormani-Moretti si ricorda che, quando nel Comitato privato questa legge fu discussa, io sostenni che il debito a stabilirsi per ottenere le somme necessarie alla costruzione ed all'armamento fosse un debito speciale, un debito che avesse una garanzia sulle strade ferrate, e quindi son lieto d'essere in ciò d'accordo coll'onorevole Sormani-Moretti. Io vorrei che il Ministero accettasse questa proposta, cioè che per la costruzione delle ferrovie si facesse un debito speciale nel modo che è stato praticato per la linea Torino-Genova con Hambro, i cui valori, non ostante l'accusa

fattaci di non aver mantenuto le promesse, tuttavia si mantengono di 10 a 13 punti al disopra del consolidato.

Ed anche tenuto conto di tutte le altre circostanze, un debito fatto per le ferrovie in questo modo lo credo importante, tanto più che noi, potendo avere la libera disposizione delle linee con questo capitale costruite, metteremo a carico delle società che ne prenderanno poi la concessione il servizio speciale del debito. Ma qui su tale argomento mi fermo, perchè entrerei in un campo in cui non ho diritto di entrare, cioè del modo di costituire il capitale per l'esecuzione indispensabile della linea delle calabro-sicule.

Ma vi è un altro punto finanziario generale che toccò l'onorevole Sormani-Moretti, e che riguarda il fallimento delle Romane.

Egli fu dell'opinione dell'onorevole Gabelli, cioè che non c'era altro da fare, se non sbaglio, che apportare il fallimento delle Romane, o più cortesemente lasciar andare le cose come sono, lasciare il moribondo *in extremis* senza dargli nè sacramenti nè medicine.

Io domando all'onorevole Sormani-Moretti, egli che sa bene le cose di questo mondo: è mai possibile che nella condizione presente noi possiamo consigliare al Governo, il quale fortunatamente non ascolterebbe simili consigli, di far fallire una società?

Diceva l'onorevole Sormani-Moretti che vogliamo far gemere i torchi. Ma è meglio far gemere i torchi che far gemere migliaia di famiglie. Io anzi mi meraviglio che l'onorevole ministro delle finanze non sia venuto a proporre alla Camera di far gemere i torchi, perchè io credo che siamo in circostanze economiche e finanziarie molto gravi, che noi, acciecati dalle nostre passioni politiche, non vediamo o non vogliamo vedere.

Signori, bisogna esaminare quali sono le condizioni di tutti i produttori dello Stato; bisogna esaminare in che posizione si trovano i possessori dei titoli, i grandi industriali.

L'onorevole Sormani-Moretti sa benissimo che, quando avvengono queste crisi finanziarie sono sacrificati i piccoli capitalisti, perchè i grossi sanno salvarsi a tempo, e sovente a danno di quei che si lusingano del buon mercato di alcuni valori.

Dunque ripeto che, se noi ci dobbiamo meravigliare di qualche cosa è appunto che l'onorevole ministro delle finanze non sia venuto a chiederci di far gemere i torchi per non far gemere il paese.

E dico anzi, che io sono franco e schietto, tutto quanto il mio pensiero. In questa Camera io ho sentito al mio indirizzo maledizioni e peggio quando diceva che il corso forzoso non si poteva togliere; quando diceva che noi siamo arcadi sì, che, per dare una soddisfazione alla nostra fantasia, vogliamo tenere molti milioni inutili, come riserva metallica di un biglietto che abbiamo per legge dichiarato inconvertibile. Non sarebbe meglio dare qualche altro consiglio al Ministero,

e dire al ministro delle finanze che noi vogliamo essere una nazione seria, una nazione di gente d'affari, non di eterni accademici; insomma che vogliamo un Parlamento che comprende la sua missione di dover fare gli affari pel paese, e non per lusingare le passioni nostre e le illusioni volgari, e renderci schiavi d'insipienti lenocini, mancandoci il coraggio di affrontare il vero.

Sì, o signori, se il ministro avesse coraggio, lo dico francamente, potrebbe fornire i fondi per le calabroscule e per altri bisogni dello Stato, senza molestare il Gran Libro del debito pubblico, e non lasciando inoperose tutte quelle centinaia di milioni che sono nelle nostre Banche, che rappresentano un lusso da matti, un inutile tesoreggiamento, mentre la crisi di circolazione è prossima ad ucciderci.

Ed invero 100 milioni di oro garantiscono 800 milioni di carta moneta? Forse se avvenisse una bancarotta, i portatori dei biglietti si dividerebbero per contributo la riserva metallica? Il portafogli è il solo controvalore dell'emissione; la riserva serve per coprire il vuoto tra i pagamenti a vista delle emissioni e quelli a termine dei valori in portafogli.

Signori, non sacrifichiamo più all'ignoranza ed al pregiudizio, non conserviamo un tesoro inutile per ora, e che, se una sventura avvenisse, non sarebbe che il tesoro serbato agli sveltiti ed ai furbi. E poi la sventura non potrebbe che essere decretata da noi.

L'onorevole Gabelli ha raccomandato allo Stato di non avere cuore; io fo voti che abbia buon senso.

Io ho finito di molestare la Camera; io ho cercato per quanto più brevemente poteva, e senza troppo dilungarmi, di dimostrare che la presente convenzione è finanziariamente utile allo Stato, ed economicamente utile al paese, e che la Camera commetterebbe un grave errore nel non accettarla.

E dico di più, che se questa convenzione fosse rigettata, non solo sarebbe una sciagura per le finanze dello Stato italiano, e per tutti i possessori infelici dei valori di questa società, ma sarebbe una grandissima sventura per noi altri delle provincie meridionali, e per l'amministrazione dell'Italia tutta, perciocchè mancherebbe quel vincolo necessario ed indispensabile per cui l'Italia può essere una e governabile non ostante la bizzarria della sua topografia.

SORMANI-MORETTI. Domando la parola per un fatto personale.

REGA. Domando la parola per un fatto personale.

SORMANI-MORETTI. Io non risponderò all'onorevole Nisco per ciò che riguarda la polemica di opinioni che ne può dividere. Mi limito ad un fatto assolutamente personale.

Nel principio del suo discorso l'onorevole Nisco mi appuntava quasi che io avessi mancato di riguardi verso alcuni dei nostri colleghi che facevano parte della Commissione per l'approvazione della conven-

zione del 1865, coll'asserire quella convenzione essere stata perniciosa, anzi fatale.

Io prego l'onorevole Nisco di osservare che abbiamo dei colleghi i quali l'hanno difesa, e dei colleghi i quali l'hanno oppugnata, per cui, volendo dire il proprio avviso sopra di essa, era difficile non urtare contro uno dei due scogli.

Del resto, dai risultati di quella convenzione, sino d'allora profetizzati, io traggio argomento per giudicarla.

Diceva ancora l'onorevole Nisco, che io avrei potuto avere forse maggiori riguardi verso qualcun'altro dei nostri colleghi. Io parlai dell'attuale amministrazione delle ferrovie romane di Firenze con ogni riguardo...

NISCO. No, no; io non dissi questo.

SORMANI-MORETTI... ed anzi dissi che, per quanto sia abile e valente, la riteneva arrivata troppo tardi. Questa è la mia opinione, e questo volli replicare alle parole che mi è parso abbia detto l'onorevole Nisco.

PRESIDENTE. L'onorevole Gabelli parla per un fatto personale?

GABELLI. No, io intendo rispondere brevissimamente all'onorevole Nisco.

PRESIDENTE. Parlerà dopo. Intanto do facoltà all'onorevole Rega di parlare per un fatto personale.

REGA. L'onorevole Nisco, parlando del cattivo sistema degli arbitramenti, accennava come egli, facendo parte della Commissione incaricata di riferire sulla transazione del 5 gennaio 1867 fatta per la costruzione della ferrovia ligure, diceva che la Commissione, non potendo fare di meglio, aveva opinato di non fare alcuna relazione.

NISCO. Perdoni, ma io non ho detto questo.

REGA. Egli si ricorderà che questo non è vero, perchè la Commissione venne in apposite conclusioni, nominò il relatore, ed il relatore fece il suo rapporto che venne distribuito ai deputati, e fu anche messo all'ordine del giorno.

Quali fossero state queste conclusioni l'onorevole Nisco lo ricorderà. Furono di rigettarsi le transazioni sovraccennate, e di ordinarsi un'inchiesta parlamentare su tutti i fatti concernenti quella ferrovia.

Ho voluto dir questo per non far cadere sul relatore, che ebbi io l'onore di essere, veruna colpa, e perchè la Camera ricordasse i fatti così come stanno.

PRESIDENTE. L'onorevole Avitabile ha facoltà di parlare.

Voci. Ai voti! ai voti!

AVITABILE. Rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. Allora la parola spetta all'onorevole Marincola.

MARINCOLA. Io non voglio stancare la Camera con un discorso; una breve osservazione mi permetto di fare alle conclusioni dell'onorevole Gabelli, e proverò che queste, per quanto sono astratte, tanto sono impossibili.

L'onorevole Gabelli diceva: la società non ha attuati i propri impegni; essa non ha vita propria; non vi ha altra via che quella di farla fallire.

Io poi osserverò all'onorevole Gabelli che, se la Camera volesse dare questo passo, non lo potrebbe. Le condizioni della società sono tali che non permetterebbero il fallimento senza gravissimo danno dello Stato.

La Camera sa che colla legge del 14 maggio 1865 il Governo diede alla società delle Romane 20 milioni di lavori sulla linea di Ceprano, 11 altri milioni sulla linea di Canello, 18 milioni sulla linea Asciano-Grosseto, 38 milioni sulla linea San Severino Solofra-Avellino; diede inoltre un sussidio di 5 milioni per la cessione Castel Bolognese-Ravenna. Ora tutti questi lavori e sussidi che sommano ad una cifra rispettabile erano proprietà del Governo e passarono alla società.

Cosa ne verrebbe oggi col fallimento della società? Diceva l'onorevole Gabelli: noi abbiamo l'ipoteca sulle linee della compagnia, quindi ricupereremo ciò che è credito del Governo espropriando le linee.

GABELLI. Domando la parola per un fatto personale.

MARINCOLA. Ma sa egli, l'onorevole Gabelli, che noi così esproprieremo quella parte del patrimonio della società che prima della legge del 14 maggio 1865 era patrimonio del Governo? Sarebbe dunque poco logico che il Governo, facendo fallire la società, come uno dei creditori di essa, dovesse entrare in contributo cogli altri creditori, per riprendere una parte di quel tutto che era patrimonio dello Stato. Pare dunque che da questo passo il Governo non guadagnerebbe niente, ma commetterebbe ancora un atto di suprema ingiustizia.

Noi nel 1865 volemmo fondare tre società prospere, che avevano il loro bilancio in perfetto equilibrio; la società centrale Toscana, la società delle maremmane, la società delle livornesi. Queste società facevano i fatti loro, non chiedevano nulla al Governo, e non avevano bisogno di fondersi colla società delle Romane. Il Governo volle ad ogni costo fondere queste società, per formare così uno dei tre grandi gruppi; il patrimonio, il credito di queste società vennero fusi nelle rovine della società delle Romane. Oggi il Governo dice a queste società che esso medesimo ha costituite: fallite, rovinatevi, ed io vi prendo ciò che vi diedi allora come premio del vostro sacrificio. Ma se ciò non è onesto, non è neppure giusto, poichè il Governo non avrebbe diritti maggiori degli altri creditori, e mentre queste tre società toscane andrebbero in rovina per avere aderito alla volontà del Governo, i creditori della società farebbero la più giusta e la più santa resistenza a questa rappresaglia.

Ma, si dice, la società non ha mantenuto i suoi impegni e bisogna farla fallire.

Domando perdono all'onorevole Gabelli. Dalla legge

dei gruppi del 14 maggio 1865 in oggi la società delle Romane cosa vi ha costruito?

Vi ha costruito la linea Ancona-Fuligno, la linea Ceprano-Roma, la linea Fuligno-Firenze, il tronco Genova-Voltri. E queste linee in che tempi le ha costrutte? In mezzo alle difficoltà del mercato che precederono e seguirono la guerra del 1866, in mezzo ai ribassi che rovinarono i valori pubblici, ed i valori industriali. La società fu obbligata a vendere i suoi titoli, le sue obbligazioni a prezzi rovinosi per mantenere i suoi impegni, e per queste stesse ragioni il Governo la chiamerebbe a fallire?

Io credo quindi che nè alla giustizia, nè alla dignità, nè all'interesse dello Stato convenga che una società industriale, la quale ha mantenuto in buona parte i suoi impegni, debba fallire; io credo che la Camera non vorrà pronunziare questo terribile verdetto.

D'altronde, fallita la società delle Romane, chi ci guadagnerebbe? I nostri titoli industriali? Chi vorrà più commerciare questi titoli? Chi vorrà prenderli più? Dove troverete il banchiere e il capitalista che riceva nel suo portafoglio un titolo con la speciosa epigrafe di titolo garantito dal Governo italiano? Il tempo in cui doveva fallire la società delle Romane era il 1865, lo disse allora l'onorevole Valerio, e lo disse l'onorevole Depretis, lo disse lo stesso onorevole Bonghi: allora era il momento di fare fallire la società senza danno di tre altre società italiane, senza gli enormi sacrifici che fece lo Stato per costituirla. Non meno che 92 milioni come li calcolarono gli onorevoli Bonghi e Depretis furono i sacrifici che nel 1865 fece lo Stato per costituire la società.

In corrispettivo lo Stato non ha avuto che le linee fatte dalla compagnia, dal 1865 in oggi, e dal fallimento non avrebbe che la divisione del suo patrimonio cogli altri creditori e la taccia di aver tradito gli interessi di coloro che ebbero fiducia in lui.

Oggi che la società ha compiuto buona parte dei suoi impegni, oggi che questa società si sta ricostruendo in uno stato normale, oggi che la massa dei creditori attendono dalla Camera un atto di giustizia, oggi noi diciamo a costoro: perdetevi le somme che affidaste a titoli da me garantiti, e domandiamo il fallimento della società: per fare il guadagno di chi? Di nessuno.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Asproni.

GABELLI. Ho chiesto la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Parli.

BONGHI, relatore. Se mi permettesse di parlare prima l'onorevole Gabelli, io desidererei rispondere e dare gli schiarimenti e le necessarie repliche alle osservazioni state fatte dallo stesso onorevole Gabelli.

PRESIDENTE. Onorevole Bonghi, io non posso togliere la parola a coloro che sono iscritti da più giorni prima dell'onorevole relatore.

Il relatore parlerà dopo.

BONGHI, relatore. Appunto domandavo alla gentilezza della Camera...

PRESIDENTE. La Camera non può spogliare gli onorevoli deputati di un diritto che loro compete.

BONGHI, relatore. Ma a me pareva... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Perdoni; sarebbe strano che volesse venire a togliere un diritto che compete ai deputati. La Camera può stabilire che il relatore parli, e faccia il riassunto rispondendo a tutti; ma, ripeto, non può spogliare i deputati del diritto che hanno.

Parli l'onorevole Gabelli.

GABELLI. Mi riservo di rispondere all'onorevole Nisco quando verrà il mio turno. Intanto, siccome mi pare che l'onorevole Marincola abbia voluto dare una sua spiegazione delle intenzioni mie verso la società delle Romane...

MARINCOLA. Ma no. Non è stata questa l'intenzione mia; io rettifico qualunque parola che abbia potuto avere da lei una simile interpretazione.

GABELLI. Questo è il senso che mi ha fatto. Del resto, accetto la dichiarazione che mi fa l'onorevole Marincola.

L'onorevole Marincola dice: lo Stato esproprierebbe il patrimonio suo; e che per ciò? Lo espropria, ma lo espropria per sè, perchè dopo aver ceduto quel patrimonio alla società delle ferrovie romane, non vi sia alcun altro che lo espropri con danno dello Stato che è il principale fra i creditori delle Romane.

L'onorevole Marincola fece un conto di molti milioni dati dallo Stato alla società. Sta bene, ma l'onorevole Marincola ricorderà che io ho fatto un conto di 196 milioni di crediti dello Stato, e a questo conto non ne può essere contrapposto se non un altro di 86 milioni del valore totale delle linee romane, anche tenuto conto che il reddito netto ascenda alle 4000 lire il chilometro.

Il Governo, dice l'onorevole Marincola, nel 1864 ha imposto la fusione della società. Ma chi ve l'ha detto? Nei contratti comparisce che la società si fuse di *volontà propria*, e di più nella relazione dell'onorevole Correnti è detto che la società non ha voluto adattarsi ad assumere la linea ligure e tutti *gli altri impegni, se non col patto di ottenere una sovvenzione chilometrica non minore di lire 13,250.*

Si è detto al Parlamento: accettate questa condizione della sovvenzione in tale misura, altrimenti i componenti la società delle Romane non accettano. È stata adunque piuttosto la società che ha imposta la sua volontà al Governo, che non il Governo il quale abbia imposta la propria alla società.

Si è detto che la società delle Romane ha tenuto i suoi impegni.

Ma se essa non ha nemmeno fatto il cambiamento del binario della strada da Napoli a Ceprano che, assunto nel 1861, doveva essere finito nel 1865; se oggi

ancora, come osservai poco fa, questioniamo pel cambiamento di questo binario, come vuole dirci l'onorevole Marincola, che la società delle Romane abbia tenuto i suoi impegni? (*Rumori*)

MARINCOLA. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Onorevole Gabelli, si limiti al fatto personale.

GABELLI. Il massimo finalmente degli impegni di quella società era la costruzione della linea Ligure, e questo massimo suo impegno non l'ha voluto o non l'ha potuto adempiere.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Asproni, la parola spetta all'onorevole Cadolini.

CADOLINI. Sarebbe stato mio intendimento di svolgere non brevi considerazioni, onde dimostrare come la convenzione colla società delle ferrovie romane non giunga a salvarla dalla crisi in cui si trova e dai pericoli da cui è minacciata. I lavori che sono stati fatti nel Ministero, e che hanno avuto per intento di dimostrare che con questa convenzione si arriva a salvare la società, portano a conclusioni le quali sono per intero fondate nella speranza d'aumento della produzione delle ferrovie romane, del miglioramento notevole delle condizioni del credito della società, e di tante altre condizioni favorevoli che sono tutte assolutamente ipotetiche.

Era mio intendimento di svolgere tutti gli argomenti che, secondo me, potevano valere a sostenere questa mia tesi, ed a dimostrare quale sistema sarebbe conveniente per risolvere la questione delle ferrovie romane.

Ma, siccome dalle voci che ho intese poco fa nella Camera, io ho scorto che essa è desiderosa che la discussione non continui...

Voci. Parli! parli!

CADOLINI... io quindi mi limito a queste dichiarazioni che varranno come spiegazione del voto che darò contrario a questa convenzione.

NERVO. (Della Commissione) Le osservazioni dell'onorevole Nisco su alcune parti della discussione generale sollevata ieri dall'onorevole Sormani-Moretti, e toccata anche in parte dall'onorevole Gabelli, mi dispensano dal soffermarmi ulteriormente sopra questa parte della questione che ci preoccupa in questo momento. Quindi io restringerò, anche per non tediare troppo la Camera, le mie osservazioni ai punti più culminanti, messi in evidenza dall'onorevole Gabelli, come quelli che tendono ad infirmare la portata economica e finanziaria delle cifre addotte dalla Commissione in sostegno delle sue proposte.

L'onorevole Gabelli prese a considerare quattro punti principali. Prima di tutto l'esattezza, il grado di fiducia che possono meritare le cifre che la Commissione ha potuto addurre alla Camera, come l'espressione dell'attuale situazione economica e finanziaria della società.

In secondo luogo egli prese a esaminare nelle varie

loro parti gli elementi delle entrate e delle spese, sia ordinarie che straordinarie della società, e si soffermò particolarmente sulla parte ordinaria, osservando che, per esempio, nelle spese non si tiene conto di un maggior elemento di passività, per cui verrebbe alterata la cifra di un avanzo messa avanti dalla Commissione.

In terzo luogo, soffermandosi sopra le partite le quali compongono il passivo straordinario della società, così detto debito galleggiante, dai documenti somministrati dalla società, l'onorevole Gabelli ne dedusse la conseguenza (secondo i documenti presentati alla Camera dalla Commissione, nei quali s'espone che le spese presuntive per le costruzioni nuove e per le riparazioni da farsi costituiscono realmente le partite più importanti alle quali la società deve ancora far fronte), dedusse da suoi computi la conseguenza che queste presunzioni sono molto inferiori al vero, per cui, non avverandosi quel progresso di aumento nel reddito che da alcuno si è supposto, la società, malgrado l'efficace appoggio che dal Governo le sarebbe prestato, verrebbe a trovarsi bentosto nella condizione di non poter progredire altrimenti, e quindi di non potersi sottrarre a quel fallimento che, secondo lui, sarebbe forse più conveniente di lasciar avvenire ora.

Io riassumerò le mie osservazioni sopra ciascuno di questi tre principali punti anche per esporre alla Camera, colla maggior forza possibile, il concetto che la Commissione si è fatto di questa situazione, onde dalle cifre che sommariamente sarò per produrre dinanzi alla Camera, gli onorevoli nostri colleghi possano aver modo di dedurre le conseguenze che sono più naturali.

Rispetto alla fiducia che possono meritare i dati, dai quali viene rappresentata la situazione economico-finanziaria della società, devo osservare che realmente da una delle prime comunicazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici al Comitato, quando si discuteva il disegno di legge relativo alle convenzioni finanziarie, questa situazione appariva entro alcuni limiti che ora dai quadri emessi dalla Commissione sembrerebbero variati in alcune parti.

La situazione della società presentata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici in quella occasione si riferiva al 31 dicembre 1869. Questa situazione era stata dedotta da una serie di lavori a cui si accinse l'ufficio governativo di sindacato, delegato presso la stessa società onde riassumere le risultanze generali e particolari della sua contabilità e rappresentarle in quadri speciali in modo che potessero dare un'idea chiara della situazione dell'esercizio di circa due anni dacchè la fusione ha potuto esprimersi con maggiore sintesi.

La Commissione prese ad esame questi documenti, e naturalmente non conoscendo tutti i meandri di questa complicata contabilità, ha dovuto chiedere molti schiarimenti, molti documenti complementari, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici si dette premura di fare avere alla Commissione.

La Commissione ebbe una seconda comunicazione riguardo a questa situazione finanziaria della società; ma la Commissione, avendo nel frattempo continuati i suoi studi anche rispetto alla attendibilità della spesa presunta per le maggiori costruzioni e riparazioni che si ritengono necessarie ed urgenti per mettere le linee della società in buon assetto, essa si rivolse nuovamente all'onorevole ministro per avere altri schiarimenti in proposito, perchè, particolarmente a mio riguardo, io aveva fatti dei computi che mi portavano al di là delle presunzioni di spese contemplate nei quadri precedenti.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici comunicò alla Commissione una serie di documenti che la Camera ha ora sott'occhio, perchè sono allegati alla relazione, i quali documenti sono costituiti da apposite relazioni fatte, parte dagli ingegneri delle società e parte da quelli addetti al Ministero dei lavori pubblici, i quali furono incaricati di esaminare particolarmente lo stato della linea Ceprano-Napoli.

Non era compito della Commissione andare sul luogo a far l'analisi di tutte queste condizioni speciali delle cose; essa stimò suo dovere attenersi alle risultanze di quei documenti di persone tecniche ed in questa parte provette, le quali affermano ciò che ho esposto, sotto la loro responsabilità morale e scientifica. Quindi la Commissione sotto questo rispetto non saprebbe ammettere le obiezioni mosse dall'onorevole Gabelli, a meno che non sieno comprovate da perizie fatte nello stesso modo di quelle che alla Commissione furono comunicate. Con ciò non voglio certamente menomare la competenza molto estesa dell'onorevole Gabelli nel fare gli apprezzamenti stati testè da lui esposti alla Camera; ma un apprezzamento di questo genere vuol essere sostenuto con una serie di fatti simili a quelli che furono adottati dalla Commissione.

Farò notare, ad esempio all'onorevole Gabelli che la Commissione si è preoccupata della possibilità di alienare quel ferro vecchio, a cui l'onorevole Gabelli attribuisce solo un valore venale di 4 a 5 centesimi il chilogramma. La Commissione si diede cura di chiarire la possibilità di trarre una somma abbastanza rilevante dalla vendita di questo materiale. Così la Commissione riconobbe che esso si compone non solo di chiodi irrugginiti e di ruotaie più o meno usate, ma anche di meccanismi che hanno ancora un certo valore.

La Commissione poi venne a sapere che la società, non molti mesi addietro, ha fatto un contratto per l'alienazione di una parte di questo materiale per la somma di 1,200,000 lire, con una ditta bancaria di Milano. Questo fatto ha persuaso la Commissione che, se ci può essere qualcuna delle parti da cui si trae la somma di due milioni e mezzo, ove ci siano ragioni per temere che non sia realizzabile la somma presunta, tuttavia la maggior parte delle altre partite

possono assicurare alla società il conseguimento di una somma discreta, come lo prova il contratto citato di 1,200,000 lire.

L'onorevole Gabelli osservi i computi che furono rimessi alla Commissione (perchè essa non si assunse questa missione, ed ha dovuto rimettersi alle cifre ultime che le vennero comunicate) e vedrà che, rispetto, per esempio, alle riparazioni, l'onorevole Gabelli notava che si deve riparare il sotto-suolo del piano stradale della linea da Ceprano a Napoli, e che la ghiaia in quella località costa molto, e mi pare che ha indicato un prezzo di 10 lire al metro-cubo, che sarebbe veramente un prezzo esorbitante, mentre invece dai dati che furono...

GABELLI. Domando la parola per un fatto personale.

NERVO... comunicati alla Commissione, risulterebbe che la società stipulò un contratto con un somministratore di questo materiale a 2 lire il metro cubo.

La Commissione pertanto, per le ragioni da me indicate, stimò di accettare come sufficientemente approssimative le operazioni contenute nella tabella che ho avuto l'onore di presentare all'esame della Camera per la valutazione delle spese straordinarie a cui la società deve ancora sobbarcarsi, sia per nuove costruzioni, sia per riparazioni.

La Commissione ha pure ammesso che in queste spese possono verificarsi delle eventualità di maggiore dispendio al di sopra di ciò che ha presentato, e su questo punto è d'accordo coll'onorevole Gabelli che sia verificabile una maggiore spesa; ma essa ritiene che a tale riguardo, quando si verifichi la spesa maggiore, provvede il preventivo che ha sott'occhio, e che ha per base di applicare durante dieci anni le risorse straordinarie che la società riceverebbe dall'attuazione della convenzione, di applicare, dico, queste risorse straordinarie alle sue spese straordinarie, distribuite lungo questo periodo di tempo.

La Commissione ritiene che queste risorse straordinarie bastino a far fronte alle esigenze della società, e che sia ancora conseguibile quell'avanzo annuale che è indicato nel quadro n° 15, avanzo che al fine dei 10 anni costituirebbe una somma di 11 milioni.

Ora questa somma può anche essere applicata dalla società alle maggiori spese per costruzioni nuove, e per riparazioni, e quindi venire a completare quella lacuna che sarebbe avvertita dall'onorevole Gabelli.

L'onorevole Gabelli poi, facendo una sintesi del complesso delle sue osservazioni analitiche, accennava all'impossibilità per la società di reggersi oltre un piccolo numero d'anni, perchè le spese straordinarie a cui deve far fronte saranno molto maggiori di quelle che furono da noi computate, e l'aumento del suo reddito ordinario non potendo progredire in quella proporzione che sarebbe necessaria, secondo lui, non potrà lasciare un avanzo sensibile da applicarsi anche a

queste maggiori spese; lascerebbe per conseguenza la società nell'impossibilità assoluta di reggersi.

Io devo, anche sotto questo rispetto, richiamare l'attenzione della Camera su ciò che è notato nella relazione della Giunta, che cioè la Società ha ancora un mezzo straordinario di cui può disporre migliorando il suo credito, e questo mezzo sta nelle 260,000 obbligazioni che ora sono deposte a garanzia del Governo e di altri maggiori creditori, obbligazioni che diventerebbero disponibili, pagandosi questi creditori per parte del Governo.

Ora, o signori, è indubitato che, venendo la società a migliorare le sue condizioni colla risorsa straordinaria che riceverebbe per mezzo di questa convenzione, e le circostanze generali permettendolo, migliorerà anche il credito della società, ed in questo caso le 260,000 obbligazioni della società potrebbero essere alienate al prezzo che era già presunto nella convenzione del 1866, cioè di lire 150 per titolo, prezzo che potrebbe assicurare, se non erro, 49 milioni alla società.

Ora, signori, delle due cose l'una: o si avverano le previsioni fatte dall'onorevole Gabelli, cioè che la situazione ora esposta dalla società sia tale da non avere gli elementi intrinseci da poterla tenere in vita per due o tre anni finchè le condizioni generali del credito del paese migliorando si riverberino eziandio su questa situazione, e permettano alla società di realizzare i suoi titoli, o questo si avvera, e allora la società nel suo maggior reddito e nelle altre risorse ha i mezzi necessari per far fronte anche alle maggiori spese per le costruzioni e per le riparazioni; o questo suo credito migliora, e la società potrà alienare le obbligazioni, ed allora, signori, voi vedete che questa maggior risorsa permetterà alla società di accelerare questi lavori, che sono urgenti, per poter meglio esercire le sue linee...

Voci. Ai voti! ai voti!

NERVO. Non mi rimane che una osservazione: l'onorevole Gabelli conchiudeva colla proposizione di lasciar cadere in fallimento la società. Non ripeto ciò che fu detto dall'onorevole Nisco a questo riguardo, della nessuna convenienza che ci sia di lasciar succedere un avvenimento di questa fatta. Io dirò soltanto che, ammesso anche che si volesse correre quest'alea che il Governo e la società restassero esposti ad avere questo fallimento, la questione verrebbe a cadere nelle mani dei tribunali di tre Governi diversi.

Prima di tutto tribunali del Governo italiano, poi tribunali del Governo pontificio, perchè la società possiede 316 chilometri di strada sul territorio del Governo pontificio; infine tribunali imperiali di Francia, perchè la società, come sapete, a termini dei suoi statuti e della convenzione 22 giugno 1864, approvata colla legge del 1865, ha diritto di avere una rappre-

sentanza legale per mezzo di un Comitato, il quale rappresenta ancora gli antichi interessi dell'antica e primitiva società romana approvata dal Governo del pontefice.

Ora, o signori, questa condizione di fatto della società farà sì che, venendo dichiarato il fallimento, poniamo dai tribunali del Governo italiano, si può presentare la eventualità che i tribunali pontifici o i tribunali francesi impugnino la competenza dei tribunali italiani; e, una volta sorta una questione internazionale d'incompetenza giuridica, voi comprendete di leggieri a quali lungaggini e difficoltà straordinarie, in tutte queste critiche fasi si troverebbe esposto il Governo italiano e la stessa società e gl'interessi italiani.

Non dico di più a persuadere la Camera dell'assoluta sconvenienza di questo concetto.

Voci. Ai voti! ai voti!

NERVO. Soggiungo una parola sola a meglio chiarire quanto dissi in risposta alla osservazione speciale dell'onorevole Gabelli. Secondo lui il debito galleggiante sarebbe di 103 milioni, senza contare le spese straordinarie a cui la società dovrà soccombere per costruzioni e riparazioni, che naturalmente assorbono un interesse rilevante.

Dai contratti che abbiamo veduto stipulati dalla società per regolarizzare la sua posizione si può desumere che quest'interesse sia in media del 6 o del 7 per cento.

Ebbene, se noi consideriamo la situazione della società sotto il punto di vista delle sue spese ordinarie, astrazione fatta dalle passività e dagli interessi del debito galleggiante, la società avrebbe un avanzo ordinario in quest'anno non progressivo, perchè cambiano gli elementi di anno in anno, ma per quest'anno avrebbe un avanzo ordinario di lire 4,150,000. Messo questo avanzo a fronte dell'interesse del debito galleggiante, che sarebbe di 6,200,000 lire, la società rimarrebbe ancora con un disavanzo ordinario di due milioni.

E su questo riguardo appoggiò una sua osservazione l'onorevole Gabelli, ma è certo che, se la società continuasse a trovarsi in questa condizione di cose, non potrebbe reggere; perchè, con un avanzo di quattro milioni, se il debito galleggiante esige una spesa annuale di sei milioni, certamente la società ha ancora una passività di due milioni, a cui non ha con che far fronte.

Ma, signori, dovete osservare che, applicandosi la convenzione, assicurando alla società le risorse che provengono dall'alienazione della linea Firenze-Massa, la società è in grado di pagare fino dal 1870 lire 46,473,000 di questo debito, per cui cessa anche l'interesse.

Ora, se io applico il 6 per cento a questa somma,

osservo che lire 2,788,000 d'interessi spariscono col pagamento di questa parte del debito galleggiante.

Ed ecco che prima del 1871, se si applica la convenzione, una parte cospicua delle passività, che rappresentano l'interesse del debito galleggiante, sarebbe eliminata, ed allora il disavanzo di due milioni non esisterebbe più, e la società verrà a capo di corroborarsi con un buon ordinamento, con un buon sistema di economie in tutta la sua gestione, cosa su cui la Commissione ha pure creduto necessario di chiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici affinchè si ottenga, perchè l'amministrazione nuova è ben disposta a fare tutto il possibile per mettersi in questa via. Ebbene, io credo che, verificandosi questo fatto, la società non andrà molto tempo che si troverà in condizione normale da poter assicurare la sua esistenza.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare.

GABELLI. Non ho a dire che due sole parole per un fatto personale.

PRESIDENTE. Signor ministro dei lavori pubblici, desidera di parlare?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Al momento, no.

PRESIDENTE. Onorevole Gabelli, ha la parola per un fatto personale.

Voci. Ai voti! ai voti!

GABELLI. Io non ho che due sole parole da dire.

Un ingegnere che ha lavorato tre anni a Napoli non può sentire che gli si venga a dire: sbagliate nel prezzo di un metro di ghiaia, e sbagliate nel rapporto di 2 a 10. L'impresa Scognamiglio esercitava la cava di Canello e per la cavatura della ghiaia era retribuita nella misura indicata dall'onorevole Nisco e ripetuta dall'onorevole Nervo; ma il trasporto della ghiaia a Napoli era fatto a tutte spese della società per le Romane. Oltre a ciò, per altre ragioni che lungo sarebbe lo enumerare, l'impresa Scognamiglio era in condizioni affatto speciali.

L'onorevole Nervo non ha saputo, mi perdoni la parola, intendermi, o meglio io mi sono male spiegato relativamente all'interesse che restava a carico della società pel debito galleggiante. L'onorevole Nervo crede che io abbia parlato di un interesse sul totale del debito galleggiante; io ho parlato dell'interesse che restava a pagare dopo esaurite tutte quante le risorse straordinarie, quindi sui 44 milioni, e non sui 103.

PRESIDENTE. Dunque rimanderemo questa discussione a domani, desiderando il signor ministro dei lavori pubblici di esprimere il suo avviso.

Voci. Si voti!

PRESIDENTE. Ma non si può votar nulla; bisogna leggere la convenzione coll'allegato, e sull'allegato sono proposti degli emendamenti.

Intanto comunico alla Camera la seguente proposta che è stata presentata dagli onorevoli Negrotto, Serafini, Pecile, Fornaciari, Ricci e Stefano Massari:

« Diverse essendo le proposte che sono in discussione davanti alla Camera, i sottoscritti, in omaggio alla libertà del voto, chiedono che anche alla votazione segreta si abbia a procedere per ogni convenzione separatamente. »

Ossia, come eglino, signori, intendono, propongono che per ogni articolo della legge che racchiude una convenzione si faccia non solo la votazione per alzata, ma anche a scrutinio segreto.

Se ne discuterà domani.

MINISTRO PER LE FINANZE. Di questa proposta si potrà discutere quando si tratterà di passare alla votazione per scrutinio segreto, adesso andiamo fino alla fine; quando vi saremo giunti, ne discuteremo.

Voci. Sì, ne parleremo allora.

La seduta è levata a ore 5 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Seguito della discussione del progetto di legge sulle convenzioni ferroviarie.