

LXV.

TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. *Congedi.* = I deputati *Macchi, Mascilli, Ercole, Fano, Torre*, in nome del deputato *Viarana, Guerrieri-Gonzaga, De Dominicis* presentano le relazioni sugli schemi di legge: modificazioni alla formula del giuramento; sulla pubblicazione degli annunzi giudiziari; modificazioni alla legge 8 giugno 1873, per la commutazione delle decime ex-feudali nelle provincie napoletane e siciliane; concessione di una pensione ai magistrati inamovibili pervenuti all'età di settantacinque anni e dispensati dal servizio; approvazione di autorizzazione di alcuni contratti di vendita e di permuta di beni demaniali; trasferimento a Fermo della sede della provincia di Ascoli Piceno; modificazioni a due articoli della legge comunale e provinciale; riforma del Codice di procedura penale in ordine ai mandati di cattura e di comparizione. = *Discussione dello schema di legge per l'approvazione della convenzione di Basilea pel riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, per un atto addizionale per l'esercizio, e trattato coll'impero austro-ungarico* — *Discorso del deputato Boselli contro il progetto* — *Discorsi dei deputati Toscanelli e Barazzuoli in appoggio dell'articolo 4, per l'obbligo della presentazione di un disegno di legge per la concessione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato alla industria privata* — *Discorsi dei deputati Maurogò nato e Spaventa Silvio in opposizione all'articolo.* = *Annunzio di una interrogazione del deputato Bruno sullo scioglimento del Consiglio comunale di Troina* — *Spiegazioni del ministro per l'interno* — *Dichiarazioni dei deputati Bonfadini e Sebastiani.* = *Proposta del presidente del Consiglio per due sedute al giorno per la discussione di vari disegni di legge di cui comunica la nota* — *Istanze e osservazioni dei deputati Cadolini, Terzi, Sella, Finzi e dei ministri per le finanze e per l'interno* — *Istanza del deputato Sella sull'ordine del giorno, non ammessa* — *È approvata la proposta del presidente del Consiglio.*

La seduta è aperta alle ore 12 15 pomeridiane.

(Il segretario Pissavini dà lettura dei processi verbali delle due sedute di ieri, che sono approvati.)

LO MONACO, segretario. Sono giunte alla Camera le seguenti petizioni:

1306. Acquaderni dottore Giovanni, Venturoli dottore Marcellino, Cencetti Leonida e Fabbri dottore Luigi Carlo, da Bologna, ai quali si uniscono altri 190 cittadini di varie parti d'Italia, riunitisi in congresso a Firenze, avanzano al Parlamento una petizione colla quale si fanno a domandare la libertà dell'insegnamento cattolico.

1307. Acquaderni dottore Giovanni e 51 altri cittadini domandano che il Parlamento respinga qua-

lunque proposta che per via di conversione o altrimenti tocchi alla natura o alla forma della proprietà del patrimonio delle istituzioni ecclesiastiche o pie.

PRESIDENTE. L'onorevole Tocci ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

TOCCI. Prego la Camera di decretare l'urgenza per la petizione 1303 con cui il signor Dramis di Lungro espone in nome del suo padre i sacrifici sostenuti dalla di lui famiglia per la causa della libertà, e invoca dal Parlamento un provvedimento a suo favore, avuto riguardo alle strettezze finanziarie in cui versa.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Gli onorevoli Della Rocca e Di Sam-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

buy domandano un congedo : il primo di giorni 8, per ragioni di salute ; il secondo di giorni 15, per affari di famiglia.

(Sono concessi.)

(Il deputato Pirisi-Siotto presta giuramento.)

PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Macchi a recarsi alla tribuna per presentare due relazioni.

MACCHI, relatore. Presento le due relazioni della Commissione incaricata di esaminare i due progetti di legge rimandati dal Senato, l'una sulla questione del giuramento, l'altra sugli annunci giudiziari, (V. *Stampato*, n° 24-C. e 63-D.)

MASCILLI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per modificazioni alla legge 8 giugno 1873, per la commutazione delle decime ex-feudali nelle provincie napoletane e siciliane. (V. *Stampato*, n° 71-A.)

ERCOLE, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per concessione di una pensione ai magistrati inamovibili, pervenuti all'età di 75 anni e dispensati dal servizio per l'articolo 202 dell'ordinamento giudiziario. (V. *Stampato*, n° 74-A.)

FANO, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata di studiare il progetto di legge per approvazione e autorizzazione di alcuni contratti di vendita e permuta di beni demaniali. (V. *Stampato*, n° 83 bis-A.)

TORRE. In assenza dell'onorevole mio collega Viorana, ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge d'iniziativa parlamentare, pel trasferimento della sede della prefettura di Ascoli-Piceno a Fermo. (V. *Stampato*, n° 80-A.)

GUERRIERI-GONZAGA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge d'iniziativa dell'onorevole Corte, per l'abolizione degli articoli 8 e 110 della legge comunale e provinciale. (V. *Stampato*, n° 27-A.)

DE DOMINICIS, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge di riforma al Codice di procedura penale, in ordine ai mandati di cattura e di comparizione. (V. *Stampato*, n° 98-A.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE DI BASILEA E DEL TRATTATO COLL'IMPERO AUSTRO-UNGARICO RIGUARDO ALLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge relativo alla convenzione di Basilea, all'atto addizionale e al trattato coll'impero Austro-Ungarico riguardo alle ferrovie dell'Alta Italia.

(Si dà lettura del progetto di legge.)

La discussione generale è aperta su questo progetto di legge.

La parola spetta all'onorevole Boselli che è il primo iscritto a parlare contro questo progetto di legge.

BOSELLI. Il disegno di legge sul quale cominciano oggi le nostre discussioni contiene tre parti.

L'una è intesa ad approvare la convenzione del 17 novembre 1875 colla quale il Governo italiano pattuì a Basilea il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia ; sottopone l'altra alle nostre deliberazioni un compromesso ed un atto addizionale del 17 di questo mese di giugno, che modifica in alcuni punti la convenzione di Basilea ed affida alla società dell'Alta Italia l'esercizio biennale delle ferrovie riscattate ; la terza infine si riassume in una affermazione di principii e di sistema ed è espressa in quell'articolo 4 del medesimo progetto di legge, secondo il quale il Governo del Re dovrà presentare nella prossima Sessione legislativa un disegno di legge per la concessione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato all'industria privata.

La mia parola ed il mio voto saranno favorevoli alla convenzione di Basilea ; accetterò con animo nè lieto, nè sicuro l'atto addizionale dove scarsi vantaggi finanziari sono soverchiati da danni e pericoli economici, che io temo possano divenire gravissimi ; il mio discorso e il mio voto saranno, così come un profondo convincimento li ispira, contrari all'articolo 4, che è ad un tempo superfluo e pericoloso e definisce improvvidamente una questione, che il Parlamento non dovrebbe oggi in alcun senso pregiudicare.

Io non so qual sorte avrà nei vostri suffragi l'articolo 4 di questa legge ; ma qualunque sia la vostra deliberazione a suo riguardo, io non mi ristarò, dopo di avere votato contro di esso, dal votare il complesso della legge in cui è contenuto, perchè io non vorrei, nè saprei, per qualsiasi motivo, respingere quel grande atto politico ed economico, che è la convenzione di Basilea, del quale il compromesso

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

di Parigi divenne omai parte integrante, ed i cui buoni effetti, può di molto ritardare o scemare, ma non distruggere intieramente l'articolo 4 della legge, contro il quale in particolare modo sono sorto a favellare.

La convenzione di Basilea non prese le mosse a parer mio da un concetto teorico, nè fu ispirata dall'amore o dalla tendenza verso un dato sistema per guisa che possa dirsi essa abbia creata senza necessità la soluzione del riscatto e l'abbia posta innanzi al paese per l'attuazione d'un principio assoluto, d'un sistema stabilito *a priori*. La convenzione di Basilea fu invece una soluzione pratica, la più semplice, e la più utile, di questioni e difficoltà che esistevano indipendentemente dalla volontà del Governo italiano, ed alle quali urgeva provvedere.

Le questioni ferroviarie sono per loro natura relative, e secondo i tempi, e i luoghi, e le circostanze debbono ricevere soluzioni diverse. Quella di Basilea fu la migliore, date le circostanze di fronte alle quali si trovava il Governo italiano.

Niuno ignora qual patto internazionale ci conducesse alla separazione della rete delle ferrovie dell'Alta Italia da quella delle ferrovie del sud dell'Austria, separazione piena di difficoltà che doveva essere fatta d'accordo cogli interessati e col Governo austriaco, e che per molti anni si è cercato invano di fare.

Nè poteva farsi sopra basi imposte col solo criterio dei nostri scopi o della maggiore nostra utilità, ma doveva essere conchiusa in termini che tornassero di comune soddisfazione. Quando sono diversi gli interessi che intervengono in un contratto, bisogna per concludere che gli interessi di tutti sieno contemperati in modo che si tenga relativamente conto delle ragioni e dell'utilità di ciascuno. Altrimenti si tratta, si discute, si perde tempo e riputazione e non si arriva ad alcun risultato. Più volte si era cercato prima d'ora di procedere a questa separazione; la società aveva sempre trovato il modo di creare indugi ed ostacoli; e se non si fossero accolti criteri equi e convenienti per ambe le parti, non sarebbero al certo cessate le accorte e tenaci opposizioni.

La separazione portava necessariamente al riscatto, perchè con esso solo si potevano tagliare i nodi di molte difficoltà, sciogliere molte ed intricatissime controversie.

Nè, separate le reti, si poteva mantenere in Italia una società che sarebbe stata scarsa di forze, grave di oneri, priva di vitalità; una società la quale non avrebbe potuto altrimenti esistere se non ottenendo dal Governo tariffe elevate e larghe sovvenzioni; e così a prezzo di gravi sacrifici dei contribuenti ita-

liani, di gravi sacrifici destinati non a provvedere ad un pubblico servizio, nell'interesse di tutti, ma si invece a dare artificiale esistenza a una privata società, a soddisfazione d'interessi privati.

Del fallimento cui si sarebbe potuto trascinare la società io non parlo perchè mi sembra che elevate ragioni di ordine pubblico e sentimenti di giustizia abbiano sempre relegata questa proposta fra quelle dei critici irresponsabili.

Nè il Governo, nè il Parlamento italiano avrebbero potuto lacerare il programma col quale abbiamo compiuta la nostra rivoluzione politica e superate tutte le nostre crisi finanziarie, programma formulato dal conte di Cavour con quelle parole: noi non vogliamo rovine.

Nè del resto si possono produrre impunemente certe gravi scosse che offendono il credito pubblico.

Io non esaminerò estesamente, finanziariamente la convenzione di Basilea; altri assai più competenti di me lo faranno senza dubbio in questa discussione.

Le condizioni finanziarie della società dell'Alta Italia erano gravi, e non era nè prudente nè lecito al Governo aspettarne lo scoppio con indifferenza. Però essa non era una società in stato di fallimento. Eppure noi l'abbiamo riscattata con un contratto che in principio coincide quasi esattamente con quello pel riscatto delle strade ferrate romane, che sono come fallite; e gravissima è la perdita che soffrono gli azionisti.

Molte ed intricate liti si dibattevano con accanimento tra il Governo italiano e la società; colla convenzione di Basilea si è posto termine ad esse, e non è questo per fermo l'ultimo dei motivi, nè uno dei punti meno utili di quel contratto.

Due mi sembrano le più gravi accuse mosse sotto il punto di vista finanziario alla convenzione di Basilea: si pagano le ferrovie riscattate non ciò che valgono, ma ciò che costarono; il criterio del loro prezzo fu quello del capitale speso, qualunque fosse, e comunque male impiegato in esse; il reddito di queste strade doveva invece essere la base del riscatto, e sulla base del prodotto netto doveva farsi il riparto dei debiti fra la rete austriaca e la rete italiana. Al materiale mobile fu attribuito un valore di gran lunga superiore al suo valore reale. Queste le due principali censure.

Anzitutto non è vero che noi diamo in prezzo della cosa acquistata le somme in essa comunque spese dalla società, la quale invece ci ha abbonata una somma rilevante per le degradazioni, i cattivi impieghi, le perdite, le false manovre, ecc., ecc.,

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

tutto ciò infine che doveva essere sottratto dal giusto calcolo del prezzo stabilito.

Ma è da soggiungersi come le ferrovie riscattate si compongono, per una parte, di quelle ferrovie piemontesi, il cui prezzo abbiamo determinato noi stessi, e fu detto tante volte e così enfaticamente in altri tempi inferiore al vero; e, per l'altra parte, delle ferrovie lombarde e venete, per le prime delle quali dal 1859, e per le altre dal 1866, la società dell'Alta Italia ha proceduto nei lavori, nella spesa del suo capitale col consenso e coi collaudi del Governo italiano. Che se si volesse respingere il criterio del capitale effettivamente speso, e si volesse calcolare solamente il reddito di queste diverse reti, noi incontreremmo questo fatto, che le reti più produttive essendo quelle arterie principali che già erano costruite prima del 1859 e del 1866, non i vantaggi, ma gli oneri del Governo italiano dovrebbero crescere nella determinazione del prezzo del riscatto.

Nè il riparto dei debiti fra le due reti, sulla base del prodotto netto, mercè il quale la rete austriaca sopporterebbe in perpetuo gli oneri di una parte del capitale speso nella formazione della rete italiana, avrebbe corrisposto alla stretta giustizia.

Il reddito netto di una ferrovia risulta dai prodotti e dalle spese del suo esercizio.

Il prodotto non dipende solamente dallo svolgimento economico del paese e dalla sollecitudine e perizia della società esercente, ma in grandissima parte dalle tariffe che si applicano ai trasporti ferroviari; e la spesa dell'esercizio annovera fra gli elementi che ne determinano l'ammontare il numero dei treni, le combinazioni degli orari, i modi coi quali è regolato il servizio.

Ora il Governo avendo il diritto di intervenire ed essendo intervenuto, così rispetto alle tariffe, come al numero dei treni ed altri elementi della spesa, il prodotto netto conseguito dalla società dell'Alta Italia non è un fatto dipendente in modo esclusivo da essa.

In Austria gli interessi delle compagnie ferroviarie trovarono tanto favore da divenirne anche troppo potenti, così che oggi si va manifestando un movimento contrario di vigilanza e di riserva, così nel Governo come nella pubblica opinione. Quel Governo ha concesso alla società, che dipende da lui, di rialzare le tariffe. Ne fu aumentato il prodotto, ed ora come avremmo noi potuto giustamente volere che si riversassero a carico della rete austriaca, le conseguenze della diversa politica ferroviaria seguita nei due paesi, facendo sopportare alla rete austriaca il danno che deriva, rispetto al prodotto, dai vantaggi che noi, mantenendo più miti le

tariffe e rendendo più elevate le spese d'esercizio, abbiamo voluto procacciare al movimento economico del nostro paese?

Il valore del capitale già disceso per le fatte deduzioni da 139 a 110 milioni, secondo l'opinione di uomini esperti, alla cui testimonianza crede l'onorevole relatore, potrebbe ridursi a soli 100 milioni.

Io non saprei disputare intorno a queste cifre. Sia pure. Ma se io bene interpreto la convenzione di Basilea, un calcolo esatto del valore del capitale mobile non ha grande importanza.

La convenzione di Basilea determina il prezzo del riscatto in due modi, in una annuità ed in una somma che si paga in contante, somma la quale corrisponde ai bisogni finanziari della società.

Conveniva determinare in qualche modo quanta parte del prezzo del riscatto dovesse essere pagata sotto forma di annualità, e quanta parte invece dovesse essere pagata in contante.

La convenzione di Basilea stabilì la somma da pagarsi in contante, ragguagliandola al valore del materiale mobile.

Perciò il valore attribuito al materiale mobile, il prezzo che per il medesimo si paga non è un prezzo vero e reale, che corrisponda matematicamente ed esattamente alla cosa cui si riferisce, ma è solo un modo speciale di pagamento, un prezzo, un valore figurativo, una base di calcolo la cui verità, entro certi limiti, deve essere mantenuta, ma la cui verità assoluta non è necessaria, e non costituisce punto importante dal quale si possa giudicare il merito intrinseco della contrattazione.

In generale, il reddito di una ferrovia si calcola tenendo conto di tutto il tempo cui si estende la concessione, e non solo secondo i prodotti presenti, ma in correlazione alla continua loro progressività.

Nel riscatto di Basilea non si è tenuto conto di ciò; l'aumento nei prodotti ferroviari sarà tutto a vantaggio del Governo che ha riscattato. Eppure la crescente produttività delle ferrovie ha una grande parte nel loro valore ed è un grande elemento di stima e di calcolo nei contratti che riguardano la loro compra e la loro vendita. La è materia che fu con dottrina ed ingegno studiata ed esposta in altri paesi; e del resto la progressività naturale del prodotto delle ferrovie è cosa certa ed evidente. Il prodotto annuo chilometrico della rete propria della società dell'Alta Italia crebbe in dieci anni del 49 per cento. Sarebbe per avventura temerità il presagire che fra quindici anni il prodotto chilometrico delle ferrovie che corrono nella valle del

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

Po possa essere uguale a quello delle ferrovie francesi?

Le leggi dell'Inghilterra, della Prussia, del Belgio, intese a stabilire le condizioni per i riscatti delle strade ferrate, determinarono che i riscatti si compiano capitalizzando venti o venticinque volte il reddito presente, e aggiungendo un aumento del 15 o del 20 per cento; tale è l'importanza di quell'elemento della produttività sempre crescente delle ferrovie che nella convenzione di Basilea rimase a nostro totale beneficio.

Ma i giudizi, i sentimenti, il voto onde io approvo la convenzione di Basilea, più che da considerazioni finanziarie, sono ispirati da considerazioni politiche ed economiche.

Io sento quanto altri mai vivi e potenti nell'animo quei sentimenti di solidarietà tra tutte le genti civili, che formano la fede e la gloria del nostro secolo.

Io non nutro alcun pregiudizio contro i capitali stranieri. So che il libero cambio fra le nazioni deve essere completo e bene accolto così come vogliono le leggi eterne e certissime, che governano la scienza della ricchezza.

Io so che non si deve domandare ai capitali, nè donde vengano e dove tornino, nel giro armonico e spontaneo dei fenomeni sociali, ma sì quali frutti arrechino e quali opere producano. L'Italia deve essere particolarmente grata a quei capitali stranieri che ebbero fede nei suoi destini e vennero ad agevolare le sue grandi opere pubbliche; e lontano dall'intimare il bando ai capitali stranieri, auguro e per essi e per noi che trovino nel nostro paese impieghi accetti e fruttuosi.

Ma sento nel medesimo tempo la voce, veggo la realtà di interessi nazionali i quali avevano d'uopo di liberarsi non da capitali, ma da influenze straniere; e vi sono timori, sentimenti, preoccupazioni e doveri nazionali che hanno la loro ragione di essere qualunque sia il progresso dei tempi e la virtù dei buoni sentimenti internazionali e dei migliori principii economici.

So che l'Italia non ha a diffidare di alcun'altra nazione, perchè essa è così pronta a difendere i propri come a rispettare i diritti altrui; e senza vagheggiare quelle fiacche astensioni che non sorreggono e non onorano i popoli, io sono certo che la politica del mio paese, ispirata sempre ai soli interessi italiani, sarà argomento di pace per tutti i popoli civili.

Ma i fatti politici e sociali bisogna considerarli in tutte le possibili eventualità, in tutte le loro manifestazioni.

Nè credo vi sia alcuno il quale abbia intelletto

politico e cuore italiano e non vagheggiasse da lungo tempo con impazienza il giorno del riscatto delle ferrovie da noi vendute alla società dell'Alta Italia, che ci doveva liberare dall'influenza di una società doppiamente straniera. È grande nei nostri giorni il progresso delle idee, è forte la virtù del sentimento e della fratellanza internazionale, ma non è ancora bandita dal mondo quella terribile sventura o quella crudele fatalità, che è la guerra.

Dure necessità finanziarie hanno un giorno costretto il Governo italiano a vendere le sue strade ferrate.

Compiuta l'unità della patria, giunti al pareggio delle nostre finanze, il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia è un atto di dignità, di indipendenza; un atto eminentemente patriottico e nazionale che tocca ciò che vi ha di più necessario nella difesa, di più delicato nelle fibre d'una nazione.

Per le eventualità di una guerra non è un pericolo avere le proprie ferrovie nelle mani o sotto le influenze di una società straniera? E se appartenesse alla nazione colla quale si combatte? Quali le garanzie valide e certe di un servizio sollecito, compiuto, pari alle esigenze straordinarie del momento e così sicuro nelle sue opere, come muto nelle sue relazioni e associato sinceramente nei suoi intenti al Governo e al paese pel quale si esercita?

Una società ferroviaria straniera può perfino impedirvi di serbare intatta in tutte le sue forme la vostra neutralità!

I pericoli sono manifesti. Poco valgono la lealtà degli uomini e il rigore delle leggi. Vi sono sentimenti e circostanze che s'impongono a tutti.

Lo Stato, non lo ignoro, sorveglia; lo Stato ha facoltà di recare direttamente sotto di sé l'amministrazione delle ferrovie quando sia giunto il tempo del pericolo o del sospetto. Ma in pochi giorni può scoppiare un'immensa guerra.

E a che gioverebbe il potere assumere l'esercizio di una ferrovia quando mancassero le vetture e quando le provviste dei carboni non fossero pari ai bisogni? E sia pure che le vetture tornino e che carboni se ne possano acquistare.

Ma il tempo, ma il danaro, colla guerra in casa o vicina, mentre ogni indugio può mutarsi in un disastro?

I commissari, gli ispettori governativi non mancano, e teoricamente comprendo che ogni movimento di vetture deve essere noto al Governo, e che il Governo può sempre conoscere con esattezza la provvista dei carboni. Ma in pratica è possibile sottrarsi a tali specie di verificazioni e riscontri e la esperienza dimostra come l'occhio e l'opera dei rappresentanti del Governo non bastino ad impedire i

danni e i pericoli che si possono temere a questo riguardo.

So che non è molto, un arguto e competente scrittore, già collega nostro, rappresentò questi timori come al tutto vani, propri di coloro che non conoscono come procedono i servizi e i riscontri ferroviari, sogni di fantasie soverchiamamente agitate; e descrisse le vigilanze, i freni che stringono le società e che rendono impossibile, a parer suo, ogni emigrazione di vetture, e le temute deficienze di carboni.

Ma quell'istesso scrittore, nel 1870, in quest'Aula, dove mi duole di non più vederlo, pronunziava le seguenti parole:

« Una società padrona di tutti gli sbocchi delle Alpi 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. »

Le strade ferrate sono senza dubbio un mezzo di offesa e di difesa, una fortezza delle più potenti che si possano immaginare. Io vedeva le strade ferrate dell'alta valle del Po, che, da Susa, dal lago Maggiore, da tutti gli sbocchi delle Alpi, conducono ad Alessandria, a Genova, alla bassa valle del Po, le vedeva, dico, non del tutto libere da influenze straniere.

Io rispetto sinceramente il sapere e le convinzioni di chi crede che in ogni evento questo fatto non avrebbe recato pericolo alcuno; ma, in materia così ardua, di così grande momento pel mio paese e per la sua difesa, io preferisco seguire l'opinione d'uno dei più vittoriosi e dotti capitani dell'età nostra, del Moltke.

E concedetemi che io qui vi ricordi un fatto domestico, attestato in mezzo a noi da un compianto collega che sedeva da quella parte della Camera. Cesare Valerio, uomo competente e testimone oculare, diceva in quest'Aula:

« Se il Governo piemontese nel 1859 non avesse avuto nelle sue mani le strade ferrate e tutto il personale, il quale dimostrò un'abnegazione superiore ad ogni elogio, pari a quello mostrato dai nostri eroici soldati sui campi di battaglia; se il Governo non avesse avuto nelle mani tutto il materiale della sua rete, non si sarebbe potuto sopperire ai bisogni ed alle difficoltà di quella campagna, per tanti riguardi difficile e degna di essere celebrata. »

Continuava il medesimo oratore:

« Una persona di alto grado, intelligentissima delle materie di guerra, e che ne fu spettatrice, ci accertava che seri imbarazzi trovò il servizio della armata austriaca nelle poche società francesi, che hanno strade ferrate in quell'impero. »

E concedetemi ancora una citazione tolta dall'ultimo scritto dell'onorevole Marselli:

« Una pronta e ordinata mobilitazione è per se stessa un apparecchio alla vittoria, come la facilità di spostare le truppe, di vettovagliare e rifornire l'esercito è il mezzo indispensabile per riafferrare la vittoria o per riparare alla sconfitta. A conseguire tale scopo è necessario vi sia unità nella direzione dei movimenti ferroviari, armonia nell'esecuzione dei servizi, confidenza piena nell'alto personale ferroviario. »

Questi giudizi della scienza, queste prove dell'esperienza suggellano quei sentimenti che il patriottismo ispira; giudizi e sentimenti che imprimono alla convenzione di Basilea un'importanza che verrà nell'avvenire sempre maggiormente apprezzata.

Piace a taluni porre a confronto la vendita del 1865, col riscatto del 1875, dimenticando non solo la prepotenza delle necessità finanziarie che ci opprimevano dieci anni or sono, ma eziandio che nel 1865 tutti i passaggi delle Alpi non cadevano nel monopolio di una sola influenza, perchè la ferrovia ligure la quale, lambendo le Alpi marittime, conduce ai confini francesi era posta nel gruppo delle ferrovie romane, e il Veneto non era ancora ricongiunto alla patria comune. Nel 1865 il ministro dei lavori pubblici dichiarava solennemente alla Camera che le linee venete non si sarebbero conglobate nella rete dell'alta Italia il giorno in cui il Veneto fosse entrato a far parte del regno italiano.

Nel 1870 il serio pericolo politico derivante dal consegnare tutti gli sbocchi delle Alpi nelle mani di una società forestiera preoccupò il Parlamento. Ne fanno fede i documenti e le discussioni di esso.

Si attendeva il giorno della liberazione, senza sperarlo così prossimo, ma con desiderio vivissimo che venisse affrettato dalla nostra restaurazione finanziaria, e dagli intenti del nostro Governo!

L'influenza di una società straniera si appalesa anche ed è grave nella vita economica del paese, e a danno dei più vitali interessi della produzione e del commercio nazionale.

Dopo l'annessione delle provincie venete al regno d'Italia le due amministrazioni delle ferrovie dell'Alta Italia e delle meridionali austriache combinarono siffatto sistema per i trasporti in servizio cumulativo, che alcuni prodotti austriaci, godendo per trasporto sulle ferrovie italiane di una tariffa meno elevata, crearono ai prodotti similari del regno una illegittima concorrenza; e oltre a ciò i prodotti esteri, per la diversità delle tariffe, avevano convenienza ad approdare a Trieste anzichè a Venezia,

per essere quindi introdotti in Italia col mezzo delle ferrovie.

La società dell'Alta Italia impose al Governo l'approvazione provvisoria di tale tariffa colla minaccia di rialzare, in caso contrario, quella delle granaglie, che tanto premeva al Governo e al paese non fosse aggravata.

Protestò Venezia; il mio amico Luzzatti gridò fra i primi alla riscossa con una sua bella relazione; si volle rimediare il male con altre tariffe speciali, si produssero nuovi inconvenienti, onde la Camera di commercio di Genova nel maggio del 1871, protestando contro le gravi offese ai principii della libera concorrenza, soggiungeva: « Questi fatti veramente anormali bastano per se soli a dimostrare quanto sia pericoloso riporre gli interessi di una nazione nelle mani di stranieri, che ne hanno altri diversi da quelli che dovrebbero tutelare.

La nostra Commissione del bilancio nell'anno scorso non ci ha segnalato la guerra fatta dalla società dell'Alta Italia alle società secondarie per rovinarle e per assorbirle? Non ci ha essa esposto come si riversassero i trasporti su certe linee per speculare sopra le garanzie?

Chi ha nelle mani le tariffe ferroviarie, ha nelle mani molta parte della vita e dell'avvenire di una nazione; la società dell'Alta Italia reputava essere in sua balia l'aumentarle; e così una società privata e straniera influenze avevano arbitrio di produrre ad un tratto perturbazioni, forse profonde, nel movimento economico del paese.

E una società privata e straniera influenze adoperarono, rendendo vana ogni vigilanza, e perfino il divieto governativo, adoperarono a loro talento quelle tariffe speciali, le quali costituiscono monopoli e protezioni ora a pro di taluni centri o di talune persone, ora a pro delle industrie che le società stesse esercitano in condizione privilegiata, a danno dell'industria libera e vera, mercè un monopolio concesso dallo Stato e le sovvenzioni tratte dal pubblico Tesoro.

Domanderei di riposare.

PRESIDENTE. Si riposi.

(Segue una pausa di 10 minuti.)

L'onorevole Boselli ha facoltà di riprendere il suo discorso.

BOSELLI. Si è per tutte le ragioni che ho sin qui esposte che il mio voto sarà non solamente favorevole alla convenzione di Basilea ma anche guardando ad essa, all'atto addizionale, che ne fa omai parte integrante e il quale contiene l'esercizio biennale che non approvo nè pel suo concetto, nè pei modi e le condizioni onde è svolto e stipulato.

Innanzi di parlare del compromesso di Parigi e

dell'atto addizionale, io sento il bisogno di dire come all'illustre negoziatore del compromesso di Parigi, verso il quale ho tanti sentimenti di riverenza e di affetto, io non intendo rivolgere, nè credo si possa rivolgere biasimo alcuno.

Egli aveva gravissime difficoltà da vincere. Innanzi al suo patriottismo ed al suo ingegno, posti a dura prova, si presentarono due questioni, i cui termini erano tracciati e definiti in modo tale che pareva come impossibile pervenire a soluzioni migliori. Si trattava di migliorare un contratto concluso in termini equi con ogni abilità, ponderazione e fermezza del Governo italiano, ed egli è giunto a migliorarlo ancora; per quanto siasi ottenuto poco, parmi sempre un miracolo. Si trattava di sciogliere immediatamente dall'oggi al domani una questione come era quella dell'esercizio, di scioglierla ad ogni costo in un dato senso, ed egli l'ha sciolta non in modo conforme alle mie convinzioni, ma in quel solo modo che era possibile quando si aveva fretta e necessità di concludere. Cessa la libertà d'una trattativa finanziaria, colà dove è preventivamente imposta per ragioni politiche una unica determinata soluzione.

Il compromesso di Parigi ha migliorato finanziariamente la convenzione di Basilea. Non credo che il miglioramento sia quello che appare a prima vista. Credo che si possono contrapporre a poche cifre di certo beneficio finanziario, molti apprezzamenti economici, molti dubbi, molti pericoli, i quali costituiscono la parte passiva del compromesso. Ciò non ostante, se io non erro, finanziariamente la parte attiva supera la parte passiva di questo compromesso.

Il patto più rilevante che in esso si legge è quello relativo ai dodici milioni messi a disposizione del Governo italiano, patto il quale e per se stesso, e per la forma in cui è espresso dà luogo a dubbi e interpretazioni diverse.

Se io lo guardo colla lente del contabile, parmi una magnifica ed insperata concessione, e se io penso alle angustie dei contribuenti italiani, vivamente di essa mi rallegro; ma se interrogo la fierezza del mio sentimento italiano, se penso con quanta virtù e con quanti sacrifici abbiamo fino al giorno d'oggi mantenuto alto ed incolume il credito del nostro paese; se mi assale il sospetto che questi dodici milioni possano essere, non l'equo riconoscimento di un nostro diritto, ma il prezzo pagato da una potente società per liberarsi dalle insistenze e dagli indugi di un contraente fastidioso, allora non applaudo, piego il capo, e li accetto come un acerbo ed ingrattissimo dono.

La società ha consentito ad assumere l'esercizio

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

biennale delle ferrovie che da essa riscattiamo; ha consentito; perciò è naturale che abbia dettati i patti, ed abbia provveduto ai propri, e non agli interessi del nostro Governo e del nostro paese.

Questo esercizio biennale è ad un tempo una specie di esercizio governativo, senza i vantaggi e le guarentigie dell'esercizio governativo; è una specie di esercizio per conto di società privata, senza le vigilanze e gli stimoli, qualunque essi siano, propri dell'esercizio di queste società.

È una specie di esercizio governativo; il Governo nomina il direttore generale; oltre le solite sorveglianze e controlli, se ne pattuisce appositamente uno, largo e continuo. Ma rimangono in vigore le attuali norme, regolamenti e discipline; la nomina del direttore generale si fa sentita la società, e questo direttore, sia pure nominato dal Governo, non rappresenta il Governo, sì la società.

E adunque un esercizio affidato realmente nè allo Stato, nè alla società, ma a questo alto impiegato il quale colla società lontana e il Governo investito solo di attribuzioni determinate, non dipenderà che da sè stesso. E l'esercizio sarà fatto secondo i suoi concetti, i suoi interessi, l'indirizzo e le tendenze che vorrà favorire ed avvalorare con questo esperimento. Non è un esercizio governativo, è un esercizio acefalo affidato ad un alto impiegato; è un esercizio burocratico.

Quale interesse ha la società a far sì che questo esercizio proceda bene? Non ne ha alcuno; è troppo breve la sua durata, e così tenue la sua partecipazione nei maggiori prodotti, che si comprende che non fu seriamente preveduta e non sarà in alcun modo calcolata.

È un affittamento fatto e pel termine e per le condizioni sue contro tutte le buone regole della economia pubblica e privata.

L'esercizio biennale delle nostre ferrovie potrà servire a interessi di molto rilievo per la società, ma non saranno interessi finanziari, bensì economici; essa potrà trovare il modo di nuocere largamente e in modo durevole ai nostri interessi economici, all'avvenire delle nostre linee. È sotto questo punto di vista che i danni economici del compromesso di Parigi possono essere gravissimi. Ciò che a noi essa concede, o che noi ad essa non concediamo nel compromesso, può essere scontato da ingenti sacrifici del nostro commercio, dello svolgimento del traffico sulle nostre linee.

Ci siamo liberati da una società straniera che aveva in Italia un Consiglio d'amministrazione italiano; ma per due anni accettiamo più che l'influenza, l'amministrazione d'una società straniera, il cui Consiglio che è all'estero e composto di forestieri, sarà

solamente interprete sollecito ed efficace di interessi non nostri, anzi ai nostri contrari.

Così l'esercizio biennale vuol dire nell'azione amministrativa esercizio di un direttore generale che non dipenderà da alcuno dipendendo da due padroni lontano l'uno, invano vicino l'altro; e nell'indirizzo economico predominio di una società straniera, di influenze intieramente straniere.

Nè io sono certo, secondo il tenore del contratto, che l'impegno della società circa le spese dell'esercizio sia tale da non poter dare mai luogo a maggiori aggravii per lo Stato; mi pare implicito, ma non leggo chiaro nel contratto che si fondano insieme rispetto all'esercizio e rimangano uguali le condizioni di tutte le linee; nè è per me senza timore il vedere scritto in un contratto, dove non si scrive cosa alcuna superflua, l'obbligo alla società di studiare e proporre nuove tariffe, cui non so bene se qualche obbligo corrisponda e quale da parte dell'altro contraente.

A Basilea l'Italia si era prosciolta da una società straniera; coll'atto addizionale ci stringiamo nuovamente con essa, fatta ancora più straniera di prima, e come immemori dei conflitti e dei pericoli che volemmo colà sciogliere e cessare.

Un atto ardito aveva ispirato il sistema ferroviario che alcuni mesi fa è venuto innanzi alla Camera; e quel sistema ardito ruppe una maggioranza parlamentare, ma rimarrà come una protesta ed un programma.

Oggi siamo davanti ad una transazione destinata probabilmente a mantenere stretti i vincoli di una maggioranza nuova. Io non so se avrà questo effetto; ma desidero che non divenga per il mio paese il primo anello di una nuova catena di insidie, di contrasti e di liti che credemmo invano aver rotta per sempre.

Mi rimane ora a dire dell'articolo 4 della legge, del quale io comprendo la ragione politica e lo scopo parlamentare, ma al quale io non posso dare il mio voto.

Contiene esso una dichiarazione di principii? Ed è una dichiarazione superflua, e simili dichiarazioni non si scrivono nelle leggi.

Importa un obbligo pel Governo? Ma esso è un obbligo che non ha alcuna sanzione. Per quanto tempo non è rimasto lettera morta, nell'antico Piemonte, un articolo consimile riguardante il matrimonio civile? E non lo è ancora oggidì quello riguardante la legge sulla perequazione fondiaria? E per quanto tempo dovrà ancora rimanere tale l'altro relativo all'abolizione del corso forzoso?

Che se non è superfluo e può avere una sanzione, allora diviene pericoloso ed improvvido.

Non illudiamoci, o signori, nel nostro paese non abbondano tanti capitali da far credere che sorgerranno molte società in modo da stabilire fra loro una gara, e lasciare nel Governo la libertà dei patti e della scelta. Forse ne sorgerà una sola italiana, o anche diviso e partecipante in più società, sarà sempre il medesimo gruppo di capitalisti che farà concorrenza a se stesso, e in quali modi voi lo comprendete.

Le speranze degli speculatori e le arti loro s'imporranno al Governo. « L'ondata degli interessi è così forte che vi fa traballare in certi casi, se non tenete fermo. » L'aforisma è dell'onorevole Depretis, e coll'articolo 4 si toglie preventivamente il fondamento di ogni fermezza.

Per condannare inopportuna e prematuramente un principio, si pregiudicano le soluzioni pratiche dell'avvenire, gli interessi positivi del paese.

Nè io propongo di scrivere in luogo dell'articolo 4 un altro articolo, il quale sciolga fino d'ora la questione nel senso dell'esercizio governativo.

Esso potrebbe corrispondere ai miei convincimenti, ma politicamente, ma parlamentariamente sarebbe prematuro e trasporterebbe nel campo dei principii e dei sistemi assoluti una questione che è tutta relativa e di opportunità.

Quando io parlo in questa questione esprimo idee che debbono agitarsi nelle discussioni del Parlamento e del paese; ma quando io voterò contro l'articolo 4 io non affermerò nè di volere ad ogni costo l'esercizio governativo, nè di non volere mai lo esercizio di una società privata; il mio voto significherà solamente che oggi la questione deve rimanere impregiudicata.

Io confesso che, a parer mio, la questione dell'esercizio governativo delle ferrovie fu dagli eventi posta troppo frettolosamente innanzi alla pubblica opinione, la quale in Italia non era forse ancora preparata e matura a risolverla.

Io comprendo come molti spiriti onesti, chiari e liberali, sieno rimasti e rimangano ancora dubbiosi in così grave argomento.

Mi ha profondamente addolorato, ma non mi recò meraviglia alcuna, il vedere taluni fra coloro coi quali io aveva la cara consuetudine di idee e di voti concordi, e comuni i concetti politici ed amministrativi onde deve essere retto lo Stato e riformata l'amministrazione italiana, di veder taluni fra costoro schierarsi decisamente fra gli avversari dell'esercizio governativo.

Non è una di quelle questioni che si possano in un giorno solo discutere e definire, nè basta a chiarirla la luce dei principii, nè una sola soluzione

è per tutti i casi evidente, nè si tratta d'applicare principii astratti e assoluti.

L'esercizio governativo delle ferrovie sollevò così acerbe contraddizioni da parte di taluni colleghi nostri, perchè in esso si volle ravvisare il principio d'un sistema d'ingerenze governative destinato, dopo questa sua prima e grande conquista, ad allargarsi oltre ogni limite e misura.

Perchè il Governo si disponeva ad esercitare le ferrovie parve che d'ora in poi il Governo nel nostro paese volesse tutto fare, tutto dirigere, tutto in sè riassumere quasi nuova ed universale provvidenza della gente italiana.

Io sono favorevole all'esercizio governativo per se stesso, così come esso si presenta; non perchè miri ad attuare le dottrine economiche d'una data scuola, o perchè faccia parte d'un dato programma relativo all'estensione dell'ingerenza governativa.

Io non scorgo in questa questione, e perciò non temo i mali presenti e le tendenze per l'avvenire che altri addita e respinge.

Io non so come dalla proposta dell'esercizio governativo delle ferrovie si possa correre col pensiero fino al sospetto d'un Governo il quale voglia tutto assorbire e confiscare; fino al timore che un giorno il cittadino, il comune e la provincia rimangano annientati e distrutti!

Se io sapessi che dietro all'esercizio governativo vi è la riedificazione della cittadella delle dogane; o il proposito di lacerare quelle leggi di libertà che governano le nostre scuole; o la tendenza di recare offesa all'autonomia dei nostri comuni, fondamento della nostra vita nazionale e prima difesa delle nostre libere istituzioni, a quella autonomia, la quale in questi ultimi anni ha dato così splendidi risulamenti di vita civile e di progressi economici; io lo dichiaro altamente, io domanderei un posto d'onore e di pericolo, fra le prime file di coloro che combattono oggi contro l'esercizio governativo, e che si propongono di combattere sempre a difesa della libertà del lavoro, dei commerci, dell'istruzione, dei comuni.

Ma io non credo che approvare l'esercizio governativo voglia dire annoverarsi tra gli adoratori del *Dio Stato*.

Io non veggio in modo chiaro e diretto come l'esercizio governativo delle ferrovie sia generato da quel socialismo cattedratico che colle sue formole varie, mistiche, involute non forma una vera scuola nel campo della scienza economica e può tanto meno porgere un programma di Governo, mentre tanto diverse e mutabili furono finora le sue applicazioni. Vi è una parte buona e veramente scientifica nel socialismo della cattedra; è il metodo

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

sperimentale che esso adopera; ora questo può essere un aiuto dell'arte di governare, ma non può per se stesso essere il principio fondamentale del Governo.

Lo Stato io lo considero quale è per natura delle cose e secondo i fatti e i bisogni sociali che ne spiegan l'esistenza e ne determinano l'azione.

Per me lo Stato non è una provvidenza che deve tutto fare ed a tutto pensare, e surrogarsi senza necessità agli individui, alle libere associazioni, ai corpi locali.

Ma lo Stato non è agli occhi miei neppure un pubblico nemico di cui si debba temere non solo l'ingerenza, ma perfino il prestigio, quasi fosse, non il suggello e la tutela, ma la negazione dei grandi principii del mondo moderno, dei diritti politici e civili che sono guarentiti agli individui nelle moderne società libere e democratiche.

Noi abbiamo innalzato il regno italiano colle libertà e nelle libertà civili ed economiche, e colle libertà civili ed economiche dobbiamo rendere sempre più vigorosa l'opera della nostra unità, sollecito il corso del nostro progresso, glorioso il nostro ritorno in mezzo alle nazioni più influenti sulla civiltà del mondo.

Tutto ciò io credo e sento; eppure difendo nel medesimo tempo l'esercizio governativo delle ferrovie.

Mi inganno io, o si ingannano coloro che dall'esercizio delle ferrovie traggono conseguenze che non hanno con esso alcuna necessaria relazione? E non si farebbe forse cosa più vera, dicendo invece che vi sono taluni i quali sospettano che altri voglia soverchiamente estendere le ingerenze dello Stato, perchè essi vogliono soverchiamente limitarle e restringerle?

Nella società moderna una grande trasformazione economica si è compiuta. I grandi numeri soverchiano l'individuo, egli è sotto la tirannia delle grandi masse che si sostituiscono alle forze dei singoli. L'industria ha abbandonato i focolari domestici, è diventata grande industria. Il libero scambio, l'associazione del lavoro col capitale, la libera concorrenza illimitata, tutto ciò dà per base al mondo economico moderno la collettività, la sostituzione degli enti collettivi agli individui.

In questo fatto della collettività l'individuo si trova molte volte oppresso e molte volte in pericolo; si trovano spesso specialmente in pericolo e oppresse quelle classi inferiori della società le quali non possono difendersi bastevolmente da se stesse, non possono difendersi coll'istruzione, col capitale, col lavoro liberamente consentito e regolato.

Lo Stato moderno interviene a difesa dell'individuo contro la tirannia delle collettività, che in

più modi si esplica, si coordina, si esprime, ed esso esercita a questo riguardo un'azione particolare a pro delle classi inferiori, un'azione democratica, nuova funzione dello Stato perchè corrisponde a un fatto nuovo, mercè la quale è assicurata la tutela continua e l'elevazione graduale delle classi lavoratrici.

Non è vero che coll'avanzare della civiltà le ingerenze dello Stato si restringano in modo assoluto e generale; solo si trasformano; cessano ove l'individuo, le forze e le associazioni private bastano a se stesse; accorrono dove l'individuo ha d'uopo, sotto forme novelle, del grande aiuto della forza, della coscienza, della solidarietà sociale.

La collettività invade anche l'industria delle ferrovie; ma vi deve essere chi assicuri che questa grande passione, questo grande argomento economico e morale della civiltà moderna, che sono le ferrovie, servano a tutti, che tutti le possono percorrere con sicurezza e a giusti prezzi. E lo Stato interviene; e il pubblico servizio esprime il diritto e guarentisce gl'interessi di tutti i cittadini. Tutti debbono potere equamente profittare di questo mezzo che trasforma le condizioni della vita e del lavoro e sopprime le distanze, e allargando i mercati, moltiplica le forze. È tale mezzo cui oggi nessun altro si può paragonare.

Lo Stato non interviene colle sue nuove funzioni a sopprimere, non a menomare la libertà dell'individuo, come interveniva in quei tempi nei quali una scienza rinnovatrice e feconda proscioglieva gl'individui dalle perniciose tutele, dalle indebite ingerenze dello Stato. Interviene oggi al contrario per rendere piena ed efficace la libertà individuale, perchè tutta la energia del lavoro e della produzione abbiano il naturale svolgimento di cui sono capaci, rimossi gli ostacoli e i monopoli; e non assorbe il cittadino, l'abbandona alla responsabilità dell'opera individuale, ma lo difende dagli abusi contro i quali le forze individuali non bastano.

Non si deve mutare la tribuna politica in un seggio accademico; non tema perciò la Camera che io voglia trarla in lunghe disquisizioni economiche, ma io bramerei che coloro i quali, con tanto acume parlarono della libertà delle industrie e della libera concorrenza, in fatto di esercizi ferroviari, considerassero la vera condizione di questa industria che è un monopolio di fatto e di diritto; e con animo sereno, senza preoccupazioni politiche, senza lo spettro delle temute tendenze illiberali, volessero sentenziare se è preferibile che un monopolio sia nelle mani dello Stato a beneficio di tutti, o nelle mani d'una società a beneficio di pochi.

L'industria delle ferrovie sfugge a quel primo

elemento della industria libera e vera che consiste nel lavoro o nella vigilanza personale e diretta degli interessati.

O sia lo Stato o sia una società che eserciti le ferrovie, manca sempre simile lavoro e simile vigilanza.

Quanto al lavoro si tratta sempre d'impiegati che non hanno altro interesse tranne quello che è proprio di tutti gli impiegati che servono grandi amministrazioni; lo stimolo dell'interesse privato personale e diretto non esiste.

Dove si trova la vigilanza affidata a veri interessati i quali sieno in grado di esercitarla? Non al certo negli azionisti, negli azionisti, i quali, nelle rare assemblee delle società si trovano innanzi a deliberazioni già anticipatamente prese, a intelligenze, a combinazioni, le quali in mano di pochi restringono l'influenza e l'arbitrio dei voti sociali. Forse nei Consigli di amministrazione? Generalmente si compongono di persone le quali hanno poche azioni e larghi stipendi, e perciò se esercitano una vigilanza, l'esercitano come amministratori, non come azionisti, non è la vigilanza dell'interesse proprio e individuale che si riscontra nell'industria libera, è la vigilanza dell'amministratore che avete uguale, forse a miglior prezzo, e con maggiore efficacia nell'esercizio dello Stato.

L'industria delle ferrovie esercitata dalle società si svolge dessa come un'industria vera, libera, indipendente? Non per fermo nei paesi dove le leggi danno facoltà ai Governi d'intervenire ad ogni tratto, di dirigerla, riscontrarla e sorvegliarla.

Alcuni anni or sono un chiaro economista italiano deplorava che i Governi intervenissero a regolare i modi dell'esercizio ferroviario ed osservava che per tal guisa si toglievano alle società i vantaggi della propria iniziativa ed energia.

Non vi è oggi più alcuno che neghi al Governo il dovere d'intervenire in ogni caso e regolare l'esercizio delle società ferroviarie.

Non rimane altro che riconoscere che, data questa ingerenza, l'industria cessa di essere una vera e libera industria. A che dire che non lo sarebbe domani coll'esercizio governativo? Già oggidì non lo è più coi sistemi stabiliti per l'esercizio delle società.

L'esercizio ferroviario delle società, come sono da noi ordinate, manca della responsabilità, soffio che dà vita alla vera industria.

Ma le società ferroviarie non agiscono a tutto loro rischio e pericolo; hanno invece le garanzie dello Stato. Onde fu adoperata alcuni anni or sono in un Parlamento estero quest'immagine: nelle società ferroviarie la speculazione privata si trova illuminata da un sole che non risplende sopra le altre

industrie, dal sole delle sovvenzioni governative, per guisa che essa procede fissando sempre il suo sguardo in quel sole che le garantisce la sicurezza e l'agevolezza del cammino.

Come può invocarsi libera concorrenza nei trasporti ferroviari?

Ma una linea fra due punti determinati è di consueto appena remuneratrice pel capitale speso e l'industria dell'esercizio, e molte sono le eccezioni. Come si potrebbe immaginare che lo siano due linee parallele? Le due società si fondono in una sola o si dà luogo ad una coalizione. E mentre generalmente il beneficio della libera concorrenza consiste in ciò, che si migliora il prodotto e ne diminuisce il prezzo, la concorrenza nell'esercizio ferroviario produce questo diverso effetto che, mentre non migliora il servizio, accresce il prezzo dei trasporti, i quali debbono compensare i capitali spesi nelle due linee e fornire i benefici alle due società fuse o coalizzate.

In questo caso evidentemente lo Stato, quando interviene, quando assume l'esercizio, quando impedisca la coalizione, non offende la libera concorrenza, ma assicura col suo intervento quei benefici che essa in altri casi produce e che invece in questo impedisce e allontana.

L'industria dei trasporti assume necessariamente la forma delle grandi industrie.

Le piccole società ferroviarie, non ostante tutti i vagheggiamenti teorici dei loro fautori, hanno finito il loro tempo. L'esperienza di tutti i popoli, il movimento generale delle idee così nella schiera dei fautori, come in quella dei nemici dell'esercizio governativo, conducono alla conclusione: che la industria ferroviaria è un'industria che deve essere esercitata come grande industria, e, dove s'affida all'industria privata, deve essere affidata a grandi società.

Or bene, le grandi società, non sòrte spontaneamente, ma create artificialmente per opera dei Governi, non sono un fatto utile, buono, nè economicamente, nè politicamente.

È una nuova feudalità, sono nuove oligarchie, grandi consorterie ferroviarie, come il Wagner le chiama; introducono nell'industria la tirannia della collettività sotto la forma della società anonima, che ne è il simbolo.

Queste società, non solo sopprimono lo stimolo dell'operosità individuale e l'energia dell'interesse personale e diretto, ma spengono ad un tempo la virtù educatrice del lavoro, che forma le ricchezze e i caratteri, e che è uno dei più grandi elementi di dignità e di progresso nelle società civili. Essa sola crea le tradizioni industriali e la vera e nobile storia del lavoro, che è quella dell'avanzamento

continuo delle classi industriali, mercè lo studio, il risparmio e l'operosità.

Non per effetto dell'esercizio governativo, ma per opera delle grandi società industriali vi è pericolo che l'individuo sia annientato e scompaia in un socialismo, che, per essere più ristretto, non è al certo migliore del socialismo largo e vero.

Nè pensate che io sia ispirato, dicendo queste parole, da alcuno di quei volgari pregiudizi e da quelle basse invidie che si sollevano contro le grandi società; al contrario, io comprendo l'utilità delle grandi società in taluni casi, io le comprendo in taluni fatti della vita economica, nel credito, per esempio, ma, trasportate nell'industria, temo che rinnovino, sotto una forma diversa, tutti i mali e le coalizioni delle antiche corporazioni dei mestieri.

Politicamente non occorre che io ne additi i pericoli; essi sono evidenti.

Non si illudano i Governi; le grandi società ferroviarie non si possono sorvegliare efficacemente.

Io pronunzio una così recisa affermazione e ne la traggio da un discorso pronunziato nel 1862 dall'onorevole deputato Ranco, che io ho in questi giorni riletto, per sempre meglio convincermi che è impossibile sorvegliare tecnicamente una grande società ferroviaria.

Quanto sia difficile politicamente è cosa che non ha d'uopo di dimostrazione. Le grandi società diventano grandi influenze, e le grandi influenze in qualsiasi forma di Governo, e specialmente nei Governi parlamentari, le grandi influenze non si sorvegliano efficacemente.

La Francia dà il più grande esempio del sistema delle società ferroviarie sorvegliate dallo Stato.

Colà sono buone le condizioni economiche, in cui queste società si svolgono, nulla manca in loro aiuto, nulla manca ai riscontri governativi; eppure, interrogate sul loro esercizio le Camere di commercio, domandatene alla Camera di commercio di Marsiglia che protesta in nome di molti interessi che afferma danneggiati così nei trasporti interni, come nei transiti internazionali.

Domandatelo, o signori, agli operai delle società ferroviarie francesi e vi ripeteranno ciò che dissero l'anno scorso all'Assemblea di Versailles, come cioè sia bastata una iniziativa rivolta a promuovere fra loro istituzioni di mutuo soccorso e di risparmio, per stringere tutte le società in una potente coalizione, la quale intimò agli operai stessi, o di interrompere l'iniziativa presa o di abbandonare le officine di tutte le società ferroviarie della Francia.

Ma a che citare esempi forestieri? Quanto sia inefficace la sorveglianza dello Stato sopra le società, ve lo dice a più riprese l'onorevole relatore; ve lo

dicono quelle 87 macchine inutili strumenti condannati dalla pratica, rifiutati dal progresso meccanico moderno delle quali egli parla; quelle somme attribuite al conto capitale, le quali dovevano figurare unicamente nel novero delle straordinarie manutenzioni; ve lo dicono quei 98 milioni che bisogna spendere per lo stato in cui si trovano le linee dell'Alta Italia.

Tutte cose, o signori, che vi dimostrano come sia vana la speranza di sorvegliare efficacemente grandi società ferroviarie.

Io ho accennato testè ai pericoli politici che derivano dall'esercizio ferroviario affidato alle grandi società.

Altri affermano invece che gravi pericoli politici, così gravi da alterare e scuotere le stesse nostre istituzioni, reca nel suo grembo l'esercizio governativo delle ferrovie.

Io credo che la maggior parte dei sospetti e delle avversioni che desta l'esercizio governativo appartenga appunto all'ordine delle considerazioni politiche. Questi sospetti, queste avversioni trovano in qualche pagina di Stuart Mill un'insigne autorità che le avvalora; e dalle dichiarazioni di un egregio uomo di Stato inglese traggono una conferma, che si dice ispirata alle più elevate considerazioni di politica costituzionale.

Ma in Inghilterra se per l'una parte molto può nelle istituzioni, e molto giova al paese, il sentimento dell'individualismo positivo, dirò così, e fecondo; per altra parte questo stesso sentimento fu spesso esagerato dallo spirito e dalla politica conservatrice dell'aristocrazia inglese, la quale ha grandi virtù, ha virtù così grandi che colla protezione delle classi inferiori, collo svolgimento delle riforme opportune, ha saputo prevenire i conflitti sociali; ne ha di così grandi che l'Inghilterra è sempre rimasta la rocca inviolata, e rimarrà sempre simbolo ed esempio delle più grandi conquiste della libertà politica e civile.

Ma l'aristocrazia inglese ha anche i suoi pregiudizi, e potente come essa è, è anche sospettosa dell'influenza maggiore che potrebbe acquistare il Governo coll'impadronirsi dei pubblici lavori, coll'esercitare le ferrovie.

Essa è larga di aiuti alle classi inferiori; ma la tassa dei poveri non cessa di alterare le leggi naturali dei salari e di comprimere il sentimento della dignità e dell'indipendenza nelle classi inferiori. È sollecita per tutto ciò che riguarda il progresso economico; ma un ordinamento di società ferroviarie corrisponde meglio dell'esercizio governativo al concetto che essa ha e vuole mantenere circa l'ordinamento politico della società civile.

Quali saranno i pericoli politici, o signori, se il Governo assumerà l'esercizio delle ferrovie?

Noi non abbiamo a temere mutazioni violenti, o resistenze incostituzionali. In ogni caso poco influirebbe in loro sostegno l'esercizio governativo.

Le violenti mutazioni e le resistenze incostituzionali si compiono coll'esercito, quando l'esercito non ha fede e patriottismo. Se l'esercito è saldo nei propri doveri, non si compiono in altro modo.

Rimane la influenza politica quotidiana, la influenza elettorale.

Ora, lo dico non per arte oratoria, ma così come davvero sento nell'animo mio, io ho un grande rispetto pel carattere di quelle classi inferiori d'impiegati, che costituirebbero la grande maggioranza del personale delle ferrovie. — Trenta, quaranta, sessanta mila impiegati, si dice; i quali, non tutti veri impiegati, nella maggior parte invece sarebbero giornalieri ed operai.

Ad ogni modo, io ritengo che il sentimento della dignità personale e della coscienza politica sia tanto vivo e indipendente in tutte le classi dei nostri impiegati, che non credo si possano considerare come materia così pronta a ricevere e seguire gli ordini o i desiderii elettorali del Governo, come altri suppone.

Io ho molte volte osservato l'opposto, e nel fondo dell'animo non me ne sono mai addolorato, neppure quando ha dovuto spiacermene.

Imperocchè al disopra dell'interesse dei partiti ed alle considerazioni della politica militante, vi è il sentimento della dignità e dell'indipendenza dei cittadini, che è l'aroma che deve conservare le istituzioni libere.

Credete voi che sia più facile influire sopra 40 mila impiegati sparsi nelle varie parti di un grande paese, o sopra uno, due o tre grandi impiegati di una potente società ferroviaria?

È più facile ad un ministro far correre la sua parola in tutte le stazioni del regno, oppure dirla nei fidati colloqui del suo gabinetto al direttore di una grande società, cui non occorre parlare il linguaggio delle preghiere o delle minacce, perchè basta quello di condiscendenze e riserve, che spesse volte non occorre siano neppure espresse per essere comprese?

E badate che l'influenza politica delle grandi società è un'influenza intrinsecamente perniciosa, imperocchè, in sostanza, l'influenza politica del Governo, quando è un Governo regolare, costituzionale, alla cui direzione i vari partiti si alternano, può essere una influenza eccessiva, dare luogo ad abusi che si debbono evitare, ma tende ad un fine che è comune a tutti i partiti, il bene del paese, ed

è mossa da intenti elevati di lotte, di tendenze, di prevalenze politiche.

La influenza delle società private perchè si mette in opera? Dove mira? È un'influenza che agisce e si svolge ispirata dal solo sentimento dell'interesse proprio, egoistico, e a nulla altro mira che alla sua soddisfazione, a scopi che nulla hanno di nazionale, di politico, di elevato.

E questo accadrà svolgendosi l'influenza elettorale potentissima delle società ferroviarie, che quando una società sarà contenta di un ministro, perchè allargherà i cordoni della borsa, tutte le sue influenze saranno a disposizione di quel ministro, del Gabinetto a cui appartiene; quando invece avrete un ministro di quelli che io auguro sempre al mio paese, un ministro che manterrà severamente i diritti dello Stato, quando troverete un ministro dei lavori pubblici il quale, nella altera onestà del suo carattere, non piegherà nè ai grandi nomi, nè ai molti milioni, in questo caso vedrete le società ferroviarie avversare il Governo con tutta la loro azione, ad avversarlo, non per principii politici, ma sì invece — oggi alleate vostre, alleate nostre domani, — ma sì invece e unicamente pel loro tornaconto, e seguendo solo l'impulso volgare dei loro risentimenti e dei loro interessi.

Io ho sentito parlare di accentramento, e parmi taluno creda che l'esercizio governativo delle ferrovie faccia parte di un sistema inteso ad accentrare in una grande capitale, fatta artificialmente, tutte le forze vive della nazione.

Per verità, se questo fosse il concetto dell'esercizio governativo, io non mi troverei coi suoi fautori, ma coi suoi avversari.

Io non concepisco che vi possa essere pensatore in Italia, che vi possa essere uomo politico, il quale vagheggi di spegnere le forze vive e gloriose delle diverse città italiane, per creare artificialmente una capitale, formata, non solo sulla rovina economica delle altre grandi città, ma per tal modo che influirebbe esizialmente sull'ingegno, sul carattere, sulla ricchezza del nostro paese.

Si spegnerebbe la virtù di antiche tradizioni, senza creare nulla di durevole e di grande.

L'accentramento non è una conseguenza dell'esercizio governativo. L'esercizio governativo e quello di una società a questo riguardo sono eguali, si possono attuare colle medesime forme.

Vi sarà una parte di accentramento necessaria, e sarà necessaria sempre, sia che si tratti dello Stato, sia che si tratti di una società privata. Sia pure una società privata, la sua direzione generale dovrà trovarsi nella capitale del regno.

Usciti dalla cerchia di ciò che necessariamente

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

appartiene ad una direzione generale, un largo sistema di discentramento anche nelle amministrazioni ferroviarie, sistema che io bramerei ed invocherei, si può applicare ugualmente all'esercizio governativo, come all'esercizio delle società private, mentre in ambe le ipotesi si può far luogo ad un eccesso d'accentramento. È una questione a sè, indipendente da quella dell'esercizio governativo.

L'onorevole relatore, ispirandosi a larghi concetti economici e sociali, ha scritta una pagina che fu oggetto per me di speciale meditazione.

Lo spaventa la burocrazia dello Stato, e teme che si dia nuovo alimento alla mania di correre dietro ad impieghi governativi.

Io non so quale differenza passi, sia amministrativamente, sia moralmente, tra la burocrazia dello Stato e la burocrazia di una grande società per guisa che questa sia dell'altra migliore; e se, nella sagacia sua, egli ha scorta questa differenza, voglia essere cortese così da insegnarmela. In ambedue le burocrazie vi è l'ordine gerarchico, eguale sistema di compensi (non parlo dei maggiori gradi), e consuetudini, discipline, formalità eguali.

L'energia umana agisce in ambedue i casi sotto i medesimi impulsi, e nel medesimo modo.

Ma egli teme, l'onorevole relatore, anche gli effetti morali della nuova burocrazia ferroviaria, e li descrive con vivi colori.

Or bene, io credo meritevoli d'ogni rispetto gli impiegati delle società private. È ugualmente nobile ed elevato ogni lavoro ed ogni ufficio quando è accompagnato dall'esatto adempimento del proprio dovere. La gerarchia morale dei servizi è determinata dalla coscienza di chi li presta, non dal compenso che questi ne riceve.

Ma l'impiegato dello Stato, per quanto modesto sia il suo ufficio ed il suo stipendio, oltre il culto del dovere, sente anche un altro sentimento, che è molte volte valida difesa della sua onestà, conforto ai suoi sacrifici, stimolo al suo lavoro. Egli sente di servire qualche cosa di grande, serve il suo paese; sente di rappresentare qualche cosa di molto elevato, perchè rappresenta lo Stato, quello Stato in cui si riassume la più necessaria istituzione e la più grande tutela delle società umane. Non avrà chiaro nella mente questo concetto, ma l'ha nell'animo, e lo traduce nelle opere sue; ed è un concetto, è un sentimento educatore.

Io m'inchino davanti alla virtù di tanti modesti servitori dello Stato i quali, mal pagati e spesso maltrattati in ogni modo, resistono ad ogni specie di tentazioni e compiono con onestà e diligenza il loro dovere. Io mi compiaccio d'essere loro concittadino, perchè la virtù morale è qualche cosa di più

sublime ancora che la gloria e la potenza. Ma io penso che non è solo il sentimento del dovere che li ispira e li sorregge, ma anche quell'altro sentimento di dignità e di patriottismo, il quale compensa i tenui stipendi e gli umili uffici coll'idea della partecipazione alle grandi funzioni di un pubblico servizio.

Nè sono queste, o signori, illusioni e poesie. Perchè le società private debbono pagare i loro impiegati con stipendi relativamente più elevati di quelli che hanno gli impiegati dello Stato? Perchè in quelli sono minori gli stimoli e le aspirazioni d'un ordine intieramente morale, e per questi invece lo stipendio è accompagnato da un sentimento intimo di considerazione di se stesso, da un ideale, che dirige, educa e solleva.

Del rimanente l'esercizio governativo scema, non moltiplica l'esercito della burocrazia; e ciò è evidente perchè sopprime, non crea impieghi e impiegati nuovi.

Ma l'onorevole relatore va più oltre e dopo aver detto che l'idolatria dello Stato uccide l'iniziativa privata e che dove questa langue o si muore, inutile è fantasticare potenza di commerci, prosperità diffusa, vita e moto in tutte le classi sociali, soggiunge che l'esercizio governativo sarebbe l'anello più massiccio di quella catena che spegnerebbe ogni vigore nella nazione, la ridurrebbe forse immeritevole delle presenti fortune, incapace certo di sollevarsi ad un più alto destino.

Ma questo fatto dell'esercizio governativo sarebbe nuovo in Italia?

No, esso già ebbe lunga esistenza in uno degli antichi Stati italiani e procedeva con ottimi risultati ed era accompagnato dal favore della pubblica opinione, che con dispiacere lo vide cessare e lo ricorda sempre con desiderio.

Quale è adunque questa contrada italiana in cui (per usare le parole dell'onorevole relatore) l'esercizio governativo ha uccisa l'iniziativa privata, e venne meno ogni potenza di commerci, e la vita e il moto si sono arrestate in tutte le classi sociali, e ogni vigore infine si è spento, e fu ridotta all'incapacità di sollevarsi ad un più alto destino?

Questa contrada italiana è il Piemonte, il Piemonte il quale, non ostante l'esercizio governativo e tutti i suoi pericoli fondò le libertà costituzionali ed ebbe il compito glorioso e caro di condurre la nuova Italia da Torino a Roma.

Contro l'esercizio governativo si sollevarono accuse e sospetti tratti da altri ordini di considerazioni.

Ma è proprio vero che sia vano nome, inutile cosa

il riscontro del Parlamento ove esiste l'esercizio governativo delle ferrovie?

Ma crediamo noi così guasti i meccanismi della nostra vita costituzionale; ci consideriamo noi così disavvezzi all'esercizio dei nostri diritti da credere che non saremmo atti ad operare efficacemente questo riscontro, grande al certo ma non più grande in sostanza del riscontro di tutta l'amministrazione dello Stato che pure noi esercitiamo e bene così che essa andò a mano a mano riformandosi e pigliando nome ed assetto di quasi compiuta regolarità?

La più languida opinione pubblica formata dai contribuenti sarà sempre più energica ed efficace della sorveglianza che esercitano gli azionisti e gli amministratori delle società private.

E quando sento dire che l'esercizio governativo susciterebbe nuova cagione di querele contro il Governo e perturberebbe la nostra vita pubblica perchè gli interessi ferroviari diventerebbero il tema continuo delle nostre discussioni e quasi direi lo scopo dei nostri atti parlamentari, per verità mi pare che si dica cosa non vera, che sia sospetto non meritato dal Parlamento italiano e al quale l'esempio del Belgio e della Germania dà anticipata smentita.

Non voglio stancare la Camera ragionando dei modi coi quali, secondo le teorie di una buona amministrazione e l'esperienza di altri paesi, si possono sciogliere le due questioni relative alla contabilità delle ferrovie governative e agli stipendi degli impiegati ferroviari, che potranno essere in parte remunerati con un ben combinato sistema di partecipazioni negli utili.

Ma lasciate che io risponda brevemente alla più grave obbiezione, che si riassume nella incapacità organica in cui si trova, secondo taluni, lo Stato, di esercitare bene le ferrovie.

Comincerò con una citazione d'indole generale: « a questo modo di giudicare l'amministrazione dello Stato, e con queste persuasioni *a priori* sulla nostra capacità amministrativa, non verremo mai a capo di nulla, e ci crederemo sempre degni di stare sotto tutela. »

Sono parole dell'onorevole Correnti; ma siccome egli oltre essere uomo di Stato è anche artista del pensiero e della penna, potrebbe taluno rispondere che è sentenza più poetica che pratica; cerchiamo perciò come sia giusto l'applicarla all'esercizio governativo.

Ogni cittadino deve domandare prima di tutto all'esercizio delle ferrovie la sicurezza dei trasporti. Or bene, questa sicurezza dei trasporti crediamo noi che sia maggiore coll'esercizio dello Stato, o con quello delle società private? Parlino le statistiche.

Il maggior numero dei disastri ferroviari, a tacere anche dell'America, dove i disastri ferroviari sono così frequenti e gravi, appare nell'Inghilterra ed il minor numero nel Belgio.

Scrittori sagaci e uomini esperti hanno osservato come sia illusoria la responsabilità delle società ferroviarie; esse assicurano presso una società di assicurazione i viaggiatori e quando si tratta di fare un lavoro, calcolano freddamente se il prezzo del lavoro sia maggiore o minore di quello da pagarsi alle società assicuratrici per gli uomini e le merci, e se trovano più utile pagare il premio che eseguire il lavoro, la vita umana è sacrificata all'egoismo delle loro speculazioni.

Lo Stato, si afferma, è incapace di fare il servizio ferroviario perchè in questo servizio l'elemento industriale predomina. Per vero la capacità industriale della società dell'Alta Italia lasciò spesso qualche cosa a desiderare; lo dicano i modi onde si facevano gli acquisti, lo dicano le provviste preparate in proporzioni eccedenti quelle che una buona amministrazione consiglia.

Nell'esercizio ferroviario vi sono tre parti e nocque l'averle fin qui confuse insieme. Coll'esercizio governativo esse verrebbero opportunamente separate.

Vi è una parte tecnica, che deve affidarsi agli ingegneri e tecnici, i quali possono adempierla ugualmente bene nell'esercizio delle società come in quello dello Stato.

Vi è una parte amministrativa che può procedere ugualmente bene in ambi i casi. Ma vi è poi un'altra parte, quella appunto che dicesi industriale, nella quale lo Stato, ben lungi dal non essere competente, ha competenza superiore a quella delle società.

Questa parte riguarda principalmente le tariffe, e male si affida a commercianti o società private, perchè ha d'uopo di cognizioni generali e deve provvedere a generali interessi.

Coloro i quali, parlando della parte industriale dell'esercizio ferroviario, si intrattengono a dire dell'acquisto dei carboni o di simili cose, impiccoliscono l'argomento, non pensando che per tali acquisti, accortezza e imprevidenza, onestà e abusi possono ritrovarsi del pari negli impiegati delle società come in quelli del Governo.

Ma il sistema, la determinazione delle tariffe è tal cosa che oggi affatica uomini dotti e uomini pratici, e riassume in sè non solo quanto vi ha di più essenziale nelle questioni ferroviarie, ma quanto più interessa l'avvenire industriale e commerciale delle nazioni.

I criteri commerciali non bastano; debbono intervenire i più alti criteri della pubblica economia.

Quale sarà la base delle tariffe? Il peso delle merci, il valore, la distanza, lo spazio? Se ne disputa vivamente e si procede ad esperimenti che lo Stato può fare, confrontare, e giudicare assai meglio che le società private. Ed è l'esperimento di un nuovo sistema di tariffe quello che diede nell'Alsazia e nella Lorena i risultamenti citati dall'onorevole relatore.

Le questioni che riguardano le tariffe toccano gli interessi generali del paese e i più alti quesiti dell'ordine economico, quesiti che lo Stato può sciogliere.

Così in via di esempio, si disputa in Germania se sia a mantenersi quella tariffa di favore al carbone per la quale il carbone è trasportato con perdita sulle ferrovie, nell'intento di proteggere la produzione nazionale. Voi vedete quante altre questioni si comprendono in questa e la complicano; esaminatene la natura. Chi, se non lo Stato, potrebbe risolverle?

Io so che vi sono ingegni arditi i quali, in fatto di ferrovie, vagheggiano un nuovo sistema, e in Inghilterra, nel Belgio, in Germania, hanno già cominciato a volere che la legislazione tenda a farne esperimento.

È una teoria che in un'altra Aula, in mezzo ad una dotta e cortese Assemblea, ho inteso mettere innanzi anche da un illustre collega nostro, della cui amicizia mi onoro; teoria logica e ortodossa di fronte ai principii assoluti della libertà economica e della concorrenza.

Il pubblico dovrebbe circolare liberamente, coi relativi mezzi di trasporto, e salvo appositi regolamenti, sulle vie ferrate così come circola sulle strade ordinarie.

Io non so se sia un sistema praticamente possibile; esso produrrebbe una lotta d'interessi ostili in condizioni estremamente pericolose.

Dove le stazioni e le rimesse? Chi avrebbe la preferenza per l'organizzazione dei treni in certe ore determinate? Chi farebbe la polizia della linea? A chi la responsabilità? Quali le guarentigie per la sicurezza dei viaggiatori? Quale il compito dei capi stazioni, dittatori assoluti o umili servi di questa nuova repubblica?

Io non so se questo sistema potrà essere applicato; ma questo so, che per poterlo applicare converrebbe prima che lo Stato fosse non solo proprietario delle ferrovie, ma ne avesse anche l'esercizio, nel senso che dovrebbe regolare esso stesso e governare con la sua ingerenza diretta e coi suoi impiegati questa libera circolazione. La quale non può avere luogo senza grandi pericoli, e lo Stato solo potrebbe, in tale ipotesi, tutelare la vita e gli interessi di tutti i cittadini.

I pensatori che nel Belgio e in Germania prediligono questo sistema, lo associano all'intervento del Governo, il quale solo potrebbe regolare un servizio compiuto in condizioni siffatte.

È ardua, lo ripeto, ma nulla ha di stravagante simile teoria; essa è perfettamente ortodossa; ma coloro che la professano debbono, prima d'ogni altro, volere che il Governo prepari, coll'organizzazione del suo servizio, quella della libera circolazione e concorrenza.

L'esercizio governativo non incontra oggi propizia accoglienza nel nostro paese, ma ho fede che andrà conquistando per l'avvenire la pubblica opinione, mercè l'esperienza dei popoli liberi, democratici e civili. Nè il nostro paese vorrà essere ultimo in quello ordinamento ferroviario nel quale con onore avrebbe potuto essere tra i primi.

Il sistema dell'esercizio delle società vacilla anche nelle terre classiche della iniziativa individuale, colà ove il sentimento della libertà restringe tradizionalmente il più che sia possibile l'ingerenza dello Stato.

Negli Stati Uniti di America la storia delle società private è una storia di rovine e di disoneste speculazioni; gli azionisti non ricevono dividendi; le strade mancano di ogni sicurezza; le società si coalizzano; le tariffe sono elevate; e si adoprano a proteggere, a rovinare talune regioni o talune industrie e perfino a perturbare le naturali contrattazioni fra il capitale e il lavoro.

Ond'è che il Walter, che è uno dei più insigni economisti del nostro secolo, sente anche nelle ferrovie il bisogno del controllo dello Stato, e ne invoca l'intervento; e un'agitazione popolare che va sempre aumentando, scrisse nel suo programma la questione ferroviaria, e si rivolge, sempre più impo- nente, allo Stato, domandando che intervenga e provvegga; e il presidente della repubblica americana portò ripetutamente la questione davanti al Congresso.

Uno scrittore che studiò ed espose con grande verità le condizioni ferroviarie degli Stati Uniti d'America, l'Adams, soggiunge: « che le grandi società sono antri dove gli amministratori tramano la rovina dei loro mandanti; la legge è una macchina di guerra al servizio dei cattivi; il palazzo dei legislatori è un mercato dove tutto si vende, e l'opinione pubblica è silenziosa o impotente. »

In Inghilterra la libera concorrenza produsse le fusioni delle società e le coalizioni loro. Lo Stato sentì la necessità di intervenire, intimò guerra, ma invano, agli abusi delle società; scrisse nelle sue leggi la facoltà di riscattare le ferrovie, creò ispettori e commissari governativi, e perfino un tribunale speciale per le strade ferrate.

Ma non basta ancora, e, checchè si dica, verrà anche per l'Inghilterra il giorno del riscatto e dell'esercizio governativo. Non sono solamente i grandi amministratori dello Stato che lo affrettano coi loro voti, ma uomini politici di grande ingegno e di elevata coscienza, ma una parte della pubblica opinione. Che se in Inghilterra molti sono gli ostacoli e gli indugi che si oppongono al riscatto e all'esercizio governativo, scrittori che conoscono le cose inglesi d'avvicino (il Parsloe, per esempio) vi dicono che ciò deve attribuirsi ai numerosi rappresentanti degli interessi ferroviari che si trovano nella Camera dei comuni.

E non è molto, Giorgio Campbell diceva in una riunione della Associazione britannica per lo svolgimento delle scienze sociali, che spesso la libertà inglese è la libertà a danno dell'universale, la libertà pel ricco e potente che non ha scrupoli, l'assenza di protezione per i deboli e gli isolati.

La storia dell'esercizio governativo nel Belgio è tale che si cerca invano d'attenuarne l'importanza.

Già molti anni or sono, Michele Chevalier salutò l'esercizio governativo delle ferrovie del Belgio come un'istituzione popolare, come uno dei mezzi più efficaci colà adoprati per suggellare l'unità e avvalorare il sentimento nazionale. E a di nostri il ministro dei lavori pubblici, collega del signor Malou, citato dal relatore, dichiarò alla Camera dei rappresentanti che l'esercizio ferroviario dello Stato è una grande istituzione nazionale.

I risultati economici corrisposero al concetto politico, nè mancarono i risultati finanziari.

S'affretta con impazienza dal partito liberale di quel paese, il riscatto e l'esercizio governativo di tutte le ferrovie; e solo le maggiori o minori diminuzioni delle tariffe, e i progressi tecnici ed amministrativi del servizio, sono tema di discussione in quel Parlamento.

Della Germania molti parlano con diffidenza quando si tratta delle ingerenze dello Stato. E io pure sono fra coloro che ammirano le grandi cose operate dalla Germania nella scienza e nella politica, ma non seguono le dottrine, nè applaudono a quegli atti che troppo sostituiscono l'autorità dello Stato o lo spirito del socialismo, alle virtù dell'iniziativa, della libertà, delle associazioni private. Ma l'esercizio governativo in Germania non è determinato, nè chiesto in nome di simili dottrine o in omaggio di un dato programma d'ingerenze governative.

È una questione a sè anche in Germania, tutta di opportunità e di relatività, come dicono quegli scrittori, per guisa che taluni di essi concordano intorno

al concetto dello Stato manifestano poi opposte opinioni relativamente all'esercizio ferroviario.

Gl'interessi economici del paese prima dei divisamenti politici misero all'ordine del giorno in Germania la questione ferroviaria. Non è il principe Bismark, nè sono i socialisti della cattedra che l'hanno creata. Ma sono le cinquanta amministrazioni, le settanta direzioni ferroviarie diverse, coi pesi e i fastidi cui danno luogo. Perdita di tempo, mancanza di sicurezza e di responsabilità, eccessivi prezzi dei trasporti, ecco le conseguenze delle società ferroviarie in Germania.

Anche in Francia dove pure v'è un sistema particolare, una specie di pubblico servizio fatto dalle società sotto il riscontro continuo e perfetto dello Stato, anche in Francia è viva l'idea del riscatto e dell'esercizio governativo ed ha numerosi seguaci, e la democrazia francese da L. Blanc a Gambetta l'ha scritta e proclamata con eloquenza nel suo programma.

Voglia domandare l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri al suo collega il ministro degli affari esteri quale è lo stato dell'opinione liberale in Svizzera rispetto all'esercizio delle ferrovie. Sono certo che l'autorevole risposta dell'onorevole Melegari sarà una novella conferma delle idee da me sostenute.

L'indirizzo della scienza, il pensiero del mondo moderno, il sentimento democratico dei nostri tempi, tutto ci assicura che l'esercizio delle ferrovie è destinato a far parte dei pubblici servizi.

L'Italia ha fatto rapidamente e con grandi sacrifici le sue ferrovie; l'ha ispirata il suo buon genio politico; l'hanno ispirata le sue buone tradizioni economiche.

Stretta dalle necessità finanziarie, ha dovuto soggiacere ad un lungo seguito di prove, di conflitti, di perdite; ha dovuto perfino vendere le ferrovie che già appartenevano allo Stato.

Le condizioni delle finanze, mercè il patriottismo della nazione e la vigoria degli uomini che si succedettero al potere, ci permisero di rialzare il capo, di riacquistare la nostra indipendenza e la nostra libertà anche rispetto alle ferrovie.

Io domando che questa libertà si serbi oggi intatta così da poterne usare nel modo più utile, completo e prudente.

Usciti dalla lotta colle società antiche, affrancato il paese e il Governo dai loro monopoli e dai sacrifici che ci imponeva la loro esistenza, non cominciamo una nuova era di lotte e di sacrifici con società nuove senza che prima il Parlamento ed il paese abbiano discusso appieno e non astrattamente la questione.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

Vi è qui, al disopra della questione politica, una questione che tocca l'avvenire finanziario ed economico del paese. Non voglia oggi il Governo, non voglia la Camera pregiudicarla.

Non giova oggi ad alcuno spiegare una bandiera favorevole o contraria astrattamente all'esercizio dello Stato o a quello delle società. Giova a tutti non decidere oggi improvvidamente ciò che si potrà decidere opportunamente domani. Compriamo oggi il riscatto. Serbi ciascuno le sue idee, i suoi convincimenti, il suo voto rispetto al miglior modo di ordinare l'esercizio.

L'avvenire deciderà. Ci sarà scorta l'esempio degli altri popoli civili; e la pubblica opinione nel nostro paese potrà intanto meglio esaminare il problema e manifestare i suoi giudizi.

Nessuno avrà mai a pentirsi di non avere oggi votato l'articolo 4; molti invece potranno un giorno pentirsi di averlo oggi votato. (Bene! a destra)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Toscanelli. (*Movimento*)

TOSCANELLI. (*Della Giunta*) L'onorevole deputato Boselli si è iscritto contro questo progetto di legge; ha parlato in merito, ed ha dichiarato che voterà in favore. (*Si ride*) Ma l'onorevole deputato Boselli si è spinto più oltre e, discorrendo dell'esercizio governativo, ha parlato contro sè stesso, dimenticando i discorsi che ha fatti in altro recinto, e che sono stampati nel giornale degli economisti. Esso, in quanto all'esercizio affidato allo Stato o ad una società privata, ha assunto il sistema di una politica tentennona (*Si ride*), che non sa decidersi nè per l'esercizio del Governo nè per l'esercizio delle società private.

Si vede che è stata passata la parola d'ordine, quando si è visto che la frase: *esercizio dello Stato* non trovava un terreno molto favorevole. Questa è una politica che, secondo me, è definita da quei versi del Giusti:

Quel solito ti vedo, e non ti vedo,
Quel tentennio, non so se tu m'intenda,
Che dice sì e no, credo e non credo.

(*ilarità*)

Questa politica ha evidentemente uno scopo: ripescare gli amici che si sono staccati dall'onorevole Boselli, appunto perchè non erano favorevoli all'esercizio per parte dello Stato. Però bisognerebbe che questi amici fossero molto buoni. Io credo che siano molto accorti, e che non si lasceranno così facilmente prendere all'amo, come crede l'onorevole deputato Boselli. Molto più che la prima volta nella quale si adunò l'attuale opposizione furono pronunziati due discorsi, i quali vennero riprodotti nell'*Opinione* dell'8 maggio: uno dall'onorevole

Minghetti, nel quale dichiarò che il partito fa base della sua politica l'esercizio delle ferrovie affidato allo Stato; ed aggiunse che, se vi era qualcheduno del partito che avesse opinione contraria, sorgesse e la manifestasse. Nessuno sorse. Rispose soltanto l'onorevole Sella, e fece un'esplicita dichiarazione; esso, in quella circostanza, affermò che l'esercizio delle ferrovie in mano dello Stato era una politica necessaria.

E notate, ciò che è scritto non si scassa; il nero sul bianco c'è; e questo sistema di volere aver detto e non detto non è un sistema molto confacente a quello di sostenere con vigoria le opinioni che si professano; perchè, mentre io sono favorevole al decentramento, naturalmente rispetto coloro che hanno opinioni contrarie; perchè io vedo degli uomini sapientissimi, vedo anche degli uomini fino ad un certo punto liberali che, in Francia, in Germania, ed in altri paesi, sono stati favorevoli a questo sistema. È un sistema come un altro: non è il mio, ed io lo combatto.

Però l'onorevole Boselli, per quanto sia stato accorto, non ha potuto, trattando questo tema, astenersi dal far vedere la coda delle sue opinioni accentratrici; imperocchè ha detto: io credo che lo Stato avrebbe fatto benissimo ed avrebbe pensato benissimo allorchè avesse assunto il servizio delle ferrovie. Era precisamente quello che diceva Ferdinando II: « Faccio io, penso io, e non occorre che il mio popolo pensi o faccia, perchè a tutto penso io. » (*ilarità*)

Io invece, tutta questa gente che faccia e pensi per me, non la voglio; desidero pensare e fare come credo più opportuno. Dunque questo *pensare io e fare io*, che era la teoria di Ferdinando II, nel mio modo di vedere non è altro che una teoria non solamente accentratrice, ma oltremodo dispotica.

L'onorevole Boselli ha pronunziato una parola che grandemente mi ha formalizzato; ha detto che non voleva *consorteria*. Miracolo di questo Ministero! Ha messo sulla bocca dell'onorevole Boselli la parola *consorteria* o meglio la ritrosia che egli ha per la *consorteria*.

BOSELLI. L'aveva già detto a Firenze.

TOSCANELLI. L'onorevole Boselli, quando è venuto ad esaminare i cangiamenti introdotti nella convenzione dall'atto addizionale, li ha grandemente censurati, e ha detto che con quest'atto addizionale, non solamente non si moderava la convenzione primitiva di Basilea, ma che la si peggiorava di molto.

E siccome è a prevedersi che su per giù questa sarà la sinfonia che noi sentiremo sulla bocca di tutti coloro che si sono iscritti contro questo dise-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

gno di legge, stimo opportuno cominciare a rispondere con un adagio pacato e tranquillo a questa sinfonia, per esaminare se quest'asserzione è vera o è falsa.

Quando io vedo che un partito, sia allorchè è al potere, sia quando è caduto dal potere, prende come principio fondamentale della sua politica l'esercizio delle ferrovie nelle mani dello Stato, che è tutto ciò che di più spinto può immaginarsi in fatto di accentramento; quando vedo che invece il Ministero attuale mi presenta il sistema opposto, io non so davvero comprendere come ragionevolmente, allorchè un'assemblea si divide in due parti, fa una questione fondamentale importante di questo, e il Ministero propone di risolverla con un sistema opposto a quello dei nostri oppositori, io non so comprendere come sia lecito dire che è *idem per idem*, e che esercizio affidato a società è eguale a esercizio governativo.

Per parte mia rammento una cosa, e la rammento particolarmente all'onorevole deputato Boselli, ed è che io combattei la convenzione unicamente perchè sapevo che essa aveva per obbiettivo di affidare l'esercizio allo Stato, e la combattei avanti di averla letta, e avanti di conoscere gli oneri finanziari che produceva, unicamente e semplicemente perchè (sarà un apprezzamento erroneo nella mente dei miei oppositori), perchè, in questo fatto eminentemente accentratore, vedeva una qualche cosa che comprometteva la libertà e l'avvenire del nostro paese.

Pensavo e penso che vi sono due modi di concepire l'organizzazione del Governo, la forma dell'accentramento, la forma del discentramento; ed era ben naturale che in questo concetto vedessi non una idea isolata, ma un indirizzo politico. Indi, o signori, mi opposi alla convenzione di Basilea, allorchando fu portata nella Commissione come un fatto isolato, perchè l'approvazione della convenzione di Basilea, siccome le ferrovie sono un servizio che non ammette interruzione, non essendoci insieme colla convenzione di Basilea, presentato come queste ferrovie dovevano essere esercitate dallo Stato, veniva di fatto l'esercizio in mano dello Stato. Invece mi si presenta un progetto di legge per il quale questo fatto economico e politico, cui do una immensa importanza, viene ad essere completamente cambiato.

Con questo progetto è atterrato il sistema del passato Ministero. Esso ci aveva presentato in un fascio il riscatto e l'esercizio di tutte le ferrovie affidato allo Stato. La Camera rammenterà come l'onorevole Spaventa, che aveva proposto il sistema, tenesse appunto che rimanesse intatto. Adesso me

lo trovo innanzi e me lo trovo scollegato; cosa che mi fa un grandissimo piacere, perchè è mezzo efficace per distruggere una macchina accentratrice tanto pericolosa.

L'onorevole Boselli ci ha detto che esso (solito sistema) è riluttante a pronunziarsi contro l'esercizio governativo, perchè crede che non ci saranno società le quali si presenteranno per esercitare.

Francamente, ho abbastanza fiducia nella vitalità dei cittadini del mio paese, per avere la speranza contraria. D'altronde, quando vedo che il Ministero in un progetto di legge spontaneamente ci presenta un articolo concepito come l'articolo 4, debbo ritenere che ha già assunto delle trattative, e che queste sieno abbastanza avanzate per metterlo in condizione di ritenere di poter adempire ai propri impegni.

Ma, si obietta, questo esercizio è provvisorio; indi non è una soluzione definitiva, e lascia aperto il campo all'incertezza.

Ebbene, dichiaro che questo carattere di provvisorietà dell'esercizio io lo credo di un immenso beneficio, perchè la rete delle Romane è notorio che è già riscattata. Lo Stato avanza 46 milioni, e fu riscattata l'anno passato, negli ultimi giorni in cui era aperta la Camera, con una legge colla quale si autorizzavano gli obbligatari a convertire le loro obbligazioni in rendita: tre quinti degli obbligatari hanno convertito. Indi si potrà modificare la convenzione; ma questo riscatto delle Romane è già quasi un fatto compiuto.

Riunendo la rete dell'Alta Italia con quella delle Romane, credo che si possa addivenire ad una divisione delle reti molto più razionale e più utile di quello che non lo sia oggi. Formare questa divisione in modo che vi sia una rete mediterranea ed una rete adriatica, e che tutte e due queste reti tocchino i punti centrali ove è la vitalità del paese, cioè Milano, Firenze e Roma, ed abbiano i loro sbocchi alle Alpi, credo che sarà cosa oltre modo utile per il movimento economico del paese, e che se ne avvantaggerà direttamente ed infinitamente il bilancio della nazione, ed indirettamente il bilancio dello Stato. Non posso valutare fino a che punto si espanderanno questi benefizi, ma nella mia mente sta che saranno grandissimi, ed era impossibile arrivare ad un tale risultato, qualora l'esercizio non avesse avuto il carattere della provvisorietà.

Quindi su questa parte io non so fare osservazioni se il ministro è passato sopra al fatto che la società continui ad avere delle ferrovie in uno Stato straniero, molto più che si è premunito nominando il direttore generale, il che garantisce che non sarà fatta cosa contraria agli interessi nazionali.

L'onorevole Boselli ha combattuto l'articolo 4, dicendo che gli sembra inopportuno che i Parlamenti non devono fare dichiarazioni di principii, che è una cosa inutile, ed effettivamente consigliava questa parte della Camera ed il Ministero a non insistervi, però gli è scappato fuori che questo articolo 4 era un pericolo.

Ebbene, quello che è un pericolo per l'onorevole Boselli è l'opposto per me, ed è proprio il caso di dire: *mors tua, vita mea*. (*Si ride*)

Col contegno tenuto dal Ministero in questa occasione, non vi ha dubbio che il nostro credito finanziario all'estero se ne avvantaggerà, perchè quella parte della Camera, descritta dai nostri avversari nei loro giornali come una parte composta di uomini che in politica avevano idee esaltate, viene a dimostrare quanto tenga agli impegni contratti dall'ente Stato, specialmente allorchè questi impegni riguardano capitali stranieri; e viene a smentire tutte le accuse che gli sono state date in sedici anni di tempo.

I deputati, che sedono da questo lato della Camera, erano descritti dai nostri avversari come una accolta di uomini i quali si tenevano nella negazione, ma che però avevano dieci o dodici opinioni; che indi sarebbero sempre stati incapaci a governare, perchè nell'affermazione non si sarebbero mai potuti trovare insieme, che mai avrebbero potuto formare un partito politico atto a reggere la pubblica cosa.

Quando noi ci presentavamo ai nostri elettori ci trovavamo in questo caso. I giornali avversi ci combattevano e dicevano che non eravamo deputati governativi; pareva che da noi si volesse l'anarchia.

Ebbene, o signori, questo hanno potuto credere coloro i quali nel paese non conoscevano abbastanza bene la maggioranza del 18 marzo, la quale rappresenta tutto un sistema di principii che si riferiscono all'ordinamento dello Stato. Ebbene, dopo questo voto ritenete, o colleghi, che l'accusa di essere deputati poco governativi non vi sarà più lanciata, e se vi sarà lanciata, nessuno vi presterà fede.

Mi credo in dovere di essere leale coi miei avversari e, mentre ritengo altamente oneroso il contratto di Basilea, pure non credo che sia il caso di dire come il Botta, parlando del come Napoleone aveva lasciato il Piemonte: « in tanto male nessun lume di bene. » No, io dico, in tanto male qualche lume di bene vi è.

Con questo contratto si adempie all'esecuzione di un trattato stipulato 10 anni fa. Non v'è dubbio che vi si poteva soddisfare diversamente, con una divisione amministrativa, ma è altresì vero che questo è un modo col quale si viene ad eseguirlo.

Quando la questione è già stata pregiudicata dagli antecessori dell'attuale Ministero, l'andare dal Governo, col quale il trattato era stabilito, e dire: sapete, per ora quello che abbiamo stipulato non lo vogliamo fare, ma lo risolveremo in seguito diversamente: faremo un altro trattato, si poteva anche dire; ma che fosse una situazione liscia, come l'aveva il Ministero precedente, questo non è assolutamente vero. Perciò, o signori, o bisogna essere ingiusti ed appassionati, ovvero occorre riconoscere la differenza che realmente passa fra chi fa una cosa, e chi la trova fatta. Senza questo criterio, è impossibile vedere come deve realmente essere esaminata l'attuale questione politica.

Col contratto si ottiene la separazione completa delle due reti, perchè è certo che l'esecuzione del trattato, facendo la divisione amministrativa, era una divisione di nome e non di fatto.

Laonde si raggiunge il risultato che la rete italiana sia completamente separata dall'austriaca, che si stralcino e si finiscano le liti. Il precedente partito essendo al potere, ne faceva tante delle liti che in Italia è nato un proverbio, il quale dice che, chi non vuole delle liti col Governo non abbia a fare con esso. Spero che questo Ministero andrà per una via affatto opposta. Nello stralcio delle liti vedo un beneficio, mentre molti vantaggi sono pienamente conservati nel modo col quale ha proceduto l'attuale Ministero.

Dal lato finanziario, l'atto addizionale migliora la posizione. Certo il miglioramento è poco, ma dall'aver al non avere alcuni milioni passa una bella diversità, ed io dei milioni vorrei averne. (*Si ride*)

Intanto ci sono dodici milioni; poi dei vantaggi nei pagamenti, questi vantaggi non posso ora ridurre in cifre, perchè ciò richiederebbe un tempo troppo lungo e sono del resto convinto che il ministro delle finanze lo farà, ma è pur certo che questi vantaggi rappresentano altri milioni.

L'atto addizionale fissa che qualunque sia per essere il reddito, la Società dovrà corrispondere al Governo 31 milioni e mezzo.

Ho studiato profondamente questa questione ferroviaria, poichè sono quattro anni che la pondero, avendo appartenuto ad una precedente Commissione. Sono persuaso che questi 31 milioni e mezzo non ci saranno, lo vedremo fra pochi giorni; ma, se le mie notizie sono esatte, il reddito del 1875 fu di 27 milioni. Non si può prevedere il futuro, non si può prevedere quale sarà il reddito, ma l'aver il Governo preso garanzia che non sarà mai minore di 31 milioni e mezzo è un fatto sufficiente a provare che i patti stipulati hanno un significato. Il

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

dire che non ne hanno è quindi un eccesso al quale si spinge l'Opposizione.

Quando, come membro della Commissione, io ho dato il mio voto contrario alla convenzione di Basilea, già il nostro plenipotenziario era andato a Parigi, ed io dichiaro francamente che fra i due sistemi, quello della reiezione pura e semplice, e quello di venire ad un componimento, preferiva il primo, che sembrava migliore agli occhi della mia mente; ma non conosco le condizioni della politica estera, e della politica interna in quel modo nel quale sono note al Ministero. Vedo all'estero l'orizzonte politico alquanto offuscato, onde il mettere l'Austria in caso di dire che noi non adempimmo i trattati ha un valore maggiore o minore, a seconda delle condizioni nelle quali si trova l'orizzonte politico all'estero.

Qualsiasi provvedimento che non sia la reiezione, mi si presenta come un vetro incrinato; ma siccome ho fiducia nell'attuale Ministero, ed il presidente del Consiglio mi dice che non è un'incrinatura, ma un malfatto dalla fabbrica Sella, Minghetti, Spaventa, io che ho fiducia in lui presto fede a lui, e credo che la incrinatura non ci sia, nè che io la vedrei, qualora mi fosse noto il vero stato politico interno ed estero.

La cosa è di tale e tanta gravità, che la ponga, o non la ponga il Ministero, la questione ministeriale, ci è da sè; ed è evidente che, quando il Ministero non trovasse fra i suoi amici una maggioranza che lo sostenesse, sarebbe esautorato, onde, oltre gli effetti e la natura del progetto, è evidente che è scaturita fuori una questione politica, la quale ha lo scopo di determinare se devono continuare a governare coloro che hanno i miei principii, o coloro che professano gli opposti. Sono troppo vecchio della Camera per vedere una questione sola quando ne esistono due; debbo adunque ambedue vederle e considerarle.

La mia memoria è sempre assai buona, ed io rammento, quando avvennero le elezioni generali, i discorsi che fecero gli attuali ministri, apprezzando il modo come quelle elezioni avevano proceduto. Rammento che un giorno l'attuale presidente del Consiglio, insieme coi suoi amici, si ritirò dalla Giunta delle elezioni, e motivò le ragioni per le quali agiva in quel modo.

Questi precedenti non posso dimenticarli, e credo che debbano avere le loro naturali conseguenze.

Mi sarei meravigliato se, dopo questi precedenti, il Ministero avesse portato innanzi alla Camera a discutere una legge elettorale, una legge di tanta importanza.

Molti dicono che non sanno comprendere e ar-

monizzare il sistema del riscatto con quello dell'esercizio di società private. Per parte mia dichiaro esplicitamente che, se mi si pone la questione di principio, ammetto che, quando l'esercizio è affidato a società private, lo Stato deve cessare di essere il Cireneo di tutti i falliti; e chi fallisce fallisce, molto più che le leggi provvedono a un regolare andamento del servizio pubblico nel caso di fallimento. Non posso però disconoscere che nel caso delle Romane, già in gran parte riscattate, e nel caso dell'Alta Italia, che consiste in una sola rete, la quale in parte è in un paese, e in parte è in un altro, ricorre un caso speciale, inquantochè è impossibile divenire ad una separazione completa senza il riscatto.

Adesso farò le mie osservazioni coscienziose quanto al contratto. Qui vi può entrare il principio politico, quello cioè che, essendo questo contratto, colle modifiche che vi sono, accettato dal presente Ministero, non è utile mostrarlo qual è.

Per parte mia, ho il sistema di dire sempre la verità; e siccome in questo caso, come commissario, a ciò mi conduce il dover soddisfare l'incarico avuto dall'ufficio e dalla Camera, siccome trovo una grandissima differenza fra l'insieme delle cose che ci propone questo Ministero; siccome credo utile che il paese, essendo questo un contratto fatto dall'onorevole Minghetti e dall'onorevole Sella, due ex-ministri delle finanze, i quali sono di quei morti che tentano di rivivere, credo che sia necessario che il paese possa e debba pienamente apprezzare quale è stata l'abilità finanziaria di questi due uomini nel condurre queste trattative.

Quanto alle basi che si debbono prendere per determinare il prezzo, dopo che nella relazione vi sono le istruzioni date dall'onorevole Sella al conte Cambray-Digny, si possono fare degli sforzi di eloquenza, ma nulla può essere più eloquente di quelle parole. Indi io non mi perderò a seguire l'onorevole Boselli nel suo cammino.

La legge prende per base il prezzo del costo desunto dai libri della amministrazione. Ma la relazione, per giustificare tal procedimento, prende per base l'estensione chilometrica, ed in questo modo viene a stabilire il principio che una rete lunga mille chilometri nel deserto di Arabia costa quanto una rete lunga mille chilometri in Inghilterra, e che un chilometro improduttivo di strada ferrata vale quanto un chilometro produttivo.

La cosa è così enorme, questa di prendere per base di giustificazione del prezzo l'estensione chilometrica, è così grossa, che, in verità, il volerci ragionare sopra, e seguitare per questo terreno il precedente ministro dei lavori pubblici, che faceva

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

stampare tutti quei libri, equivarrebbe a farsi trarre nella trappola, ed io nol voglio.

Si fa questo giuoco, si parla sempre di due reti: rete italiana e rete austriaca, mentre in oggi c'è una sola società, che ha parte delle sue linee in Austria e parte in Italia. Questa è la verità. Desidererei che il nostro plenipotenziario, il quale vuole giustificare tutto quello che ha fatto, fosse andato dalla società per comperare la *Südbahn*, e l'avesse voluta trattare, prendendo per criterio il capitale (la rete austriaca rende 48 milioni, la rete italiana ne rende 32), e avesse voluto prendere per base la estensione chilometrica; io credo che a una simile proposta i rappresentanti della società avrebbero risposto con una grande risata.

Se l'Austria fosse divenuta ad attuare il riscatto, siccome questo non poteva attuarlo se non in base del reddito, le due società sarebbero rimaste vitali tanto l'una quanto l'altra, identicamente come lo è la società attuale, quando il riparto fosse stato fatto in quello stesso modo che avviene fra due fratelli che dividono il loro patrimonio. Per giustificare questo contratto, parlando dell'estensione chilometrica la relazione del passato Ministero, a pagina 15, nel determinare l'assegno delle azioni e delle obbligazioni, dice: la rete italiana è press'a poco come la rete austriaca. La rete austriaca è 2237 chilometri; la rete italiana 1973, differenza 264. È un *press'a poco* lungo 264 chilometri. (*Si ride*) Quando i calcoli si fanno a questo modo, e un Governo vuole giustificare i suoi atti con tali ragionamenti, allora io non so più che cosa dire.

Dopo questo *press'a poco*, viene l'assegno delle azioni e delle obbligazioni fatto per metà alla rete italiana e metà alla rete austriaca. Sentite che miracolo: da una parte si dice che il prezzo di costo, desunto dai libri di amministrazione, è di 613 milioni, e poi l'assegno delle azioni e delle obbligazioni per metà alla rete italiana porta precisamente 613 milioni. È una di quelle coincidenze così miracolose che nemmeno in dieci mila milioni d'anni potrebbe rinnovellarsi.

In quest'assegno il conto si arresta alle azioni ed alle obbligazioni; esistono però altre passività della società, e sono il debito galleggiante. Ma allora il conto non tornava più, e siamo rimasti a quel punto.

Facendo il calcolo in proporzione del reddito, le azioni che toccano alla rete italiana rappresentano 112 milioni e mezzo, e le obbligazioni 231,300,761 lire, in tutto 343 milioni.

Questo è quello che sarebbe venuto di onere all'Italia facendo la divisione col criterio dei due fratelli indicata dall'onorevole Sella nelle istruzioni

date al conte Digny. Invece l'altro fratello si piglia in più 269 milioni. Questo mi rammenta il proverbio: *due fratelli, due castelli*, se non si trovassero dei castelli in Spagna nel fare i calcoli a questo modo.

Adesso passiamo ad esaminare gli oneri che il contratto di Basilea produce nel bilancio dello Stato.

La relazione della Commissione fa questo calcolo fino ad un certo punto, ma poi si arresta. Io credo mio dovere di completarlo.

Coloro, che vogliono giustificare questo contratto, fanno una serie di ragionamenti per dimostrare che il reddito netto è grosso, ed è piccolo l'onere sul bilancio dello Stato. Analizzerò questo punto, il quale è il vero perno della questione, per formarsi un'idea esatta ed adeguata.

La relazione dell'antico Ministero conviene che il reddito netto è di 32 milioni, ma poi dice: siccome la società fa delle spese generali per due milioni e, quando lo Stato prenderà le ferrovie, non le farà più, dunque non sono 32, ma 34 milioni, cosicché lo Stato, assumendo il servizio delle strade di ferro, per la direzione generale, non ispenderebbe più nulla. In realtà ritengo che spenderebbe molto più della società.

È vero che ci sono dei servizi i quali fa la società, che non farebbe lo Stato, quando avesse le ferrovie; ma è vero altresì che ci sono parecchi servizi, parecchie cose che non fa la società, e che dovrebbe fare lo Stato. Indi questa diminuzione è sembrata a me, ed è sembrata alla maggioranza della Commissione, assolutamente irrazionale.

Come è noto agli onorevoli deputati, per la discussione che già è avvenuta negli uffici, esistono grandi spostamenti di somme, che, in realtà, esaminate come devono essere, costituiscono spese di esercizio, ma invece sono andate in conto capitale, dando ad esse il nome di *grandi riparazioni*. Se queste somme, a cui si è dato il nome di *grandi riparazioni*, e che consistono nel cambiare ogni sedici anni il binario, e nel fare altre cose che cadono a periodi di tempo, non si fossero fatte, d'altrettanta somma sarebbe diminuito il reddito netto.

Fra i documenti che ha la Commissione, esiste il preventivo delle somme che, per questo titolo di grandi riparazioni, la società ritiene dover spendere negli esercizi 1875-80, ossia in sei anni di tempo. E sono le seguenti cifre: rinnovamento di binari lire 24,745,000; caseggiati lire 9,500,000; materiale mobile negli anni 1872-74 lire 2,950,000. Lascio le frazioni e dico le cifre rotonde. Onde per questo solo titolo, per cui si accresce artificialmente il reddito netto, il preventivo ascende anno per

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

anno, prendendo la media, a lire 6,699,000. È questa naturalmente una somma che in sei anni dovrà essere detratta dal reddito di 32 milioni. Però, per essere esatti, siccome molte strade hanno quattordici, quindici, sedici anni di vita, e cade il periodo nel quale necessita cambiare il binario, in queste cifre v'ha qualche cosa di straordinario.

Ma le considerazioni che sono fatte nella relazione circa la cifra da assegnarsi al materiale mobile ed al caseggiato, a me sembrano di una grandissima importanza. Desiderando essere concorde coi miei colleghi della Commissione, voglio rimanere nel campo di una grande moderazione, ed accetto che, fatte queste considerazioni, il reddito netto presumibile della rete, in media, resti 28,586,000 lire, come dice la nostra relazione, la quale, qui arrestandosi, trova un onere annuo sul bilancio di 11 milioni.

Ma i 39 milioni e mezzo che l'antica relazione concorda costituire una annualità a carico dello Stato, sono indipendenti dal capitale di 98 milioni del quale si parla in appresso; e siccome questi 98 milioni vanno spesi, naturalmente devono essere considerati.

L'onorevole Minghetti nella sua esposizione finanziaria, parlando di questo argomento, ne uscì molto facilmente; egli disse: questi 98 milioni sono produttivi. Però, analizzando la produttività di questa cifra, troviamo che 22 milioni si riferiscono alla Pontebba, e 10,366,000 lire sono il reliquato della somma che il Governo si assunse di pagare per il porto di Genova, pel Gottardo e per il concorso al ponte del Ticino. Nei 98 milioni vi si comprende inoltre la costruzione della strada Camerlata-Chiasso, Treviglio-Coccaglio.

È d'uopo però riflettere che lo Stato poteva avere queste strade senza spendere alcuna somma, perchè i contratti stabiliti fra la società dell'Alta Italia ed il Governo sono tre, ed i conti si fanno separatamente per ciascuna delle reti contemplate nei singoli contratti. Vi è un contratto per le strade che la società comprò e che appartenevano all'antico regno subalpino; vi è un contratto per le strade dell'Italia centrale; e vi è un altro contratto per le strade lombardo-venete. Ebbene, i redditi delle strade lombardo-venete sono così elevati che non espongono il Governo a pagare veruna garanzia, e vi è un reliquato di avanzo così vistoso che, qualora la società avesse costruito queste strade, il Governo non era esposto a subire perdita alcuna.

Occorre una somma per ridurre le strade in condizioni normali; quella somma, che quando si compra una casa, si chiama fondo per pronti restauri. Allorchè fu comprata la rete delle Romane, si fece un'inchiesta per vedere a quanto ascendeva la

spesa necessaria per mettere la rete in condizioni normali, e fu trovato che occorrevano 46 milioni.

In questo caso non è stata fatta nessuna ricerca, ed è un riscatto che si fa a cancello chiuso, e ad occhi chiusi. Ma dalle mie informazioni (e credo che sieno esatte), risulta che ci vogliono circa 55 milioni per mettere la rete in condizioni normali.

Il tempo trascorso dalla concessione non è calcolato, e sono dimenticate 2,400,000 lire dell'antica relazione, che si danno per stralcio delle liti.

Considerando tutte queste partite, e i 32 milioni che si trovano nei 98 produttivi, io credo di essere oltremodo discreto affermando che lo Stato dovrà pagare 100 milioni improduttivi, i quali rappresentano il frutto di 5 milioni e mezzo; che, uniti agli 11 milioni della relazione, formano un onere annuo sul bilancio dello Stato fra i 16 e i 17 milioni.

Ma, si dice, vi sarà uno sviluppo ulteriore nel reddito delle linee!

Qui si giuoca sul futuro, e con questo sviluppo ulteriore si pretenderebbe giustificare il contratto.

In Francia è accaduto che si è sviluppato il movimento economico del paese, ma insieme con questo sono aumentate le linee trasversali, e le secondarie; il commercio, riproducendosi sopra una rete più estesa, ha fatto sì che il traffico, sulle linee precedentemente esistenti, anzi che aumentare, è diminuito.

Ammettendo che aumenti il traffico e il reddito lordo, chi è che potrà vedere sino a qual punto accrescerà il prezzo del carbone, il prezzo dei ferri e della mano d'opera; e chi può prevedere in qual proporzione aumenteranno le cose che sono necessarie per conseguire il reddito lordo?

L'onorevole Boselli, sebbene professore di economia, quando ci ha parlato di paesi industriali dove il reddito va continuamente aumentando, non ha riflettuto all'immensa differenza che passa tra un paese industriale e un paese agricolo. Nei paesi agricoli spesso si avvera questo fenomeno che, quando vi è una grande abbondanza di raccolto, diminuisce il traffico, perchè tutti hanno il grano in casa, hanno il vino in casa e nessuno si trova nella necessità di andarlo a provvedere. Indi, come tesi generale, in un paese agricolo, dove le industrie non hanno una grande importanza, l'aumento di prosperità non sempre produce l'aumento del traffico. E, cosa curiosa, qualche volta accade che, negli anni di carestia, le strade ferrate rendono più che negli anni di abbondanza.

Le crisi, tanto economiche che politiche, le quali possono verificarsi in avvenire, sono assolutamente imprevedibili; indi coloro i quali fanno assegnamento sopra questo aumento di traffico, fanno i

conti sul futuro, ed io credo che il futuro sia assolutamente imprevedibile.

Un altro modo per fare accrescere il reddito, dicono i nostri avversari, è l'aumento delle tariffe.

Io mi sono formato un concetto, sarà erroneo, ma è questo che, prendendo le ferrovie, se ne volesse fare un cespite d'imposta accrescendo le tariffe. Ed infatti, nella relazione Gabelli, è preso atto delle dichiarazioni che in questo senso fece il precedente ministro dei lavori pubblici. L'aumento delle tariffe può anche in qualche caso aumentare il reddito, ma è certo che arreca un danno immenso al bilancio della nazione. Questo aumento di reddito a prezzo sì caro, non posso accettarlo, sarebbe molto dannoso. *(Bene!)*

Si dice poi che bisogna considerare che con questo contratto siamo liberati dalla garanzia, ma per pagare la garanzia bisogna che il reddito sia minore dei 32 milioni.

Il sistema dell'esercizio per parte dello Stato ci era proposto, ed era sostenuto da quegli uomini i quali avevano difeso i principii manifestati nella Regia, i quali avevano giustificato la vendita delle ferrovie del Piemonte, i quali l'anno scorso ci presentarono un progetto di riscatto ed esercizio delle ferrovie per parte dello Stato.

Questi cambiamenti fanno vedere come essi non avessero troppa fede nella loro opinione.

Si risponde, e questo sta bene: la società non è vitale, si andrebbe certamente incontro al fallimento, e non si è fatto altro che trattare questa società come le Romane.

Questo è il cavallo di battaglia di coloro che vogliono giustificare l'operato del precedente Ministero. Quindi è impossibile non esaminarlo.

La Commissione ha un documento dal quale risulta che, negli esercizi 1869-1874, l'utile degli esercizi, liquido, distribuibile agli azionisti, è di lire 70,785,389, il quale produce in media una somma distribuibile agli azionisti di lire 11,797,565. In guisa che gli azionisti, stando non al 1874, che è il solo anno che si prende per base per giustificare il contratto, ma alla media di sei anni, il capitale azioni viene ad avere un frutto di 3 15 per cento. Volendo conoscere il frutto che in conseguenza del contratto di Basilea, verranno ad avere gli azionisti; conviene vedere a quanto ascende l'aumento del reddito per la società, in conseguenza dei patti stabiliti.

Se si fosse pattuito di continuare a dare per annualità il reddito attuale, le condizioni finanziarie della società rimanevano quali sono, ma invece di 32 milioni se ne danno 39 e mezzo; il che porta un aumento di reddito alla società di lire 7,119,212,

rappresentanti un frutto dell'1 89 per cento sul capitale azioni, in guisa che l'asserita identica condizione che si fa alle Romane, con il frutto dell'1 89 per cento, porta il frutto totale a lire 5,4 per cento.

Un contratto di questa natura credo che non possa giustificarsi se non che coi principii dell'autoritarismo e dell'accentramento, servito come scopo che voleva raggiungersi.

Egli è naturale che, quando si ritiene di ottenere un grande beneficio politico da un certo indirizzo, 200 milioni per arrivare a questo risultato, è poca cosa, ed io trovo in questo una conferma delle opinioni politiche che professano i nostri avversari.

(L'oratore si riposa per due minuti.)

Siccome sono assai stanco, e sono molte le cose che dovrei rispondere agli argomenti portati dall'onorevole Boselli relativamente ai principii contenuti all'articolo 4, così è in quell'occasione che mi riservo fare le osservazioni che crederò più opportune. Per ora mi limito soltanto a rispondere a quanto ha detto sulla questione militare.

Esso è venuto innanzi coll'autorità del maresciallo Moltke, ed ha dimenticato che egli si servì delle ferrovie francesi adoperando gli impiegati francesi. Poi l'onorevole Boselli ci ha parlato delle ferrovie possedute dallo Stato nel 1859, ed ha dimenticato che nel 1859 una gran parte del materiale mobile dello Stato fu preso dagli Austriaci, mentre nel 1866 il servizio fu fatto regolarmente.

In una parola, signori, sebbene grandi sieno gli oneri finanziari cui va incontro lo Stato col presente contratto, ritengo altresì che sarebbero immensi i danni qualora si devenisse ad una crisi ministeriale, indi i benefizi politici fanno contrappeso a questi danni economici. Credo che tornare indietro produrrebbe conseguenze funeste.

Così tutto considerato, e la questione politica e la questione finanziaria, mi sono determinato a dare il mio voto favorevole al presente disegno di legge, e credo che in avvenire questo voto politico sarà fecondo di buoni risultati. *(Segni di approvazione)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurogò nato.

MAUROGÒNATO. *(Della Giunta)* La Camera sa che non ho l'abitudine di abusare della sua pazienza e del suo tempo; anzi, vedendo iscritti molti fra i più facondi oratori della parte nostra, competentissimi nella materia e responsabili della legge che stiamo discutendo, avrei preferito di tacere. Se non che, per un caso abbastanza raro, nella Commissione mi trovai quasi solo. Dico quasi solo, perchè, quantunque io avessi per compagno un valorosissimo atleta, l'onorevole Sella, egli, come negoziatore della con-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

venzione di Basilea, era in una condizione affatto eccezionale.

Io mi trovava dunque in presenza di sette rispettabilissimi colleghi molto abili, molto compatti, i quali avevano intorno a questo argomento opinioni molto ferme ed incrollabili, ed io non poteva sperare in alcun modo di convertirli mediante la discussione.

Io avrei voluto inserire nella elaborata relazione dell'onorevole Puccini un controvoce, nel quale avrei cercato di combattere quelle fra le sue osservazioni dalle quali io dissentiva, ma il tempo è mancato, imperocchè la relazione non fu letta alla Commissione che mercoledì mattina, ed era grandissima l'urgenza di distribuirla, e di aprire la discussione. Io non avrei voluto avere la responsabilità di ritardarla di un solo momento.

Però la Camera non ignora come si pensasse e si ripetesse da parecchi che il danno recato all'erario dalla convenzione di Basilea fosse di 100, di 150 e perfino di 250 milioni; la stessa relazione dell'onorevole Puccini contiene parecchie censure, le quali, quantunque attenuate dal *bagno freddo* della convenzione di Parigi, si risolvono in un giudizio abbastanza severo della convenzione medesima.

Delle due, l'una: ed io non aveva capito niente, ed avendo capito, aveva dato il mio voto ad un contratto che recava allo Stato un grandissimo detrimento.

Io non poteva accettare nè l'una nè l'altra di queste ipotesi; perciò la Camera saprà apprezzare i motivi per i quali io credetti mio dovere di esprimere a voce i criteri che mi hanno indotto a dare il suffragio favorevole a quel contratto.

Premetto che fin dal 1868 ho sentito l'urgente bisogno per la salvezza degli interessi nazionali, che la separazione della rete meridionale austriaca da quella dell'Alta Italia fosse compiuta. Ricorderò alla Camera che in quel tempo le tariffe dell'Alta Italia erano organizzate in modo che i trasporti ed i transiti attraverso le provincie venete erano ridotti quasi impossibili. Basti il dire, ad esempio, che un carico di cotone che fosse arrivato a Trieste per essere spedito a Monaco passando per Vienna e percorrendo parecchie centinaia di chilometri di più, avrebbe costato 20 per cento meno, che andando da Venezia direttamente a Monaco. Non parlo d'altri inconvenienti di questo genere per amore di brevità.

L'onorevole Boselli ha detto che simili fatti si ripetevano anche a danno della piazza di Genova, per cui quella Camera di commercio aveva vivamente reclamato.

Dovendo io riferire alla Camera sopra un pro-

getto di legge relativo alle tariffe ferroviarie, ricordo di avere inserito nella mia relazione del 3 aprile 1868 le seguenti parole: « Nel Veneto la diversità di trattamento è tale che potrebbe sembrare un sistema *appositamente* organizzato per portare al commercio di quelle provincie il maggiore detrimento, e impedirne ogni attività e ogni sviluppo a vantaggio esclusivo dei porti esteri e con danno gravissimo di tutta Italia. » E soggiungeva che: « le tariffe attualmente in vigore escludono perentoriamente l'Italia dal grande commercio orientale. »

Nella discussione che ebbe luogo il 6 luglio 1868, ho presentato un ordine del giorno, col quale io domandava sei provvedimenti, che furono tutti presi in considerazione dal ministro Cantelli.

Ricordo che il Consiglio provinciale di Venezia si era anche esso occupato di questo argomento, nominando una Commissione, della quale facevano parte i nostri colleghi Luzzatti e Collotta; e finalmente, dopo lunga battaglia, si riuscì a modificare queste tariffe e a togliere in gran parte i lamentati disordini. Ma pure, se l'effetto si impedì, la causa rimase sempre minacciosa; e difatti anche attualmente noi vediamo che il transito da Venezia per il Brennero è molto danneggiato dalle tariffe più favorevoli che si applicano dalla società della *Südbahn* per la strada che da Trieste arriva al Brennero e a Monaco per Franzenfeste.

Voi mi chiederete come fosse possibile che i consiglieri d'amministrazione dell'Alta Italia, essendo uomini rispettabilissimi e amanti del loro paese, questi inconvenienti si potessero verificare. La spiegazione me la diede un giorno l'illustre Paleocapa che era allora il presidente del Consiglio d'amministrazione. Egli mi diceva che, quantunque fosse trattato dalla società dell'Alta Italia e della *Südbahn* colla massima distinzione, però egli non aveva alcuna forza, alcuna autorità, perchè gli Italiani non avevano azioni, e perciò i padroni veri della società organizzavano le tariffe, secondo il loro particolare interesse e le loro vedute.

Io non vorrei che si deducesse da queste parole la mia avversione a che i capitali esteri vengano in Italia ad istituire e fecondare le industrie.

Io sono all'opposto pienamente concorde col mio egregio amico, l'onorevole Boselli, ed anzi dico che, avendo noi grande difetto di capitali, dobbiamo fare ogni sforzo, affinchè gli stranieri accorranò qui in nostro soccorso. Noi dobbiamo fare ad essi la migliore accoglienza, e trattarli con giustizia ed equità.

Ma altra cosa è che una società estera porti in Italia i suoi capitali senza avere al di là dei confini

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

altri rapporti, altri interessi in contraddizione coi nostri, ed altra cosa è che ci sia una società la quale abbia il suo centro di gravità fuori d'Italia, ed interessi che in alcuni casi sieno in opposizione ai nostri. Nella prima ipotesi gli esteri acquistano, per così dire, un diritto di cittadinanza adottiva, e sono pienamente solidari con noi. Ma nella seconda ipotesi avviene tutto l'opposto.

Vi sono poi le necessità e convenienze militari, le quali reclamano che quella società che esercita le linee conducenti agli sbocchi delle Alpi, sia veramente nazionale. Io non esagero i pericoli che possono sorgere nel caso contrario; non credo che il materiale mobile possa da un momento all'altro sparire; ma altro è esagerare i pericoli, altro è chiudere gli occhi e dire che non ce ne sia alcuno. In caso di guerra, quando sorge la necessità di servizi pronti e precisi, i rapporti con una società ferroviaria amica e nazionale sono molto più sicuri di quelli con una società estera, che potrebbe appartenere appunto alla nazione colla quale fossimo in lotta.

A queste ragioni però se ne aggiunse successivamente un'altra molto seria, la quale consiste nelle liti gravissime che pendono fra la società dell'Alta Italia ed il Governo italiano. Essendo stato uno degli arbitri scelti a decidere intorno a quelle questioni, ne ho un'idea abbastanza precisa. Le questioni di contabilità che ci erano state sottoposte sono nientemeno che 77, ed importano milioni parecchi. Io non voglio dire quale delle due parti abbia ragione, perchè appunto per avere formato parte di quel collegio di arbitri, credo mio dovere di impormi la massima riserva.

Noi tutti ci siamo dimessi dacchè la questione del riscatto si portò nel Parlamento e nessuna decisione fu emanata. Ma questo posso dichiarare, senza timore d'ingannarmi, che, cioè, nè tutte le questioni saranno risolte a favore del Governo, nè tutte a favore dell'Alta Italia, e che le somme reclamate dall'Alta Italia sono maggiori di quelle che sono pretese dal Governo italiano.

Di più ho dovuto notare con vivo dispiacere tale un accanimento e una così grande esacerbazione fra le due parti, che, secondo il mio parere, senza la Convenzione di Basilea, che troncò dalle radici e risolse tutte le questioni in un colpo, sarebbe stato impossibile trovare fra l'Alta Italia e il Ministero quel *modus vivendi* che solo avrebbe resa conciliabile la esistenza di quella grande società nel nostro paese.

Pende inoltre una seconda questione gravissima, della quale l'onorevole presidente del Consiglio deve sapere qualche cosa, perchè credo che egli fosse uno degli arbitri, la questione cioè che si riferisce all'au-

mento delle tariffe, e alla soppressione dei treni improduttivi.

L'Alta Italia, che in passato per aumentare il traffico, aveva ribassato le sue tariffe, pretende di essere autorizzata dal suo decreto di concessione ad aumentarle nuovamente fino a un dato limite, in vista dell'aggio del prezzo, del carbone aumentato, ecc.

Il Governo italiano lo negava, rifiutando il permesso di qualsiasi aumento, ed inoltre pretendeva che i treni fissati, quantunque risultati improduttivi, fossero dalla società in ogni modo mantenuti.

Io non voglio dire quale delle due parti abbia ragione; questo so che l'Alta Italia pretende, dacchè le fu proibito l'aumento delle tariffe e la soppressione dei treni, nientemeno che sei milioni circa all'anno d'indennità.

La separazione delle due reti era obbligatoria secondo i trattati; siamo tutti d'accordo che i trattati stessi non imposero il riscatto; senonchè furono già dette assai diffusamente nella relazione che accompagna il primo progetto di legge, per quali motivi ed ostacoli di fatto, giuridici ed economici, la separazione della società in due parti fosse impossibile.

Un altro mezzo veniva suggerito dall'onorevole Puccini, che per verità non mi pare potesse avere effetto pratico. Egli diceva che il Governo avrebbe potuto comperare le azioni e le obbligazioni della società e rendersi così padrone delle ferrovie quasi che fosse possibile acquistare quei titoli all'attuale prezzo di borsa. Ognuno facilmente comprende che se il Governo comparisse alla Borsa per acquistare migliaia e migliaia d'azioni e di obbligazioni, il prezzo ne aumenterebbe immensamente; poi bisognerebbe che il Governo le comprasse tutte, divenendo padrone anche della rete austriaca; se ne comperasse solamente una parte, non avrebbe che un interesse più o meno importante nella società, ma non sarebbe mai il proprietario delle linee, e non so come si sarebbe poi risolto il problema dello scioglimento finale della società.

Non credo necessario su questo argomento di aggiungere ulteriori parole.

Restava dunque il solo rimedio del riscatto, che poteva essere fatto o dall'Austria o da noi.

Non ripeto le ragioni lucidamente esposte nella relazione suindicata per provare quanto danno avrebbe risentito l'Italia, se il riscatto fosse stato fatto dall'Austria.

D'altronde l'onorevole presidente del Consiglio, nell'ultima sua relazione, con quella lealtà che lo distingue, ha confessato che il modo più semplice per arrivare alla separazione era appunto il riscatto. Non credo adunque necessario di aggiungere ulteriori osservazioni su questo argomento.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

Una volta che il Ministero cessato deliberò di fare l'acquisto di tutte le ferrovie dell'Alta Italia, dobbiamo esaminare come furono condotte le trattative.

Io lascio per un momento da parte la relazione del cessato Ministero, perchè mi pare che non abbia molto giovato a chiarire le idee, e che piuttosto sotto certi punti di vista le abbia confuse.

Naturalmente l'onorevole Sella doveva cominciare col mettere per base del riscatto il reddito delle ferrovie. Gli si fa quasi un rimprovero di non averci pensato, mentre risulta chiaramente dalle istruzioni che egli aveva impartite all'onorevole conte Cambray-Digny, allorché lo si voleva incaricare di queste trattative, risulta chiaramente, io diceva, la sua intenzione che la base del riscatto dovesse essere il reddito.

Se non che per concludere gli affari bisogna essere in due. Anche questa base del reddito delle strade non era la cosa più semplice, imperocché per fissare il reddito netto bisognava prima sapere come sarebbero state decise le varie questioni che, come dissi poco fa, pendevano innanzi al collegio arbitrale, relativamente al modo di calcolare il prodotto netto; ed inoltre bisognava fare un'accurata analisi, in contraddittorio colla società, delle varie spese che venivano dedotte a diversi titoli dal reddito lordo per trovare il reddito netto.

Ma sorgeva un'altra grave questione, già accennata dall'onorevole Boselli.

Il barone Rothschild avrebbe potuto soggiungere: prima di fissare il prodotto netto delle mie strade, esaminiamo quale prodotto avrei diritto di ottenere, perchè se voi mi obbligate a contentarmi di un prodotto minore, sebbene penda dinanzi agli arbitri il giudizio sul punto se io abbia o no il diritto di aumentare le tariffe, nei limiti della mia concessione, come volete voi calcolare come vero prodotto di diritto e di fatto quello limitato, che ho attualmente?

Vede dunque la Camera come su questo terreno le difficoltà sarebbero pure state gravissime.

La società da parte sua voleva considerare, come base il costo del materiale e delle strade, ed allora lo stesso onorevole Sella opponeva ciò che fu più volte e da molti notato, che cioè questa base non era ammissibile, perchè il materiale mobile era notato nell'inventario a prezzo di costo, quantunque in parte consumato, e si addebitarono al *conto capitale* alcune somme che avrebbero dovuto invece annoverarsi fra le spese annue, per cui era impossibile anche per questa via di giungere ad un accordo.

Le trattative adunque non trovavano la via per

progredire, quando, più che altro per tentare in qualche maniera di intendersi, si propose che pel riscatto dell'Alta Italia si seguisse il sistema adottato per le ferrovie romane.

Ma questo non era che un modo decente di ripigliare le trattative medesime; e vi prego di credere, che tanto dal lato della società, quanto dal lato dell'onorevole Sella si badava essenzialmente alla somma di denaro, che sarebbe stata rispettivamente ricevuta e pagata.

L'Alta Italia avrebbe considerato se le conveniva di vendere le sue strade per quella data somma, e l'onorevole Sella dal canto suo avrebbe studiato se convenisse al Governo italiano di comperarle per quel prezzo. Tutto il resto non era che forma.

Io adunque, come commissario, doveva esaminare se la somma convenuta pel riscatto fosse soverchia o se invece corrispondeva ad un prezzo giusto e conveniente. E ragionai in un modo che mi pare molto semplice.

Io diceva: si domandano 110 milioni per il materiale mobile. Dico 110 milioni, perchè quei sei milioni che furono dedotti, dovevano essere detratti in ogni modo, rappresentando l'aggio della somma che dalla società nell'acquisto del materiale medesimo fu pagata in carta, mentre noi ne la rimborsiamo in oro.

Dunque, diceva io, questi 110 milioni non corrispondono al prezzo vero attuale, poichè, come fu detto tante volte, in questo materiale mobile sono compresi tanti oggetti, già vecchi e consumati, ed inoltre si verificò il fatto molto singolare che questa partita venne addebitata di tutte le spese fatte per riparazioni, di modo che il materiale vecchio e riparato, costava più che il nuovo. Io quindi diceva: da questa somma bisogna diffalcare almeno venticinque milioni.

E così io stava in certo modo al disotto ancora di quel calcolo, del quale parla la relazione, fatto da uomini probi, i quali asserivano, che il valore di questo materiale poteva considerarsi inferiore a 100 milioni. Di maniera che, siccome io dai 110 ne diffalco mentalmente 25, resto al disotto dei calcoli suindicati, perchè non intendo di pagare più di 85 milioni.

Ora resta a vedere quale somma intendiamo di pagare per l'acquisto delle strade; questo è il conto che ci resta a fare per formarci una idea precisa del contratto.

La società aveva iscritto nel suo bilancio la somma di 613 milioni per valore delle strade. Di quali elementi è composta questa somma?

I chilometri venduti sono in complesso 1973. Il valore delle strade che la società ha comperato dal-

L'Austria ascende in cifra rotonda a 56 milioni. Io ricordo molto bene che, quando l'Austria vendè le ferrovie venete alla società dell'Alta Italia si disse che le aveva cedute per un pezzo di pane. Ebbene la società le trasmette a noi al prezzo di costo; possiamo lagnarci? O piuttosto, la società, non avrebbe diritto di dirci che valgono di più, e che se le ha comperate a buon mercato, non ha alcun obbligo di darcele al medesimo prezzo?

La lunghezza di queste linee ascende a 405 chilometri. Poi ci sono le linee di 707 chilometri che il Governo italiano ha venduto alla società con la convenzione del 1865 per 176 milioni, sottratto il valore del materiale mobile.

Io ho inteso sempre dire che l'Italia aveva venduto queste strade per un prezzo assai meschino ed inferiore al giusto. Ebbene! Anche esse sono calcolate in bilancio e cedute a noi al prezzo di costo.

Vengono poi le linee costruite dalla società, e per le quali essa ha, secondo il bilancio, impiegato 368 milioni (cito sempre le cifre tonde perchè non vale la pena di parlare dei rotti); ma è necessario ricordare che in questi 368 milioni sono agglomerate le spese sostenute dalla società sino a tutto il 1874, per completare e migliorare le linee che aveva comprato dall'Austria e dall'Italia.

Io non ho modo di verificare quale somma essa abbia impiegata in queste spese; lo stesso Ministero lo ignora; sarebbe stato necessario chiederlo alla società. Io, come individuo, certamente non poteva fare quella domanda, e nella Commissione non mi pareva fosse il caso di insistere per avere tale notizia; per conseguenza suppongo, così ad occhio e croce, che la società abbia spesi 38 milioni in questi miglioramenti. Non credo di essere molto lontano dal vero.

Qual è la conseguenza di tutto ciò? che stando all'asserito prezzo di costo, dovremmo pagare 330 milioni, per acquistare 861 chilometri di strada. È troppo! dicevo io, bisogna fare un taglio, imperocchè è verità incontrastata, che questo calcolo dei capitali non è esatto e che vi si sono aggiunte tante somme che dovevano considerarsi come spese annuali di manutenzione od altro. Ebbene, conclusi 30, si difalchino 100 milioni! È forse poco? Credo che anche lo stesso mio ottimo amico, l'onorevole Gabelli, se fosse presente fra noi, ne sarebbe contento. Su tale ipotesi, ci restano per 230 milioni 861 chilometri.

Ma, badate bene, che in questi 861 chilometri sono compresi i 95 della linea della Porretta, fra Pisa e Bologna, i quali costano, secondo alcuni 750, secondo altri 850,000 lire al chilometro. Atteniamoci alla media e supponiamo che sieno 800

mila lire. Dunque questi soli 95 chilometri hanno costato alla società 76 milioni. In tal modo ci resterebbero per 154 milioni, 766 chilometri di strada; i quali verrebbero a costarci lire 201,045 al chilometro, e certamente non è molto.

Tutti gli 861 chilometri, calcolata anche la linea della Porretta, ci verrebbero a costare 267,107 lire al chilometro e badate che si comprende in questa cifra anche la linea Bussoleno-Bardonecchia, che costò enormemente.

Da questi calcoli consegue, che in complesso i chilometri 1973 costarono alla società, secondo il suo bilancio, 306,745 lire al chilometro, e che difalmando i 100 milioni che io ho detratti, ci vengono a costare 256,052 lire, sempre al chilometro. Su queste basi non mi pare possibile che si possano considerare soverchiamente pagate, tanto più che in tale ipotesi avremmo a questo prezzo acquistato il ponte della Laguna di Venezia, la strada della Porretta, la strada di Torino-Genova, quella di Bardonecchia ed altre di difficile e costosissima costruzione. Ed inoltre dobbiamo ricordare che nelle linee medesime si ammirano stazioni ampie e monumentali; che per quanto mi si assicura, c'è in complesso circa il 15 per cento di doppi binari; per cui, tutto considerato, non mi pare in alcun modo possibile di sostenere che il contratto sia oneroso come alcuni suppongono; tanto più allorquando si rifletta che, compiuto il riscatto, noi non abbiamo più alcun obbligo verso la società delle meridionali austriache, nè verso gli obbligatari, nè verso alcuno. Diveniamo liberi dispositori di una magnifica rete, i cui prodotti, si dica ciò che si vuole, non possono che aumentare, come sono sempre, più o meno celereamente, aumentati, tanto più che percorre provincie ricchissime, popolose e molto prospere.

Mi domanderete ora, se l'acquisto ci riesce a buon mercato sotto il punto di vista finanziario. Allora debbo rispondere che non possono considerarsi comperate a buon mercato in questo senso: che cioè noi dobbiamo aggiungere una non lieve somma ogni anno per saldare il disavanzo dei prodotti in confronto agli oneri e ai nuovi impieghi di capitali. E ciò dipende principalmente dall'elevato saggio degli interessi, per cui ci costa troppo il capitale che dobbiamo procurarci. Solo quando potremo ottenere capitali a buon mercato, noi potremo costruire le strade e ottenere un prodotto che corrisponda almeno alle spese.

Finchè dobbiamo pagare il 6 per cento ed anche più, è impossibile che le strade diano un profitto sufficiente e che lo Stato non ci rimetta del suo. Noi dobbiamo dunque aumentare le strade perchè la prosperità e l'attività più diffuse producano un

aumento di capitali; quando questi saranno più abbondanti, naturalmente diminuirà il saggio dell'interesse.

Da questa semplice esposizione che vi ho fatta risulta che, pretendendo una diminuzione complessiva di 125 milioni, non ho fatto che supporre quello che precisamente ha fatto ed ottenuto l'onorevole Sella. Dalla relazione del precedente Ministero risulta in modo incontestabile che noi abbiamo ottenuto un abbuono di 125 milioni dal prezzo così detto di costo, che figura negli inventari della società, ma solamente non risulta abbastanza chiaramente.

Essendosi detto, che la base delle trattative doveva essere il trattamento fatto alle ferrovie romane, si suppose che la metà del capitale complessivamente raccolto mediante azioni dalla società della *Südbahn* e dell'Alta Italia fosse impiegato nella parte italiana e che per il rimanente fosse stato provveduto colla emissione di obbligazioni. Perciò le 375,000 azioni (che sono la metà del totale) dovendo calcolarsi fruttifere del solo 1 1/2 per cento e ammortizzarsi in 93 anni, quantunque rappresentassero un effettivo esborso dei soci di 187,500,000, non si calcolano nell'annuità che dobbiamo pagare se non per annue lire 3,752,070, che al 6 per cento (ammortizzazione compresa) corrispondono per noi a sole lire 62,534,500 di capitale, invece di lire 187,500,000; vale a dire, pagando in questo modo i 613 milioni, veniamo a risparmiarne 125, e tutto ciò passa quasi inosservato.

Chi legge quella relazione ministeriale, se non ha molta abitudine di simili calcoli, non se ne accorge. La *mise-en-scène*, permettetemi l'espressione, non fu abile; e tanto è ciò vero, che molti credono che effettivamente si riscattino le 375,000 azioni, mentre ciò non è affatto vero; non si riscatta niente.

La società della *Südbahn* non ha fatto altro che ne dare una parte della sua proprietà, ma resta tale e quale con tutte le sue 750,000 azioni.

Lo stesso relatore, da alcune frasi della sua relazione (non lo so, ma sorge il dubbio) pare che credesse anche lui che si ammortizzassero e si riscattassero le 375,000 azioni.

(Il deputato Puccini fa segni negativi.)

Non sarà, io non dico che sia, ma alcune sue frasi servono a mantenere questo equivoco.

Ecco ciò che egli dice:

« Come dunque e con qual cuore si faranno i pianti e gli omei, se mediante il riscatto, ad una metà delle azioni rimane assicurato un interesse mite, se vuolsi, ma pur sempre un interesse? Non giusto adunque si è il qualificare di scarso, d' inadeguato l'interesse dell'uno e mezzo per cento sta-

bilito per le azioni, le quali hanno per questo a rallegrarsi come quelle che *giungono ad assicurare* ciò che forse avevano per sempre perduto... »

Ma non si assicura niente a nessuno. Quelle azioni restano come sono. Naturalmente concorrono a ricevere la loro quota della nostra annuità, ma non si riscatta nè all'1 nè all'1 e mezzo per cento; lo ripeto, non si riscatta nulla.

Prosegue a dire l'onorevole relatore:

« Non è vero che quell'uno e mezzo di frutto corrisponda al trattamento usato colle Romane (e qui il relatore dice cosa giusta e vera) le quali si mandano in pace con questo solo, mentre alla società della *Südbahn*, oltre alla certezza di un interesse, rimane per le sue azioni il reddito pure della parte migliore e più produttiva delle sue linee. »

Io, lo ripeto, mi guarderei bene dall'asserire, che egli non si sia formata una idea precisa dell'operazione; dico solamente che dal modo come è scritta la relazione del Ministero precedente, e per effetto di alcune frasi della relazione dell'onorevole Puccini, molti hanno dedotto (e questo lo so perchè alcuni me l'hanno domandato) che le 375,000 azioni vengano riscattate. La verità vera è che noi paghiamo 125 milioni di meno di quanto, secondo i bilanci della società, costituisce il valore del materiale mobile e delle strade.

Si dice che la *Südbahn*, dopo la convenzione di Basilea, resterà in una condizione molto favorevole. Tanto meglio, dico io: io non ho alcun desiderio che i suoi affari vadano male; ma se dovessi stare ai documenti che furono trasmessi alla Commissione, dovrei concludere il contrario. Essa rimarrà in una posizione meno cattiva, ma sempre abbastanza difficile. Ma si trovasse anche molto meglio, forse ciò riguarda noi? Ci abbiamo noi a che fare? Supponiamo che io comperi tre lotti di beni ecclesiastici, e che ne voglia vendere due per conservarne uno per me, e il compratore dei due lotti, al quale paresse che io abbia chiesto troppo, mi dicesse: ma voi fareste un troppo buon affare, il terzo lotto vi resterebbe per poco o niente. Io potrei rispondere: voi non ci dovetevi entrare, ciò non vi riguarda; se volete comprare i due lotti al prezzo che io vi domando, sta bene, altrimenti me li tengo io.

Si osserva inoltre, che in una divisione tra fratelli per agire giustamente, si deve prendere per base il reddito dei beni da dividersi e non il loro costo. Ma questa osservazione sarebbe giusta, se si facesse la separazione delle due reti fra gli azionisti, che sono fratelli; se, per esempio, ad ogni azionista che avesse 10 azioni, se ne volesse dare cinque delle ferrovie meridionali e cinque di quelle dell'Alta Ita-

lia, facendo la divisione su questa base; ma il caso attuale è ben diverso. La società non si divide, essa non fa che vendere una parte del suo patrimonio e procura naturalmente di venderlo alle migliori condizioni possibili.

Io dunque concludo che, malgrado quanto si asserisce e si sostiene in contrario, la separazione era indispensabile, il riscatto era l'unico modo possibile per riuscirvi. Bisognava che riscattasse l'Austria, o che riscattassimo noi, ed era evidentemente preferibile che riscattassimo noi, pagando quanto meno si poteva.

E quanto fosse difficile ottenere queste reti a minor prezzo, lo prova ad evidenza la missione dell'onorevole Correnti. Noi dobbiamo essergli molto grati per l'abnegazione colla quale ha accettato questa poco gradevole missione, ma in quanto al prezzo, ad onta che sovrastasse la minaccia di una guerra orientale, ad onta che il credito della società si trovasse scosso da queste trattative e dalle rivelazioni alle quali diedero luogo, il barone di Rothschild non potè fare ulteriori concessioni importanti, vale a dire l'onorevole Sella gli aveva già strappato l'ultima parola, e maggiori ribassi non poteva accordare.

Il nuovo Ministero trovò la convenzione fatta e doveva dire necessariamente che era onerosa, il nuovo Ministero doveva dire l'opposto di quello che diceva il precedente, altrimenti non rappresenterebbe l'Opposizione.

DEPRETIS, *presidente del Consiglio*. Se fosse stato Maurogònato.

MAUROGÒNATO. No, onorevole presidente del Consiglio, io devo rendere a lei questa giustizia. Ella non ha mai seguito i suoi amici nei giudizi esagerati che ripetevano intorno alle conseguenze dannose della convenzione di Basilea.

L'onorevole Depretis ha tentato di avere qualche vantaggio importante, ed ha fatto il possibile per ottenerlo, ma non ci potè riuscire, poichè invero, fatta bene l'analisi, non si poteva concludere l'acquisto a migliori condizioni.

L'onorevole Depretis avrebbe potuto dire: il Ministero precedente aveva comperato queste strade ed era disposto ad esercitarle per conto dello Stato. Noi non vogliamo esercitarle; dunque, non volendo seguire il Ministero precedente in questa via, non ci conviene di fare l'acquisto, le nostre finanze non sono abbastanza bene assettate, aspettiamo un altro più opportuno momento.

Oppure poteva dire: io penserò ad acquistare queste strade allorquando avrò costituito una società che le riceva immediatamente da me tali e quali; non intendo di acquistarle che momentanea-

mente, e farò quei sacrifici che saranno necessari, perchè sarà certamente impossibile che una società le assuma allo stesso prezzo.

In altre parole avrebbe potuto dire: io farò l'acquisto, quando vi sarà pronta una società che le ricompra da me.

Finalmente, se voleva accettare la convenzione di Basilea, mi perdoni il presidente del Consiglio se esprimo francamente la mia opinione, io credo che avrebbe meglio operato insistendo su quei vantaggi notevoli che ha ottenuto sui modi di pagamento, piuttostochè chiedere un abbuono di pochi milioni, dei quali una parte va perduta nei due anni di esercizio. (*Movimenti diversi*)

Lo proverò fra poco.

Io credo che la convenzione di Basilea ci porti un vantaggio sensibile relativamente al modo di pagamento, sul quale anche l'onorevole Sella aveva inutilmente insistito. I pagamenti, invece di farsi in napoleoni d'oro a Roma, si potranno fare con cambiali su Parigi e Londra.

Questa modificazione è utilissima, non però per le ragioni esposte dal Ministero nella relazione, perchè l'onorevole Depretis sa meglio di me che tanto vale comprare cambiali sull'estero, come comprare napoleoni.

Il prezzo delle cambiali estere regola quello dei napoleoni, perchè mediante la rimessa delle cambiali all'estero si fanno venire in Italia i napoleoni che occorrono, e viceversa si mandano all'estero i napoleoni per avere di ritorno cambiali. La differenza dell'aggio tra le cambiali estere e i napoleoni è sempre minima. Talvolta costano di più le cambiali, talvolta i napoleoni, secondo le ricerche del mercato. Ma se vi è grande domanda di carta estera, l'aggio dei napoleoni aumenta immediatamente. Il vantaggio vero del Tesoro consiste in ciò, che invece di tenere infruttifera tutta questa somma raccolta in cassa fino al giorno del versamento, può a mano a mano e in varie volte comprare il Parigi, scegliere i momenti più opportuni per acquistarlo ed utilizzare l'interesse del 3 o 4 per cento all'anno, tenendo in portafoglio le cambiali, invece di conservare i napoleoni infruttiferi e questo è un vero guadagno per l'erario.

Un altro vantaggio è pure quello ottenuto nel pagamento dei 90 milioni per prezzo del materiale, la rendita essendo in questi ultimi giorni aumentata. Si diceva dall'onorevole Toscanelli, che un terzo importante vantaggio si è ottenuto colla garanzia del prodotto netto di 31 milioni e mezzo.

Accetto volentieri questa garanzia, perchè è sempre bene essere sicuri, ma badi bene l'onorevole Toscanelli, non credo che il prodotto netto del 1875

sia così meschino, quale egli lo suppone. E sa perchè non lo credo? Perchè se fosse come egli dice, la società dell'Alta Italia non avrebbe guarentito i 31 milioni e mezzo. (*Si ride*) Era impossibile che l'Alta Italia non sapesse in giugno quale sia stato il reddito delle nostre ferrovie nel 1875 e avesse fatto questo sacrificio senza farne constare e proclamare l'importanza. Io non ho il modo di constatare se veramente ci sia una differenza di quattro milioni e mezzo, come egli dice, perchè i bilanci dell'Alta Italia pel 1875 non sono ancora pubblicati, nè potrei averne notizia anticipatamente.

È però certo, e l'ultimo rapporto del Consiglio di amministrazione lo dice, che le spese del 1875 furono molto minori di quelle del 1874, perchè i carboni ed i ferri diminuirono di prezzo. È quindi molto probabile che il prodotto netto del 1875 superi quello del 1874.

Mi si domandava perchè, e in qual modo si perderà una parte dei 12 milioni.

Prima di tutto è indubitato, che la società dell'Alta Italia che farà l'esercizio per due anni, vorrà bene guadagnare qualche cosa. Non si può pretendere che ci serva gratuitamente ed il compenso del 5 per cento sul di più dei 31 milioni e mezzo, è così tenue, che la società avrà voluto assicurarsene altrove uno maggiore.

Se lo Stato esercitasse per proprio conto la linea, esso incasserebbe giorno per giorno i prodotti. Questo vantaggio invece lo avrà la società, la quale così potrà ritrarre l'interesse sulle somme corrispondenti ai prodotti sino al giorno in cui deve farne il versamento. Nel semestre il termine medio è quello di tre mesi; perciò la società guadagna sempre l'interesse di tre mesi sulle rate che deve pagare per prezzo della locazione, cioè in due anni al 5 per cento corrisponde alla somma di 750,000 lire.

Ma v'ha per lo Stato un'altra piccola perdita.

Noi potremo bensì pagare le rate di annualità in cambiali su Parigi; ma, per quanto mi pare, anche nei due anni della locazione si dovrà sempre pagarle il 15 dicembre ed il 15 giugno, mentre incasseremo dall'Alta Italia il prezzo della locazione soltanto il 30 giugno ed il 31 dicembre. Non posso credere che la società dell'Alta Italia vorrà essere così severa per non permetterci di fare la compensazione tra queste due partite.

Sarebbe infatti assai doloroso per noi di dovere acquistare 30 milioni di cambiali su Parigi per poi riavere la medesima somma il 31 dicembre.

Voglio credere che l'Alta Italia non farà alcuna difficoltà ad ammettere questa compensazione, ma vorrà che pei quindici giorni le sia pagato l'interesse al saggio del 6 per cento, saggio abbastanza

oneroso. Perciò mi pare che in ogni modo si dovranno perdere altre 150,000 lire.

Bisogna poi non dimenticare un altro punto importante. Se ho capito bene, le spese di esercizio vengono regolate sulla base del triennio 1872-1873-1874.

Probabilmente l'Alta Italia avrà detto: io non intendo in questi due anni di dovervi rendere minuto conto di quanto spendo nel carbone, nell'olio, ecc., che dovrò comprare, e di tutte le spese che sarò per fare. Intendiamoci fin d'ora sopra una somma determinata. Quello che ho speso nei suddetti tre anni servirà di norma per diffalcarlo dal prodotto lordo e accertare così il prodotto netto. Il Ministero ha assentito.

Mi pare adunque che, siccome in quei tre anni i carboni e i ferri costarono molto di più di quello che costarono nel 1875, e che costeranno nel 1876 e 1877, la società troverà un compenso per la sua opera, compenso che io non saprei precisare, ma è naturale che lo trovi, perchè, ripeto, non è possibile l'immaginare che essa si rassegni a servirci gratuitamente.

Nella convenzione di Parigi poi ci sono molte lacune e dubbi che, se avessimo avuto il tempo di esaminarla, io mi sarei permesso di assoggettare all'onorevole presidente del Consiglio, perchè procurasse di meglio definire il senso di alcuni patti ed evitare le questioni che senza dubbio sorgerranno.

Per esempio, non si provvede al modo di calcolare il prodotto netto per quanto si riferisce a quelle questioni che erano state rimesse al giudizio degli arbitri.

Io capisco benissimo che esse sono finite per quanto riguarda il passato, ma per questi due anni come verranno regolate? Si intenderà che sieno decise a favore del Governo, oppure a favore dell'Alta Italia?

Bisogna pure decidere qualche cosa.

È pure molto dubbio ciò che si dispone intorno alle *spese generali*, per distinguere quelle che dovranno considerarsi relative solamente all'Alta Italia.

Io dubito, inoltre, che il materiale giudicato inservibile il primo agosto risulterà in fatto in molto maggior quantità di quello che dovrebbe essere, e non si sa quale ne sarà il destino. Non si provvede come sarebbe stato necessario relativamente alle strade private che rimangono in amministrazione della società, e sono esercitate col nostro materiale, ed in parte forse anche coi nostri capitali.

E nulla si dice per le costruzioni nuove, delle quali non si sa cosa sarà per succedere.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

Insomma io credo che senza un grande spirito di conciliazione, che io spero non mancherà da ambedue le parti, noi andremo incontro a liti non poche, nè possiamo dimenticare che abbiamo a fare con un appaltatore che non ha alcuna speranza per l'avvenire, e perciò non ha interesse a trattarci bene e a renderci soddisfatti.

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di credere che io non intendo di fargli alcuna censura per i dubbi che sorgono nell'esame pacato della convenzione per l'esercizio.

Il tempo era così ristretto, ed egli era così preoccupato per mettersi d'accordo coi suoi colleghi sul punto di massima, che certamente assai poco tempo egli poteva dedicare all'esame di questi dettagli.

Non mi maraviglio adunque di ciò, che è avvenuto, ma è certo che egli farà molto bene se tenterà in tempo utile di sciogliere i dubbi e di chiarire i patti, che risultassero oscuri ed incerti.

Il massimo difetto di quella convenzione a parer nostro sta in ciò che si concedono in esercizio le strade divenute nostre ad una società che non ha più scopo di migliorare il traffico, e che anzi si gioverà di questo periodo di tempo per deviare da noi il commercio, appunto come diceva prima, per fecondare la linea di Trieste a Franzenfeste, nella quale già a quest'ora furono ribassate le tariffe in modo che il nostro transito comincia a risentirne il danno.

E così pure io avrei desiderato che ci fosse stato qualche accordo per le tariffe del Tirolo italiano, imperocchè se la *Südbahn* alzasse, anche poco, le tariffe nella parte del Tirolo italiano fino al confine bavarese, il nostro transito resterebbe soffocato. Il nostro commercio indietreggerà, invece di progredire, poichè l'onorevole Depretis sa meglio di me, come una piccola differenza di tariffa basti per deviare totalmente i trasporti, tanto più essendovi un'altra linea costruita appositamente per neutralizzare i vantaggi che recava a noi la linea del Brennero.

Finalmente io sperava (ed ora parlo per un momento come veneto e mi pare di averne il diritto), io sperava che il Ministero avesse profittato di questa occasione per uguagliare le tariffe dei passeggeri nel Veneto a quelle delle altre provincie dell'Italia alta e centrale.

L'onorevole presidente del Consiglio sa benissimo che per effetto della legge del 1864 furono applicati nel 1874 alla Lombardia e all'Italia centrale tutti i ribassi delle tariffe pei passeggeri, che erano precedentemente in vigore nel Piemonte. Ne consegue che noi attualmente paghiamo non solo assai più, che nelle altre parti d'Italia, ma ben anco il 10 e il 15 per cento di più dell'Italia alta e centrale, oltre

il 20 per cento di aumento su tutti i treni diretti. Il motivo di questa differenza è evidente; siccome nel 1864 il Veneto non era annesso al regno d'Italia, non poteva essere contemplato nella convenzione che fu fatta coll'Alta Italia nel 1864. Ma questo era veramente il momento più opportuno per togliere una così ingiusta disuguaglianza.

Ed io sono sicuro che, se lo Stato avesse esercitato per conto suo queste linee, certamente la deplozata ingiustizia sarebbe immediatamente cessata.

L'onorevole Puccini osserva che dal compromesso di Parigi sorgono due vantaggi: il primo, che sono sopite tutte le liti che pendevano. Ma, mi permetta di osservargli che le liti erano già sopite coll'articolo 27 della convenzione di Basilea. Il secondo vantaggio, a parer suo, è l'aver ottenuto la sicurezza che lo Stato non eserciterà più le ferrovie per conto proprio.

Questa considerazione mi conduce ad aggiungere pochissime parole sull'esercizio da parte dello Stato. Dirò pochissime parole, perchè l'onorevole Boselli ha già diffusamente trattato questo argomento, e perchè voglio lasciare a quei più valenti oratori, ai quali alludevo nel principio del mio discorso, largo campo di esporre le loro ragioni. Io osserverò solamente che per parte mia non saprei concepire l'utilità del riscatto senza l'esercizio. Perchè deve lo Stato riscattare una strada, se non dovesse poi esercitarla?

Si opponeva da alcuni: essere necessario che la proprietà delle linee sia dello Stato, perchè in caso di fallimento esso potrà più facilmente intervenire, ed eviterà molti imbarazzi.

Tutto ciò potrà essere vero per le società colle quali abbiamo questioni in piedi, o fatti precedenti, che possano portarci qualche responsabilità verso i creditori perdenti; ma trattandosi dell'Alta Italia, colla quale, approvate le convenzioni, non abbiamo più alcuna questione di questo genere, non è il caso di applicare le suddette considerazioni.

Del resto, io mi associava alla teoria dell'esercizio dello Stato, seguendo il metodo dell'eliminazione.

Io diceva: se noi riscattiamo queste strade, a chi ne daremo l'esercizio? Ad una società estera? Io dubito molto che gli esteri, dopo l'esperienza che hanno avuta in tutti gli affari d'Italia, stenteranno a rientrare in questo genere di speculazione; parlo sempre di esteri che abbiano forza, rispettabilità e credito. Vogliamo noi affidarle ad una società nazionale? Vorremmo forse concederle alla società delle Meridionali? Questa sarebbe un'enormità tale che non può venire in mente ad alcuno. Dunque non

resta che promuovere la formazione di nuove società nazionali.

Ebbene, in tal caso io concludo (e la è cosa di fatto), che comparirebbero sempre avanti a noi i medesimi uomini; sotto altro nome, se volete, ma sarebbero sempre i medesimi. E ciò per la grande ragione che non ve ne sono altri. (*ilarità*) Essi condurrebbero con sè alcuni satelliti minori che concorrerebbero a formare il capitale complessivo; ma i capi saranno sempre gli stessi, almeno per lungo tempo. Ed io non nascondo che provo un invincibile sentimento di terrore ogni qualvolta so che si sta per presentare alla Camera un grosso contratto di questo genere; perchè se il contratto non fosse evidentemente dannoso per l'assuntore, cioè che sarebbe assurdo e impossibile praticamente, sorgerebbero subito sospetti di interessi personali, e dubbi di ogni specie, che farebbero perdere alla Camera e alle istituzioni il loro prestigio, per quanto il Parlamento italiano sia infatti uno dei più onesti Parlamenti d'Europa e del nuovo mondo.

Però debbo affrettarmi a soggiungere all'onorevole Depretis che in questi casi egli troverà difficoltà molto minori, nè ho bisogno di dirne i motivi. (*Si ride*)

Tuttavia, badi bene l'onorevole presidente del Consiglio, o stipulerà patti onerosi per le società, e allora andrà incontro ai medesimi pericoli, ai medesimi danni che abbiamo dovuto sopportare per sovvenire inutilmente le ferrovie romane e in altri casi analoghi; oppure accorderà condizioni veramente proficue per le società, e allora in verità spetterà a noi di esaminare seriamente ed attentamente se valga la pena d'incatenare lo Stato per molti anni colle società a patti troppo utili per esse, di modo che tutto il profitto che potrebbe risulterne per lo Stato e pel paese vada a vantaggio di azionisti privati. D'altronde, per me l'esercizio dello Stato nella rete dell'Alta Italia non mi pareva che incontrasse serie difficoltà, perchè l'amministrazione di quella società è così buona e vigorosa, così forte la disciplina, essa ha al suo servizio così abili impiegati che ben poca fatica avrebbe costato l'assumere l'esercizio di quella rete per conto dello Stato, risparmiando anche molte spese. Però io non disconosco tutte le gravi difficoltà di così ponderosa questione, mi è perfettamente noto quanto si disse e si può dire pro e contro, ed io mi guarderei bene dal risolverla in modo assoluto. Ma io considero la questione nello stato attuale del nostro paese, e non saprei dove trovare le società solide e bene amministrate, quali giustamente le desidera il nostro egregio relatore, affinchè gli interessi dello Stato siano pienamente assicurati.

Ma siamo propriamente tanto contenti e soddisfatti della condizione in cui si trovano le società, e dello stato dei nostri rapporti con esse? Non ci costarono forse centinaia di milioni, rimanendo sempre in condizioni pessime ed intollerabili?

La stessa società delle Meridionali, se fosse obbligata a dare esecuzione a tutti i suoi obblighi, non si troverebbe forse pur essa in grandissimo imbarazzo?

Abbiamo veramente motivo di essere tanto contenti del servizio come è fatto, e vorrebbe farsi dalle società, perchè si dica che il servizio dello Stato sarebbe peggiore? Abbiamo provato quel sistema, e sappiamo quanto valga nel nostro paese; si potrebbe adunque provare l'altro, tanto più che l'esercizio dello Stato non ci lega in perpetuo. Ogni qual volta si riconoscesse che quel sistema presenta gravi inconvenienti, si potrebbe sempre, con molta facilità, trattare con società private, che si sostituirebbero allo Stato.

Queste considerazioni mi conducono naturalmente a dire qualche parola sull'articolo 4.

Io credo appunto, come diceva benissimo l'onorevole Boselli, che il concetto fondamentale di dare allo Stato l'esercizio delle ferrovie, ha bisogno ancora di essere studiato. L'opinione pubblica non vi è ancora preparata, e non è abbastanza illuminata; ed io ricordo pure che un giornale autorevole, che ha sempre rappresentato le opinioni della sinistra, insisteva, perchè la Camera ordinasse un'inchiesta sullo stato delle società e si studiasse profondamente la questione dell'esercizio dello Stato. E se questa inchiesta era necessaria allora, perchè non lo sarà più attualmente?

Io credo dunque che sia utile ed anzi necessario di avere innanzi a noi qualche tempo per esaminare pacatamente la questione, e che perciò non convenga pregiudicarla fin d'ora.

Vi è forse pericolo che l'onorevole presidente del Consiglio assuma l'esercizio delle ferrovie per conto dello Stato? No certamente. È venuto al Ministero combattendo il concetto dell'esercizio per parte dello Stato, e nessuno può dubitare che cambi di opinione, come nessuno può supporre che la destra antica torni per ora al potere; oggi non lo può, non lo desidera, non lo vuole... (*Movimenti in vario senso*)

Una voce. Ritournerà, quando sarà il suo tempo.

MAUROGONATO. Ritournerà quando che sia, trasformata e ringiovanita.

A me pare che l'articolo 4 somigli ad una disposizione di ultima volontà, nella quale il testatore prescriva che il suo erede debba maritarsi entro un anno. (*ilarità*) E se questo povero erede non

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI -- TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

trova una donna che gli convenga, o se anche avendola trovata, questa donna non lo vuole, dovrà accettare per moglie la prima donna che incontra? (*ilarità*)

Dimodochè io credo che quest'articolo 4 non sia che una semplice ed inutile dichiarazione di principio che potrebbe essere sempre revocata; e se debbo dire sinceramente il mio pensiero, mi sembra veramente che sia una specie di *fiche de consolation* per coloro che avendo tanto biasimata la convenzione di Basilea, sono costretti oggi ad accettare il trattato di Parigi. (*ilarità*)

Si dice che noi vogliamo lanciare una sfida ai nostri avversari politici, opponendoci all'articolo 4. Ma come? Siamo noi forse che abbiamo fatto l'articolo 4? Come si può accusarci di questa intenzione? Noi non possiamo accettare l'articolo 4, e questa nostra resistenza è troppo naturale; se noi chiedessimo che l'esercizio si faccia dallo Stato, allora soltanto si potrebbe veramente concludere che noi intendiamo di sfidare il partito avversario; ma questo sarebbe un assurdo al quale nessuno di noi ha pensato; ma d'altra parte il pretendere in certo modo da noi che ci associamo ad una dichiarazione, la quale si risolverebbe nella confessione di avere errato, questa è cosa che non si può chiedere ad un partito politico.

Si ripete che coloro i quali biasimavano e censuravano così vivamente la convenzione di Basilea sono ora costretti a trangugiare questo grosso boccone.

Ma anche noi dobbiamo trangugiare il boccone altrettanto grosso dell'esercizio accordato all'Alta Italia sulle basi della convenzione di Parigi. Si crede forse che ne siamo contenti noi? Finora almeno avevamo a fare con una società mezzo italiana; ora essa diviene intieramente estera; ed anche noi dobbiamo rassegnarci ad accettare questa dolorosa novità! Io credo che d'ora in poi i deputati non si riconosceranno più dalla medaglia, ma dalla dilatazione dell'esofago. (*ilarità*)

Io conchiudo adunque dicendo che secondo il mio avviso all'articolo 4 si dovrebbe sostituire un articolo, col quale si dicesse che entro l'anno 1877 il Ministero presenterà alla Camera un progetto di legge, col quale si provvederà alla questione ferroviaria.

Se questa proposta si adottasse, le convenzioni sarebbero votate quasi all'unanimità. E questo sarebbe già un grande trionfo pel presidente del Consiglio, e noi ci separeremmo senza attriti e senza rancori, con un solo desiderio che il nuovo Ministero faccia il bene del paese, i cui interessi devono sempre so-

vrastare a tutte le passioni di partito. (*Vivi segni di approvazione a destra*)

PRESIDENTE. L'onorevole Barazzuoli ha facoltà di parlare.

BARAZZUOLI. Signori! Se non fossi in mezzo a colleghi egregi ed antichi compagni d'armi, dovrei dire che sono Daniele nella fossa dei leoni. Ma questa non è una battaglia, è una finta giostra, o signori, dappoichè vediamo iscritti contro il progetto che propone di approvare la convenzione di Basilea, coloro i quali la fecero, ed iscritti a favore coloro che dapprima la combattevano e che sono risoluti a votarla.

Io non farò quindi un discorso, farò alcune dichiarazioni.

(*Molti deputati si affollano intorno all'oratore.*)

PRESIDENTE. Onorevoli deputati, prendano i loro posti; la stenografia non può raccogliere le parole dell'oratore.

BARAZZUOLI. Io voterò la convenzione di Basilea, non per sè, ma perchè è nella buona compagnia del trattato del 17 giugno; trattato che io voterò, non per le 12 gocce di sciroppo che ha sparso nella bevanda l'onorevole Correnti, ma perchè quel trattato mi dà affidamento che l'esercizio delle strade ferrate non sarà dato al Governo.

Al riscatto io non ho mai avuto ripugnanze *a priori*. Mi dolse che si volesse farlo prima di aspettare che fossero assicurate le nostre condizioni finanziarie. Mi dolse che si volesse fare quasi una pressione alla coscienza della Camera, col mescolare ad un interesse privato la solennità di un atto diplomatico e di un trattato internazionale. Mi dolse perchè la convenzione di Basilea a me apparve sempre gravosa. Pareva un *po' caretta*, una volta, anche all'onorevole Maurogò nato; ed oggi, abile manipolatore quale è di cifre e di calcoli, egli è venuto alla conclusione che noi dovremmo quasi rifare un tanto al barone di Rothschild.

Io, signori, mi rassegno al riscatto; mi ci rassegno perchè ci pone nella via di un più proficuo e più razionale riordinamento delle nostre reti ferroviarie; mi ci rassegno perchè ho anche io il senso della dignità nazionale, e desidero che sia in mani italiane una rete che ha i suoi sbocchi alle porte d'Italia; mi ci rassegno ancora perchè la firma di chi rappresenta il Governo di un grande Stato, per me vale sempre molto; e quando ebbi notizia della convenzione di Basilea dissi fra me e me: la cosa è fatta. Mi ci rassegno poi perchè alla prima si è aggiunta una seconda convenzione, e se noi straccissimo anche questa, dubiterei che trovassimo chi volesse con noi stipularne una terza.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

Per altro io non entrerò nell'analisi della convenzione di Basilea, parendomi un fuor d'opera il censurare minutamente ciò che ho in animo di votare. Mi sia bensì permesso di dire che non poteva essere scelta, per questa convenzione, una città più adatta di Basilea: questa città che fu sede di un concilio il più ambiguo in fatto d'ortodossia agli occhi della Chiesa romana, meritava di essere il luogo per sottoscrivervi una convenzione che io rispettando grandemente l'illustre negoziatore, credo molto eterodossa dinanzi ai principii della scienza economica e alle regole della buona amministrazione.

Non si faccia, o signori, il viso dell'arme a questo obbietto, che per non essere nuovo non è meno vero. Io non riesco ancora a capacitarmi che una proprietà si acquisti per quello che è costata e non per quello che rende, mentre invece mi sovvegno che allorchando lo Stato, ministro delle finanze l'onorevole Sella, vendè all'Alta Italia la rete piemontese, il prezzo fu determinato secondo la rendita, e a coloro i quali si lagnavano che non si fosse tenuto il prezzo di costo delle linee, il collega dell'onorevole Sella, l'onorevole Jacini, rispondeva: « Il valore di una cosa si valuta da ciò che è costata o da ciò che rende? Era impossibile che gli acquirenti potessero pagare un altro prezzo che quello corrispondente alla rendita. »

Però ha torto l'onorevole Maurogonato allorchando s'inquieta, perchè si cita il caso dei due fratelli. Il caso dei due fratelli, lo avverta l'onorevole Maurogonato, è citato dall'onorevole Sella nelle istruzioni che dava a chi doveva trattare il riscatto, quando era egli al potere.

Io domando infine perchè si è tenuto diverso metodo colle Romane e colle Meridionali.

Se non che, ripeto, non voglio entrare nell'analisi della convenzione, sapendo benissimo che l'onorevole Sella, vecchio ed esperto finanziere, e l'onorevole Minghetti, avevano veduto da sè l'assurdo che segnalò; ma essi hanno abbozzato, come suol dirsi, su questo contratto in grazia dell'ideale che vagheggiavano.

Essi vagheggiavano l'acquisto delle ferrovie dello Stato, vagheggiavano l'esercizio governativo, e, per eliminare qualsiasi difficoltà al conseguimento del loro intento, non scrupoleggiarono sulle condizioni del contratto, credendo certamente di rendere un servizio al paese. Ma questo loro pensiero, o signori, perdonatemi la similitudine, fu il falco che gettò lo scompiglio nel pollaio della maggioranza, e costrinse vecchi e provati amici a trarsi in disparte a custodire principii e sistemi di Governo

che vedevano abbandonati da chi ne era stato fino allora il più strenuo difensore.

Io non sono entrato nel campo delle cifre sfiorando la convenzione, e non entrerò nel campo del dottrinarismo, parlando dell'esercizio governativo.

Per me le dispute alessandrine, se l'esercizio delle strade ferrate sia o no un monopolio, e se l'esercizio delle strade ferrate sia o no un'industria in quanto ammetta o no la concorrenza, sono da accademia e non da Parlamento.

Dirò bensì che in questa faccenda dell'esercizio governativo, rischia di perdere la bussola chiunque tenga dietro alle evoluzioni avvenute nelle menti più illuminate.

Io vedo nel 1865 l'onorevole Sella vendere le ferrovie del Piemonte: oggi egli è il negoziatore del riscatto: allora egli non era nè per riscatti, nè per esercizi governativi, ed ora invece stipula la convenzione di Basilea, che è la pietra angolare nell'edificio dell'esercizio delle strade ferrate per parte dello Stato.

L'onorevole Minghetti vi presentava qualche anno fa un progetto di riscatto delle Romane e delle Meridionali, ma senza esercizio governativo; in un banchetto elettorale diceva che l'Italia non era ricca abbastanza per mescolarsi di costruzioni e di esercizi governativi, ed egli è il presidente di quel Gabinetto che ha fatta la convenzione di Basilea!

L'onorevole Spaventa, quel forte intelletto a cui mi inchino, e che, relatore, se non erro, di quel progetto di legge, riferiva l'esercizio delle strade riscattate non convenire allo Stato, è il ministro che nel 1876 presentava il progetto di riscatto e d'esercizio di tutte le strade ferrate italiane.

L'onorevole Perazzi, nella sua relazione del 1874 al medesimo progetto, con quello spirito acuto di osservazione che lo distingue, osservava che le condizioni finanziarie, e l'assetto amministrativo d'Italia non permettevano d'assumere esercizio di strade ferrate; ed oggi sostiene riscatto ed esercizio.

Forse è mutato in ciel nuovo consiglio?

Forsechè dal 1874 al 1876 siamo divenuti più ordinati, più ricchi di quel che fossimo due anni prima?

Fenomeno singolare! questa benedetta questione dell'esercizio si studia da più anni nell'Inghilterra, nel Belgio, nella Germania, e fa trepidar tuttora gli uomini più esperti; e noi che l'abbiamo studiata meno di tutti, l'abbiamo risolta di un tratto, inopinatamente, alla cheta, tanto che la convenzione di Basilea ci cadde sul capo come un fulmine a ciel sereno e come fosse la cosa più semplice del mondo.

Io, o signori, non vi parlo del dio Stato, di questo Essere perfetto sognato, e messo sul candeliere

da chiari pubblicisti; dirò solamente che fra la moderna scuola tedesca e la vecchia scuola italiana sto cogli insegnamenti e le tradizioni della scuola italiana. Lo Stato che fa tutto per tutti, non è un dio: se lo è, è il dio dei poltroni che non fa per me.

Si diceva dall'onorevole Boselli: « ma che vi spaventate dell'esercizio governativo? Esso non vuol dire tendenze illiberali, o mutamento nei principii direttivi del governo dello Stato; l'accentramento non lo voglio nemmeno io: il servizio delle strade ferrate nelle mani del Governo, è un fatto innocuo, isolato: state di buon animo. » Sarà, rispondo io, ma intanto mi rammento l'apologo del riccio, narrato un giorno dall'onorevole Sella, che da principio si fa piccino piccino per entrare, e entrato distende le sue spine, e ne fa sentir le punture.

Per me, signori, l'esercizio affidato al Governo significa un passo gigantesco nella via dell'accentramento, al quale io sarò sempre irreconciliabilmente avverso. Ma, poichè anche l'onorevole Maurogò nato ha stimato opportuno di tenere proposito dell'esercizio, si permetta a me pure di dirne qualche cosa. L'onorevole Maurogò nato non concepisce che si possa riscattare senza esercitare; io, invece, lo concepisco benissimo, come concepisco i due diversi istituti giuridici della proprietà e della locazione. Forsechè non abbiamo in Italia strade ferrate che sono di proprietà del Governo e sono esercitate da società? Forsechè in Germania ed altrove non vi sono strade appartenenti a società private prese in esercizio dal Governo, e viceversa? Dunque questo nesso necessario fra il riscatto e l'esercizio, me lo permetta l'onorevole Maurogò nato, non esiste.

L'onorevole Maurogò nato, per cui l'articolo 4 del progetto di legge è una spina negli occhi, soggiunge: « A che serve quell'articolo? È una dichiarazione accademica, che non lega nessuno, che non significa nulla; toglietelo via, e la questione dell'esercizio sarà risolta un'altra volta. » Ma se quell'articolo non lega nessuno, e non significa nulla, perchè l'onorevole Maurogò nato gli fa tanta guerra? Egli sa benissimo invece quello che vale quella dichiarazione solenne di principii scritta nella legge, ed a me, che lo so del pari, piace invece che vi stia.

Per me la questione è semplice. Giova più che eserciti lo Stato o che eserciti una società? Chi spende meno? Questo quesito non interessa forse i contribuenti? Dove si trovano ferrovie esercitate dal Governo e ferrovie esercitate da società, vediamo sempre che il Governo spende di più. Spendere più nel Belgio, spendere più nella Germania, e se domani i bilanci di quei paesi mi dicessero che spende meno,

non ci crederei, perchè so cosa sono certi bilanci fatti *ad usum Delphini*.

SPAVENTA S. I bilanci delle società di strade ferrate.

BARAZZUOLI. No, anche i bilanci del Governo, onorevole Spaventa.

Finora si era creduto che le strade del Belgio esercitate dal Governo producessero tanto da pagare gli interessi, ma la verità è che hanno un debito di 80 milioni sull'erario, e del quale gli interessi non sono stati mai pagati e non sono pagati.

L'Inghilterra trasse a sè l'amministrazione dei telegrafi esercitati fino allora da società private. Si dicevano meraviglie nei primi quattro o cinque anni del Governo, e si proclamava a coro pieno che esercitava bene e con minore spesa. Ma intanto scemavano le rendite dell'amministrazione delle poste. Si fece un'inchiesta e si trovò che in cinque anni trenta milioni dalla cassa delle poste erano scivolati in quelle dell'amministrazione dei telegrafi per fare apparire che questa non fosse in disavanzo. Ecco la verità di certi bilanci. (*Interruzione*)

Amministra forse meglio il Governo? No, signori. Amministrerebbe peggio, perchè non v'è più infelice industriale dello Stato, e perchè una rete che può salire a 12,000 chilometri non sarà mai amministrata bene. In Europa non vi è compagnia, per quanto potente e ben organizzata, che eserciti rete maggiore di sette mila chilometri.

E come organizzerebbe quest'amministrazione il nostro Stato?

Sottoponendola come le altre amministrazioni alle regole ordinarie di contabilità, alle lungaggini delle formalità burocratiche? Allora andremmo in diligenza, e non più per vapore, e l'amministrazione fallirebbe, perchè le provviste, gli acquisti, le grandi operazioni non si possono fare a comodo del Consiglio di Stato e delle lentezze regolamentari. O si fanno a tempo o non si fanno più.

Il Piemonte ha avuto l'esercizio governativo delle strade ferrate, ma si può dire che aveva più un amministratore che un'amministrazione; un amministratore con carta bianca, che aveva intera la fiducia del Governo, che rendeva conto quando lo credeva opportuno, che spendeva quello che meglio credeva, e che quando non gli davano mezzi, faceva tagliare gli alberi lungo la strada e li vendeva per fare quattrini. E col Bona quell'amministrazione andava stupendamente, ed egli prima che fosse rapito da morte, quando gli giunse la notizia della convenzione di Basilea, sorrideva e diceva: se si potesse amministrare una gran rete, come io facevo della piccola rete piemontese, l'esercizio governativo potrebbe andare; ma ciò non è possibile in un grande

Stato, e l'esercizio governativo sarà un sogno, o la rovina delle nostre ferrovie. E il Bona di strade ferrate se ne intendeva!

I fautori dell'esercizio invocano il malcontento del pubblico contro l'amministrazione delle strade ferrate. Follie! Il pubblico brontolerebbe di più se l'amministrazione passasse nelle mani del Governo, ed io, che sono uomo di Governo, preferisco che si gridi contro una società privata, piuttosto che contro il Governo.

Diceva Laboulay che la causa prima delle commozioni della Francia, stava nell'aver voluto il Governo fare tutto e troppo, e facendo tutto e troppo, errava spesso, e ogni suo errore era un chicco di polvere che un bel giorno faceva scoppiare la rivoluzione. (*Applausi*)

Se non che non posso passare sotto silenzio una considerazione suscitata in me da un erroneo concetto dell'onorevole Minghetti.

Nella sua esposizione finanziaria l'onorevole Minghetti domandava: e perchè lo Stato non deve potere esercitare le strade ferrate, quando ha l'amministrazione delle poste? Da un uomo del valore e dell'esperienza dell'onorevole Minghetti io non mi aspettava questa comparazione.

La grandezza della responsabilità, la varietà degli interessi, la massa del materiale mobile e l'importanza delle operazioni di un'amministrazione di strade ferrate, nessuno le può paragonare con quelle dell'amministrazione delle poste, il cui ufficio consiste nel trasmettere lettere o vaglia, il cui materiale mobile si riduce a qualche cassetta messa ai canti delle città e alle bolgette dei procaccini. Inoltre la parte industriale delle poste non la fa il Governo, imperocchè il trasporto o lo fanno le strade ferrate dove sono le strade ferrate, o per le vie ruotabili e affidate all'industria privata, e se muore un cavallo, se si fracassa un barroccio, pel Governo è affatto indifferente. Poteva l'onorevole Minghetti fare una simile comparazione? (*Bene!*)

Ma prescindiamo pure, o signori, da queste considerazioni, che, sebbene di ordine generale, non sono meno vere e meno confermate dall'esperienza. Guardiamoci per altro un poco d'attorno, consideriamo la nostra condizione finanziaria, e vediamo se fu atto di Governo provvido imbarcare le nostre finanze appena rimpannucciate nel mare ignoto dei pericoli e dei danni dell'esercizio delle strade ferrate.

Fece meraviglia, lo so, che, mentre il 16 marzo l'onorevole Minghetti annunciava il pareggio, il 18 egli avesse un voto contrario dalla maggioranza della Camera.

Questa meraviglia non è giustificata. Appunto perchè l'illustre statista ci aveva annunciato il pareggio, chiunque potesse essere stato in dubbio, si sentì costretto, sebbene suo malgrado, a votargli contro, per non vedere messa in pericolo l'opera del Ministero e di tutti.

L'onorevole Minghetti non aveva mai tenuto al fonte battesimale una creatura più bella e più vispa di quella che ci presentò il 16 di marzo; la Camera col suo voto gli risparmiò due giorni dopo un reato di infanticidio. (*ilarità*) Quella creatura, tanto desiderata, aveva d'uopo di tutte le cure materne per resistere alle prime prove della vita, e l'onorevole Minghetti dava in pasto al neonato pareggio, non latte o sciroppi, ma tre riscatti e un esercizio di strade ferrate. (*Nuova ilarità*)

Io potrei esaminare anche sotto l'aspetto costituzionale la questione dell'esercizio, che metterebbe a disposizione del Governo oltre 40,000 impiegati; mi contento di ricordare la sentenza di un illustre scrittore francese, che l'esercizio governativo delle strade ferrate è una moneta elettorale di un eccellente titolo in tutti i tempi. (*ilarità — Bene!*)

La Camera ha compreso che le ragioni del mio voto favorevole alla legge non sono per l'appunto quelle per le quali l'onorevole Toscanelli la vota. Egli ubbidisce alla disciplina di partito, egli ha fiducia nel Ministero, e se l'onorevole Depretis gli dicesse che un vetro incrinato non è incrinato ma è una mala fatta della fabbrica Sella, Minghetti e Spaventa, ci ha detto che lo crederebbe. Io invece, se l'onorevole Depretis mi dicesse che un vetro incrinato è una mala fatta, gli direi: no, scusi, onorevole presidente del Consiglio, il vetro è incrinato e gli onorevoli Sella, Spaventa e Minghetti non ci entrano per niente. (*ilarità*)

Ho fiducia però che il Ministero potrà condurre a buon porto il riordinamento delle strade ferrate, e rendersi così altamente benemerito della cosa pubblica. I Ministeri passati resero grandi e luminosi servizi al paese, e non ne fu il minore quello che ci annunciò il 16 marzo l'onorevole Minghetti. Ma all'amministrazione presente resta pure una bella missione da compiere: la riforma interna dello Stato, la restaurazione degli ordini amministrativi, il consolidamento delle libertà costituzionali, lo sviluppo della vita economica del paese. E se questo faccia il Ministero, io sarò lieto di avere dato tre mesi fa un voto, che, lo dichiaro apertamente, non fu per me di riprovazione d'un partito nobilissimo, ma il riconoscimento del diritto che hanno tutti i partiti costituzionali a partecipare, secondo lo Statuto, e lo spirito delle istituzioni parlamentari, al governo della cosa pubblica in questo nostro paese,

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

che è opera non meno della Destra che della Sinistra. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Spaventa Silvio ha facoltà di parlare. (*Conversazioni e rumori*)

Facciano silenzio, onorevoli deputati, e riprendano i loro posti.

SPAVENTA SILVIO. Mi pare che la Camera sia un po' stanca.

Voci. No! no! Parli!

SPAVENTA SILVIO. Prima che io entri nelle questioni sostanziali racchiuse nel progetto di legge che ci sta dinanzi, permettete, signori, che io scagioni me e gli amici miei da un'accusa che ci è stata fatta fuori di quest'Aula, e che è stata ripetuta velatamente anche nei discorsi testè pronunciati da qualcuno degli oratori che mi hanno preceduto, dall'accusa cioè di avere noi, quasi fuori d'ogni opportunità e all'imprevista, sollevato tutto il problema del riordinamento ferroviario del nostro paese; problema che avremmo ben potuto lasciar dormire, senza danno della cosa pubblica e pregiudizio della riputazione ed autorità del partito che rappresentavamo al Governo.

Quest'accusa mi pare tanto più grave, in quanto che dai dissensi che si manifestarono circa la soluzione di cotesto problema, nacque la crisi del 18 marzo e la condizione presente di cose.

Non mai, signori, accusa fatta ad uomini politici fu più vana ed immeritata di questa. E per provarlo ho io bisogno di ricordare alla Camera le condizioni in cui versavano le ferrovie romane nel primo semestre del 1873, quando appunto noi prendemmo il governo della cosa pubblica? Quella società, le cui origini si confondono coi maneggi fraudolenti dei più audaci avventurieri e speculatori che si siano mai visti, fu rifatta con migliori elementi nel 1865; ma nonostante i regali del 1864, i sussidi del 1866, le combinazioni e i nuovi sussidi del 1870, non potè mai dare dividendi ai propri azionisti dopo il 1864, ed al fine del primo semestre del 1873 lasciava le sue obbligazioni senza il pagamento degli interessi. Ci lasciava di più tutte le sue linee principali, fra le quali quelle che menano alla capitale, in grande disordine.

Di qui nacque la convenzione del 17 novembre 1873, sulla quale questa Camera non ha peranco deliberato.

E quale era, o signori, la condizione delle ferrovie meridionali nel corso dello stesso anno 1873? Le fortune di quella società parevano sino allora volgere piuttosto favorevolmente; ma essa era in ritardo nella costruzione di oltre duecento chilometri delle sue linee, e non trovava, colle sovvenzioni

governative, il modo di procurarsi il capitale che occorreva per cotesta costruzione.

Di qui lamenti vivissimi delle popolazioni che avevano concepita la speranza di quelle ferrovie: ma la situazione delle cose era questa: era tanta l'impotenza della società a farle, quanta l'incapacità del Governo a costringerla.

Ma quello che vi è di peggio si è che appunto nel 1873 cominciò a sperimentarsi l'effetto pernicioso del sistema di sovvenzioni accordate a quella società.

Voi sapete, o signori, in che consiste questo sistema.

La società ha dal Governo una sovvenzione di lire 20,500 a chilometro. Ma tra prodotto lordo e sovvenzione essa non può incassare un prodotto maggiore di lire 31,000. Fa suo il prodotto lordo sino a 7000 lire; divide col Governo il prodotto lordo sino a lire 15,000; lascia intero al Governo il maggior prodotto al di sopra di 15,000 lire.

Ora appunto nell'anno 1873 il prodotto delle ferrovie meridionali oltrepassò le 15 mila lire, di lire 500 all'incirca: per conseguenza queste 500 lire andavano interamente a favore del Governo, e la spesa per produrle ricadeva interamente a carico della società. In questo stesso anno le spese di esercizio delle ferrovie per il rincaro dei carboni e dei ferri, salirono per la società delle meridionali fino al 78 per cento del loro prodotto lordo; cosicchè per ogni lira delle 500 sopraddette che il Governo fece dare in diminuzione della sovvenzione, la società ebbe a spendere 78 centesimi senza ricavarne alcun beneficio.

Questo era uno stato di cose che evidentemente non poteva durare. Era chiaro che la società avrebbe fatto tutti gli sforzi per sottrarvisi o ottenendo nuovi e migliori patti dal Governo, o col comprimere il traffico. Ed il modo più sicuro di comprimere il traffico era quello di aumentare le tariffe; la società infatti si rivolse al Governo, domandando questo aumento.

Ma chi avrebbe potuto consentire a ciò? Io no certo, sapendo di quanta importanza, non solo locale, ma nazionale fosse lo sviluppo del traffico in quelle provincie, che erasi ora, mediante un razionale ribasso di tariffa, appena potuto iniziare.

Mi ripugnava infinitamente di assentire ad una tale domanda. D'altra parte, dovendo pur provvedere, nel caso di riscatto delle ferrovie romane, allo esercizio di questa rete, si concepì il pensiero di affidare l'esercizio delle Romane alle Meridionali, e così fu conclusa con esse una nuova convenzione, che, mentre salvava la società, giovava, nel nostro avviso, a grandi interessi dello Stato.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

È questa è la convenzione del 22 aprile 1874, che fu presentata al principio del maggio di quell'anno a questa Camera, che neppure sopra di essa non prese nessuna deliberazione.

Questa, dal 1874 fino al 1875, era la condizione delle nostre due società ferroviarie, le quali posseggono ed esercitano le linee del centro, del mezzogiorno della Penisola, quando comparve in scena l'Alta Italia. Fino allora generalmente era creduto che la società dell'Alta Italia, fondata sopra il credito delle case bancarie principali di Europa, e padrona di una delle reti più vaste e più fruttuose delle nostre ferrovie, non che correre alcun pericolo, anzi godesse di una prosperità invidiabile; e non mancavano neanche in questa Camera spesso delle accuse contro il Governo per le condiscendenze usate a favore di questa società che parevano indebite. Però coloro che conoscevano le cose più a fondo avrebbero potuto fin d'allora concepire gravi dubbi anche intorno all'avvenire di questa società.

Erano molte e gravi le questioni tra il Governo e la società stessa. Non fui io che creai coteste questioni. La più parte di esse nascevano dalla revisione dei conti arretrati di sette anni per le garanzie, e implicavano interessi della più grande importanza.

L'onorevole Maurogò nato ha ricordato alcune di quelle questioni; ma egli avrebbe potuto ricordarne ancora delle altre, la cui entità non è certamente minore.

Avrebbe potuto ricordare la questione fondamentale nei conteggi tra la società ed il Governo per il riparto dei prodotti tra le linee garantite e non garantite, e le linee garantite e quelle fuori di garanzia. Avrebbe potuto ricordare la questione dell'imputazione delle spese alle linee garantite a prodotto netto, che, secondo noi, favorisce le linee che non godono la stessa garanzia. Avrebbe potuto ricordare una questione ugualmente molto grave, cioè quella del deviamiento del traffico di linee non appartenenti alla società, ma da essa esercitate, in favore di linee sue proprie.

Niuno è, o signori, che non veda come dal risolvere in un modo piuttostochè nell'altro coteste questioni, sarebbero potute nascere gravissime conseguenze.

Il Governo, d'accordo colla società, ed in conformità delle convenzioni vigenti, deferì coeste questioni ad un collegio di arbitri, i quali penavano lungamente a districare questa arruffata matassa. Tanto che la società, nel marzo 1875, ci venne innanzi con una franca dichiarazione, contenuta in un memoriale indirizzato al presidente del Consiglio.

In quel memoriale la società tra l'altro, diceva che se non le si lasciava rimaneggiare le sue tariffe *ad libitum*, dentro i limiti massimi degli atti di concessione, ma ancorchè si trattasse di tariffe non contemplate dagli atti di concessione, vale a dire, ancorchè non si trattasse di tariffe normali, ma di tariffe vincolate a speciali condizioni di pesi e di percorrenza, se, dico, non le si lasciava questa facoltà, e nel tempo stesso non le si permetteva di sopprimere tutti quei treni, i quali a suo giudizio, non erano abbastanza remunerativi, essa si vedeva nella impossibilità di procedere innanzi e di soddisfare ai suoi impegni. Voi comprenderete, o signori, quale poteva essere la risposta del presidente del Consiglio a simile domanda.

Il presidente del Consiglio rispose, che queste domande erano in contraddizione manifesta con le convenzioni, e che il soddisfarvi oltrepassava i suoi poteri; che anzi erano in contraddizione colle leggi che reggono l'ordinamento ferroviario del regno; ma che però egli non poteva che rimandare la società all'esito del giudizio che avrebbero emesso gli arbitri.

Questa risposta, signori, diede origine all'idea del riscatto. Io non dirò chi pronunciasse il primo questa fatale parola, ma vi confesso che sentii dentro di me una gioia segreta, se io poteva riuscire per questa via ad emancipare il mio paese da una società straniera che aveva in mano tutte le nostre principali vie di comunicazione e dominava assoluta sopra il movimento economico del mio paese. (Bene! a destra) E mi ricordo ancora con rammarico un altro sentimento che provai il giorno che ebbe luogo una visita memorabile del più grande degli alleati del Re d'Italia. (Movimenti a sinistra) Ricordo la cosa senza offese alle persone cui si riferisce. Quando a Milano seppi che il direttore delle ferrovie dell'Alta Italia e i principali funzionari di quella società, in occasione della visita di Sua Maestà l'Imperatore di Germania al nostro Re, avevano creduto che il loro patriottismo imponesse loro il dovere di allontanarsi da quella città per non essere spettatori della gioia nostra in simile evento, io provai un sentimento di profonda umiliazione: un'istituzione così importante, com'è quella delle ferrovie, non può essere in mano di forestieri! (Bravo! Bene!)

Una voce a destra. Rimandi a domani il seguito. SPAVENTA SILVIO. Parlerò un altro poco.

PRESIDENTE. Faccia a suo talento.

SPAVENTA SILVIO. Non fummo dunque noi, signori, che suscitammo questo problema, esso ci colse alle spalle fin dal primo giorno in cui prendemmo il governo della cosa pubblica. Vero è che tutto ciò

non era ben chiaro al pubblico nè alla stampa. Nel nostro paese lo sviluppo delle questioni importanti non è seguito attentamente da tutti, e se prima non se ne vede l'esito, il pubblico, in generale, non se ne avvede.

Ma un Ministero che avesse dormito sopra simili questioni, che avesse procurato di posporle, credo che avrebbe mancato gravemente ai suoi doveri.

Oltre di tutto ciò noi non avremmo dimenticato l'obbligo che ci veniva dal trattato di pace del 3 ottobre 1866 di procurare la separazione delle linee venete da quelle della rete austriaca meridionale.

Le premure del Governo austro-ungarico al riguardo, sebbene di carattere molto amichevoli, avevano preso quel tuono di chi ha la ragione per sé, e vuol togliersi di dosso un peso che non gli spetta.

Ed invero, o signori, il ritardo della separazione delle linee italiane dalle linee austriache dal 1866 in poi aveva fatto sì che le linee italiane non passassero minimamente sopra il nostro erario, risparmiandoci così una spesa presso a poco di 12 milioni i quali erano stati pagati sopra il traffico delle linee austriache.

Urgeva per conseguenza di provvedere; nondimeno, in una cosa di così grave momento, noi procedemmo con la massima ponderazione, e le trattative intavolate prima non furono riprese che al principio di settembre 1875, e non furono condotte ad una conclusione se non dopo il mezzo novembre di quell'anno.

Quando adunque la Camera prese le sue vacanze estive, il problema ferroviario era innanzi alle nostre porte, e vi picchiava urgentemente.

Se noi, alla riapertura della Sessione, credemmo di farne oggetto principalissimo delle nostre proposte al Parlamento, non possiamo essere condannati da chiunque sappia un po' quanto sia l'importanza che oggi le ferrovie hanno nella vita dei popoli. In tutto ciò che mangiamo, che beviamo, che compriamo, che vendiamo, le ferrovie oggi entrano come un elemento regolatore, le cui violenti perturbazioni possono portare le più funeste conseguenze.

Noi quindi credemmo di fare di questo problema uno dei fini principali della nostra politica, perchè ci pareva degno della politica di un grande Stato; ed è con questa coscienza che noi pregammo il Parlamento di occuparsene.

Pregherei di rimandare a domani il seguito del mio discorso, perchè non ne posso più.

Voci. A domani! a domani!

ANNUNZIO DI INTERROGAZIONI E INCIDENTE SULL'ORARIO DELLE SEDUTE.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro dell'interno, deggio comunicargli due domande di interrogazione.

Una è dell'onorevole Amadei, ed è la seguente:

« Il sottoscritto domanda d'interrogare il ministro dell'interno sopra l'arresto di un facente funzione di sindaco in Terracina. »

L'altra è dell'onorevole Bruno:

« Prego di far noto all'onorevole ministro dell'interno che desidero d'interrogarlo sullo scioglimento comunale di Troina. »

Prego il signor ministro dell'interno a dire se e quando intenda rispondere a queste interrogazioni.

NICOTERA, ministro per l'interno. Sulla prima domanda di interrogazione, siccome si sta istruendo dalla autorità giudiziaria il processo, io debbo circondarmi delle maggiori riserve nel rispondere all'onorevole interrogante, ed astenermi dal pronunciare qualsiasi giudizio, per non pregiudicare, o in un senso o in un altro, il procedimento giudiziario.

Spero che questa dichiarazione basterà all'onorevole Amadei: non saprei che cosa dire di più.

Quanto alla seconda interrogazione, risponderò domani in principio della seduta.

PRESIDENTE. Onorevole Amadei, ella non insiste?

AMADEI. Per contentarmi delle spiegazioni date dal signor ministro dell'interno, avrei bisogno di sapere se, mentre questo processo è all'istruzione, il delegato di pubblica sicurezza si trova ancora in quella città nell'esercizio delle sue funzioni.

MINISTRO PER L'INTERNO. Il delegato di pubblica sicurezza è stato allontanato da Terracina. L'onorevole Amadei comprenderà che io non posso prendere veruna risoluzione a riguardo di quel pubblico funzionario, se prima il fatto non sia chiarito dall'autorità competente. Aspetti che si pronunzi il magistrato, e poi non dubiti che se il delegato di pubblica sicurezza avrà mancato al suo dovere, il Governo provvederà nei modi che la giustizia e la legge consente. Se il delegato non avesse mancato al suo dovere, non perchè si tratti di un funzionante sindaco, l'onorevole interrogante vorrebbe consigliare al Governo atti che non sarebbero nè giusti, nè convenienti.

AMADEI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Non insista, onorevole Amadei, perchè, se insiste, debbo interrogare la Camera.

AMADEI. Non insisto, ma mi lasci solamente dire il perchè.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

Io divido perfettamente l'idea esposta dall'onorevole ministro soltanto per avere avuto lo schiarimento che quel delegato non è più a Terracina; poichè la presenza di quel pubblico funzionario poteva essere cagione di disordini.

Quindi ritiro per ora la mia interrogazione, riservandomi a riproporla quando si avranno i risultati del processo.

PRESIDENTE. Onorevole Bruno, la sua interrogazione avrà luogo domani in principio della seduta.

BRUNO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

DEPRETIS, presidente del Consiglio. Il numero degli oratori iscritti e lo sviluppo che prende l'importantissima questione che si agita nella Camera, mi fanno accorto che questa discussione, per quanto sia urgente che presto venga a conchiudersi, deve pur durare alcuni giorni.

D'altra parte il Governò non può dispensarsi dall'osservare alla Camera che vi sono alcuni progetti di legge che sarebbe necessario fossero dalla Camera discussi e votati prima che essa prenda le sue vacanze. Ora, l'esperienza avendomi dimostrato che quando sia finita l'attuale discussione sulle ferrovie difficilmente la Camera potrà essere in numero per progredire nei suoi lavori, io la pregherei vivamente di tenere d'ora innanzi due sedute al giorno; l'una nelle ore mattutine, l'altra dopo il mezzogiorno. Il mattino sarebbe destinato a discutere questi diversi progetti di legge, dopo il mezzogiorno si ripiglierebbe la discussione delle ferrovie...

Voci. Allora stiamo in permanenza.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Se ci riuniamo alle 8 precise, abbiamo quattro ore di seguito.

Voci. Sono cose impossibili.

Altre voci. Sì! sì! sì!

PRESIDENTE. Se sono impossibili, è inutile dire sì.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io direi che si incominciasse alle 8.

Voci. Alle 9.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. E sia pure alle 9. Io acconto che le sedute incomincino alla mattina alle 9 e durino fino a mezzogiorno. Poi lascerò alla discrezione del nostro egregio presidente lo stabilire l'ora in cui si ripiglierà la seduta del pomeriggio; fissi egli l'ora che crederà più conveniente.

PRESIDENTE. Si potrebbe incominciare alle 9, terminare alle 11, e dopo mezzogiorno, prima del tocco, riprendere la seconda seduta.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Mi pare che questa soluzione dovrebbe essere di aggradimento comune.

Allora mi permetta la Camera che io indichi quali sono i progetti di legge che io vorrei esaminati e risolti in queste sedute del mattino. Io li ricorderò secondo la loro importanza ed urgenza relativa, ed è ben inteso che non ne escludo nessuno; ma indico i progetti di legge che il Governò desidera e chiede alla Camera che siano approvati nelle sedute mattutine, di preferenza agli altri tutti.

Sarebbero i seguenti:

Progetto ritornato dall'altro ramo del Parlamento e relativo agli annunci legali.

Altro progetto di legge sulla formula del giuramento.

Un terzo progetto di legge sulla libertà provvisoria.

Anche questi due progetti di legge sono votati dal Senato e dall'ultimo mi aspetto un'economia sul bilancio.

Progetto di legge sulle arginature del Po. La relazione fu distribuita...

PRESIDENTE. Lo sarà a momenti.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Una maggiore spesa per le ferrovie calabro-sicule, di cui non si può far senza, per continuare i lavori.

Progetto di legge relativo al miglioramento della condizione degli impiegati civili dello Stato.

Progetto di legge per una pensione ai feriti ed alle vedove e famiglie dei morti per la liberazione di Roma e Venezia, e reintegrazione dei gradi militari di coloro che li perdettero per causa politica.

Progetto di legge per miglioramenti e sistemazione dei porti di Trapani e Sinigaglia. Sono spese che lasciano incolume per alcuni anni il bilancio.

Progetto di legge per la costruzione ed esercizio di una ferrovia da Parma a Brescia e ad Iseo.

Progetto di legge per dichiarare d'utilità pubblica le opere di ampliamento della via dei Mergogli in Milano.

Altro progetto di legge simile per dichiarare di pubblica utilità le opere per la prosecuzione della via Nazionale in Roma.

Questi due progetti di legge, che non potranno dar luogo a discussione, se non si approvassero, lascierebbero in sospenso lavori importanti.

Progetto di legge per adattamento di locali per la scuola di applicazione degli ingegneri in Napoli.

Finalmente un ultimo progetto per procurare qualche beneficio alle finanze, quello per l'autorizzazione a vendere alcuni beni demaniali. La relazione fu presentata oggi stesso.

Sono questi i progetti di legge che il Ministero raccomanda alla Camera, e la prega di discuterli prima di separarsi, almeno con precedenza ad ogni altro.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

ZANOLINI. Io prendo la parola, non per oppormi alla proposta dell'onorevole presidente del Consiglio, ma soltanto per fare una dichiarazione in nome della Commissione incaricata di esaminare il progetto di legge per la liquidazione della pensione dei militari ex-pontifici e loro assimilati.

Questo progetto di legge trovasi già davanti alla Camera da sei anni, ed è una cosa veramente deplorabile che se ne debba ritardare ancora la discussione. Questo progetto di legge ha per iscopo di compiere un atto di giustizia e di riparazione, non solo, ma di adempiere pure ad un vero debito d'onore della rivoluzione italiana; e credo che un Ministero liberale come quello che si trova adesso su quei banchi non possa negare di riconoscerne la equità e la convenienza. Io so che l'onorevole presidente del Consiglio approva in massima questo progetto di legge, ma ha solo qualche difficoltà perchè non conosce quale sarà la somma precisa da portarsi in bilancio. La somma necessaria sarà lievissima; ciò risulta dalle indagini fatte dalla Commissione, e dalle dichiarazioni del ministro della guerra riferite nella relazione.

Ma poichè l'onorevole presidente del Consiglio non se ne contenta e vuole conoscere l'esatta cifra, pregherei di raccogliere, durante le vacanze parlamentari, i dati necessari per determinare la portata precisa dell'aggravio che verrà da questo progetto di legge, in modo che al riaprirsi della Camera si possa discuterlo ed approvarlo definitivamente.

Faccio questa proposta in nome della Commissione di cui ho l'onore di essere relatore.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Per essere ben chiaro sulle nostre intenzioni rispettive debbo fare una dichiarazione.

Io non escludo dalla discussione alcun progetto di legge, lo ripeto, e questo sia bene inteso; ma desidero che abbiano la precedenza quelli di cui ho trasmessa una lista alla Presidenza, e che ho annunziati alla Camera. Se gli onorevoli miei colleghi lo vorranno, discuteremo tutti quanti i progetti di legge che sono all'ordine del giorno.

Quanto a quello indicato dall'onorevole Zanolini, non ho alcuna difficoltà d'impegnarmi ad esaminare, durante le vacanze, quali siano le conseguenze finanziarie di questo progetto di legge; perchè questa è veramente la sola difficoltà, per cui oggi non potrei accettarlo. E, quando le conseguenze finanziarie non siano gravi, io non farò alcuna opposizione.

PRESIDENTE. L'onorevole Terzi ha facoltà di parlare.

TERZI. Io approvo la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio che si abbiano a tenere due

sedute per esaurire i vari progetti che sono all'ordine del giorno; acconsento pure che noi dobbiamo accondiscendere al suo desiderio di discutere e votare tutti i progetti di legge che egli ha indicati; ma io trovo all'ordine del giorno vari progetti d'interesse locale, come d'interesse locale sono parecchi di quelli stati indicati dall'onorevole presidente del Consiglio. Quindi, per non fare luogo ad alcuna distinzione che potrebbe dare motivo ad interpretazioni che certamente non sono nelle intenzioni del presidente del Consiglio dei ministri, io proporrei che fosse mantenuto l'ordine del giorno quale è fissato, che non fosse escluso nessuno dei progetti di legge che vi sono attualmente iscritti, e che quelli accennati dal Ministero vi fossero iscritti di seguito.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io non posso assolutamente aderire alla proposta dell'onorevole Terzi. Nel determinare la precedenza io non ho avuto altro criterio che l'interesse pubblico. È verissimo che ci sono altri progetti di legge d'interesse locale, ma i progetti di legge, anche d'interesse locale, da me preferiti, sono quelli che sono di prossima e sicura attuazione, tanto che vi sarebbe un vero danno nel ritardo; perciò chiesi che avessero la precedenza nell'ordine del giorno.

Del resto qualunque sia il progetto di legge d'interesse locale che si voglia fare prevalere, io non lo escludo e non faccio la minima opposizione; solamente la Camera mi deve permettere di dire quali sono le intenzioni del Governo sulla graduatoria dell'urgenza di ciascun progetto di legge.

TERZI. Io non contraddico menomamente il desiderio dell'onorevole ministro, anzi mi vi associo; ma desidero che, oltre ai progetti da lui indicati, siano votati...

Voci. Quali? Specifichi! (Rumori)

PRESIDENTE. Onorevole Terzi, se fa una proposta, la Camera delibererà.

TERZI. Io propongo che, mantenuto l'attuale ordine del giorno, non sia rinviato alcuno dei progetti in esso iscritti.

SELLA. Io voglio fare osservare all'onorevole ministro per le finanze, presidente del Consiglio, che fra questi progetti di legge avviene uno d'iniziativa parlamentare e precisamente quello iscritto al numero 6: *Costruzione ed esercizio di ferrovie di congiunzione dei capoluoghi di provincia colla rete generale delle ferrovie.*

NICOTERA, ministro per l'interno. È una questione gravissima quella; è la questione più grossa.

SELLA. È una questione grave certamente. Ora non potendosi negare la importanza di questa questione, non potendosi negare la gravità degli in-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

teressi che vi sono connessi, preme certamente a coloro che hanno fatto la proposta, preme alle popolazioni che più loro riguarda, che si prenda una risoluzione sopra questo disegno di legge cui fece allusione l'onorevole Terzi.

Questo progetto sarebbe il solo escluso dall'ordine del giorno, oltre quelli indicati dall'onorevole Zanolini.

Se non vado errato, questo progetto è stato presentato da deputati che siedono da questa parte della Camera. (*Destra*)

Voci. No! no! Dalle due parti!

SELLA. Tanto meglio; allora spero che anche da quella parte (*Sinistra*) vorranno sostenere la proposta che si prenda un partito sopra cotesta questione. Io spero che questo progetto non sia spostato nell'ordine del giorno. Se il Governo crede che la questione sia così grave che non possa essere decisa in questa Sessione...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. No, no!

SELLA. Io non voglio domandare cosa sragionevole. Se il Governo ha delle ragioni per chiedere la dilazione della discussione di questo progetto di legge lo farà allorquando verrà il suo turno di discussione; adesso non sarebbe il momento. Io chieggo che non sia tagliata così la strada alla discussione di questo progetto di legge, venendolo a spostare sull'ordine del giorno. Quindi io faccio questa preghiera al presidente del Consiglio, ed è che voglia lasciarlo al posto in cui è all'ordine del giorno, salvo, quando verrà in discussione alla Camera, di dire le ragioni per cui crede si debba rimandarlo ad altra epoca, se questa è la sua opinione. Ma lo pregherei di non spostare ora questo progetto di legge, anche perchè obbligherebbe i proponenti a dire ora le ragioni per cui deve essere discusso in questo scorcio di Sessione. Incominceremmo ora una discussione che non è nei desiderii di nessuno.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io prego l'onorevole Sella e l'onorevole Terzi di persuadersi che se io credessi che la discussione del progetto di legge a cui essi alludono, potesse farsi utilmente, senza impiegarvi troppo tempo, non esiterei a consentire. Dico di più; se credessi che dall'adozione immediata di questo progetto di legge, come è stato concepito dalla Commissione, ne potesse venire qualche vantaggio pratico alle località che sono interessate in questo progetto di legge, io lo consentirei con tutto il cuore, ma, francamente, è un progetto di massima, che riguarda ferrovie possibili per legare alle ferrovie esistenti i capoluoghi di provincie solo quando si verificano certe condizioni. Per sè stesso poi il progetto di legge include una questione ab-

bastanza complicata, perchè vi possono essere altre città che non sono capoluoghi di provincia e possono avere gli stessi titoli, gli stessi diritti da fare valere, ed anzi ottenere conseguenze più importanti nell'interesse pubblico. Dunque perchè noi daremo a questo progetto di legge un carattere d'urgenza maggiore di quella di altri progetti d'immediata attuazione, quando siamo sicuri che impegneremo una discussione che non può riescire ad una conclusione utile?

Esaminiamo i progetti di legge secondo l'ordine da me proposto; essi sono realmente i più urgenti. Si mantenga anche questo all'ordine del giorno, ma non gli si dia la precedenza, perchè verremmo a escludere, per esempio, quello che riguarda il miglioramento delle condizioni degli impiegati civili. A questo io non potrei mai consentire.

Ci sono poi dei progetti di legge urgentissimi e per i quali non occorrono modificazioni; per esempio, la dichiarazione di utilità pubblica per i lavori della via Nazionale, che permetterà di procedere avanti nei lavori; così quelli per la via Meravigli a Milano; dunque non ci è nè bisogno nè utilità di mantenere questo progetto al suo posto. Inoltre io affermo nuovamente che, se credessi, mantenendo questo progetto al suo posto, di ottenere una qualche utilità pratica, e non avessi invece il danno di perdere tempo e di pregiudicare altre questioni più urgenti, certo non avrei difficoltà di consentire ai desiderii degli onorevoli preopinanti.

SELLA. Tutte queste saranno buonissime ragioni; io non le voglio adesso confutare; noi non siamo in condizione di poter giudicare la questione; per giudicarla converrebbe che i deputati avessero alla mano la relazione su questo progetto di legge, vedere bene di che si tratta; ed allora potrebbero apprezzarsi le ragioni e non ingolfarsi in questa discussione; ma adesso io dico: saremmo presi per sorpresa.

Mi sento susurrare negli orecchi che si lascia al suo posto una ferrovia che riguarda il ministro dei lavori pubblici, la ferrovia d'Iseo...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. C'è il contratto fatto.

SELLA. Io non faccio questione di merito qui, non contesto nulla di quello che ha detto l'onorevole presidente del Consiglio; dico soltanto che la Camera, la quale non ha sotto gli occhi questa relazione, non è in grado di decidere, se questa discussione debba essere posposta sì o no. Se vuole che glielo dica francamente l'onorevole Depretis, io stesso non mi sento di poter votare con perfetta conoscenza di materia; ma io so che i proponenti ci insistono; io so che da 3, 4 o 6 provincie interessate giungono telegrammi...

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

MINISTRO PER L'INTERNO. Grida d'allarme.

SELLA. Scusi, io non credo che la Camera voglia decidere così di sorpresa; io prego vivamente l'onorevole presidente del Consiglio di lasciare che quando verrà, nelle sedute mattutine, il turno di questo disegno di legge, si decida se si debba sì o no discutere in questo scorcio di Sessione, in questa Legislatura.

Parliamoci chiaro; non credo che si possa scartare un progetto di legge d'iniziativa parlamentare in un modo indiretto, senz'chè i deputati sappiano quello che fanno.

Chè premura c'è? Mi pare che si fa da noi una domanda discreta.

Io prego vivamente il presidente del Consiglio a non insistere in questo momento perchè si prenda una decisione, e che si venga a vulnerare il diritto dei deputati proponenti, e che si venga a mancare di riguardo alle popolazioni interessate, decidendo senza avere sott'occhio il progetto.

MINISTRO PER L'INTERNO. Mi permetta la Camera che esprima la mia meraviglia nel vedere sorgere l'onorevole Sella a combattere la domanda del Governo. Io sono uno tra i più vecchi deputati, e ricordo che in tutti gli anni il Ministero, compreso quello in cui sedeva l'onorevole Sella, ha sempre indicato alla Camera quali erano i progetti di legge che si desiderava venissero prima discussi.

SELLA. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PER L'INTERNO. Io non comprendo perchè il capo del partito dell'opposizione venga oggi a spezzare una lancia per una questione d'ordine del giorno.

Vuol poi sapere l'onorevole Sella l'importanza di questo progetto di legge? L'onorevole Sebastiani ha domandato la parola; ebbene l'onorevole Sebastiani sa quale è l'importanza di questo progetto di legge che si presenta sotto forme modeste. Esso si riferisce ad una questione gravissima che tocca pure a circoscrizioni amministrative. (*No! no!*) Sì, io ho ricevuto stamane e veduto dei telegrammi. (*Oh! oh! a sinistra*)

SEBASTIANI. Domando la parola.

MINISTRO PER L'INTERNO. Vi sono qui dei deputati che mi hanno fatto vedere dei telegrammi, e possono sapere qual è l'allarme che ha suscitato questo progetto di legge.

Crede la Camera di affrontare in questi giorni una questione di tanta importanza che, lo ripeto, non solo per quello che il Governo deve contribuire, ma per ragioni amministrative, richiede studi maturi?

Il Ministero ha il diritto (che è stato esercitato

altre volte largamente anche dall'onorevole Sella), d'indicare quali siano i progetti di legge che crede debbano essere discussi i primi. Dopo, se la Camera lo vuole, si potranno discutere gli altri.

Faccia la Camera come crede; il Ministero non si muoverà certo da Roma; e se i deputati vi restano, si discuterà anche il progetto di legge reclamato dall'onorevole Sella.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Sella per un fatto personale. Lo accenni.

SELLA. Il fatto personale sta in ciò, che sono accusato di tenere un linguaggio diverso da quello che tenni quando era sul banco del Ministero.

Ha ragione l'onorevole ministro dell'interno che, quando io faceva parte del Governo, anch'io, come gli altri ministri, domandava che qualche progetto dovesse venire in discussione. Ma perchè l'osservazione facesse al caso, bisognerebbe che l'onorevole Nicotera citasse un caso nel quale io mi fossi rifiutato ad una domanda come quella che faccio in questo momento.

MINISTRO PER L'INTERNO. Ce lo troverei.

SELLA. Io non contesto il diritto del Governo, solo osservo che qui è chiesto dal Governo di posporre un progetto di legge, che eccita vivissimi interessi nelle provincie.

Ora si vorrà decidere cotesta questione, contro la quale si reclama dai proponenti, senza che, ripeto, i deputati abbiano sott'occhio il progetto di legge? A me non pare forma conveniente, e non credo, durante gli anni che fui su quel banco, di avere fatto un atto, come quello che farebbe adesso il Ministero, qualora persistesse nel rifiutare una domanda così ragionevole e come diritto e come cortesia.

Ci sono parecchi che hanno chiesta la parola, e credo che siano in diritto di prendere cognizione della relazione e di quello che si tratta.

PRESIDENTE. La relazione è distribuita, onorevole Sella.

SELLA. Una deliberazione come questa, che consisterebbe in sostanza nel rinviare alle calende greche questo progetto di legge, non si deve prendere che dopo una discussione di merito, ed una discussione di merito in questo momento non si può fare.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio vuol parlare, e lo Statuto m'impone il dovere di dargli la parola. Ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io debbo rimettere la questione sul suo vero terreno. L'onorevole Sella ha detto che si tratta di rimandare il progetto di legge alle calende greche. Perdovi, ma questa è una sua asserzione affatto gratuita. Qui si fa la sola questione di precedenza, ed io domando alla Camera

se si possa discutere di precedenza tra due diversi progetti di legge, l'uno dei quali permetta al Governo di continuare con un credito di 15 milioni i lavori delle Calabro-Sicule, che non possono senza danni gravissimi essere interrotti; l'altro d'un progetto di massima per la futura costruzione di ferrovie che congiungano i capoluoghi di provincia colla rete ferroviaria dello Stato. Nell'un caso si tratta d'un bisogno reale, urgente, attuale; nell'altro d'un provvedimento per l'avvenire.

Domando io: può nascere alcun dubbio quale debba avere la preferenza?

BONFADINI. Tutti domandano questo.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Dovrebbe venire dopo il progetto di massima: non è vero?

BONFADINI. Potremo anche noi portare le nostre ragioni.

PRESIDENTE. Ma non interrompano.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ma le ragioni non sono a quest'ora abbastanza chiare?

Ad ogni modo io dichiaro che non ha fondamento alcuno quanto si è affermato, che cioè il Governo abbia intenzione di non far nulla, che anzi assicuro la Camera che vi sono alcune ferrovie contemplate in questo progetto di legge, per le quali, se durante le vacanze si verificassero le condizioni previste nel progetto stesso, io non avrei nessuna difficoltà di impegnarmi fin d'ora a farne la concessione, ed a portare, al riaprirsi della Camera, il relativo progetto di legge. Tanto è poco vero quel che si dice che il Governo ha intenzione di rimandare questo progetto alle calende greche, tanto è poco vero che il Governo abbia intenzione di non farne niente e di trascurare l'interesse delle popolazioni.

Davvero, o signori, che noi ci perdiamo in una questione accademica; basti a provarlo che il progetto di legge consiste tutto nell'accordare maggiori facoltà al Governo il quale potrebbe fare e non fare; ma vi pare che valga la pena una simile discussione a questi chiari di luna? Francamente mi sembra inutile. (*Applausi a sinistra ed al centro*)

PRESIDENTE. L'onorevole Finzi ha facoltà di parlare.

Voci generali ed insistenti. Ai voti! ai voti!

FINZI. Non mi scoraggia menomamente l'applauso fatto alle ultime parole dell'onorevole presidente del Consiglio, nè l'impatienza che si manifesta nel domandare la chiusura di questa discussione. Intervengo senza ombra d'interesse personale, senza ombra d'interesse locale, e sento di essere in posizione di poter parlare liberamente in nome di quell'equità, in nome di quella giustizia distributiva cui tutte le provincie del regno e tutti i paesi componenti il

nostro Stato hanno diritto di fare appello in questo Parlamento.

MASSARI. Benissimo!

FINZI. Ora, signori, che l'onorevole presidente del Consiglio ha affermato l'animo suo buono relativamente a questo disegno di legge, non lo guasti adombrandolo con intenzioni che non sono sue, ma che potrebbero essergli imposte con una resistenza la quale può riuscire senza scopo. Si tratta di spostare il disegno di legge segnato nell'ordine del giorno al numero sei. Perché? Perché non si trova abbastanza maturo per essere apprezzato dalla Camera? Ma questa indagine non possiamo noi fare, perchè dovremmo entrare nello studio del merito sostanziale del disegno di legge. Se vorremo invece consultarci con quel sentimento di giustizia che deve essere sempre presente all'animo nostro, riconosceremo di leggieri che gli interessi i quali in questo momento fanno appello alla Camera, sono interessi sacrosanti (*Susurro a sinistra*), e tanto più perchè le provincie cui stanno più direttamente a cuore, e che richiegono di occuparsi delle comunicazioni ferroviarie di cui difettano, sono quelle che nulla hanno mai preteso (*Mormorio*), nulla hanno mai chiesto, nulla hanno mai avuto dall'Italia dacchè è costituita.

Signori, vi sono delle provincie in Italia, cui il bene dell'unità nazionale non ha fin qui apportato che sacrifici, e vi sono sempre state parate senza mai nulla reclamare per sè stesse, tenendosi contente del vantaggio comune, del vantaggio che era di tutta Italia, ma che bisognava scoprirlo nelle opere che si sono andate compiendo altrove che nel loro territorio.

Ebbene, tali provincie sono principalmente le Marche, le quali si presentano con gran discretezza in questo momento a domandarci di vedere collegati i loro capoluoghi alle linee principali ferroviarie. Sarebbe ora bello per noi il rispondere che non abbiamo il tempo di discutere il loro progetto di legge? (*Bravo! Bene! a destra*) Non mi pare che ciò potesse farsi per nessun titolo, per nessun riguardo, nemmeno per semplice forma, nè per affrettamento di chiudere il periodo dei nostri lavori parlamentari; e neppure si possa lasciare sospettare un mal'onesto rifiuto accordando preferenza di discussione ad altro progetto di legge.

Io finora vi ho parlato di ciò che direttamente non mi interessa, di ciò che solamente mi preoccupa in nome delle considerazioni di generale vantaggio che ho comuni con tutti, senza distinzione delle località cui immediatamente profitano.

Quando però vedo succedere al titolo sesto il titolo settimo, che porta la costruzione di una ferrovia che si ha da fare precisamente in quel terri-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

torio dove io abito, vi confesso che mi sento umiliato che mi si offra preferenza sopra altre popolazioni (Bravo! Bene! *a destra*) che nulla hanno mai avuto dall'Italia. (*Applausi a destra*)

Perdonatemi, o signori, se in questo momento io debbo ricordare a voi quello che tutti egualmente sentiamo. Io non mi do nessun merito di rivelare un sentimento che riconosco essere proprio di tutti noi, l'amore dell'equità, ma solamente non vorrei che incautamente facessimo torto, facessimo ingiuria a taluni che, a mio avviso, hanno diritto di essere ascoltati nei loro onesti desiderii, e che sono tradotti nel progetto di legge inscritto al numero 6. Io prego il presidente del Consiglio, che non ha fatto nessuna seria opposizione, il quale, anzi, nulla ha disdetto relativamente a questo progetto di legge, che non vi si è mostrato avverso per nessuna maniera...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Niente affatto.

FINZI... a non esporsi d'essere male interpretato; lo lasci al posto in cui già si trova senz'altra resistenza...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ma non posso.

FINZI... e non si lasci attribuire un senso d'avverzione che veramente egli non prova.

MINISTRO PER L'INTERNO. L'onorevole Sella vuole che io ricordi un caso simile a questo. Io non poteva prevedere che una cosa di tanto poco momento avesse meritato la calorosa difesa, prima dell'onorevole Sella, e poi dell'onorevole Finzi, che ne fa una questione d'ordine superiore...

FINZI. Di niente.

MINISTRO PER L'INTERNO. Se lo avessi preveduto mi sarei preparato, e ritenga l'onorevole Sella che se non avessi trovato nei resoconti della Camera un qualche fatto simile a questo nel tempo del suo Ministero, nei 15 anni passati, ne avrei trovati moltissimi dell'istessa natura.

L'onorevole Finzi poi ne fa una questione assolutamente di patriottismo.

FINZI. Ma di giustizia distributiva.

MINISTRO PER L'INTERNO. Ma non è questione di giustizia nè di patriottismo, onorevole Finzi: se fosse una cosa di tanto alto interesse, l'onorevole Finzi non può credere che i suoi amici politici che sono stati per quindici anni al potere...

Foci a sinistra. Questo ci vuole. Bravo!

MINISTRO PER L'INTERNO... avrebbero aspettato noi per rendere questa giustizia a quelle disgraziate provincie che mai nulla hanno chiesto. (*Bravo! Bene! — Applausi a sinistra*)

MASSARI. Non siete voi.

MINISTRO PER L'INTERNO. Non le accomoda, ono-

revole Massari: mi permetta lo dica; le parole ad effetto si combattono con altre anche ad effetto...

ZANARDELLI, ministro per i lavori pubblici. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PER L'INTERNO. Il Governo non ha negato la discussione di questo progetto di legge; solo prevedendo che richieda una lunga e studiata discussione, una discussione che può agitare le passioni di taluni paesi, crede conveniente rimandarla a novembre.

Permettete, o signori, vi dica tuttò...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Fanno della politica.

DI RUDINI. Ne avete fatto tanta voi altri.

PRESIDENTE. Non interrompano.

DI RUDINI. Ne avete fatta tanta voi altri!

PRESIDENTE. Non interrompano. Pel decoro della Camera, lo chiedo a tutti.

SELLA. *Quis tulerit Gracchos de seditione querentes? (Rumori a sinistra)*

PRESIDENTE. Onorevole Sella, non interrompa. Invito ancora gli onorevoli deputati ad astenersi da qualunque interruzione.

MINISTRO PER L'INTERNO. Mi sono impressionato dei telegrammi che ho ricevuto io stesso, e che mi sono stati presentati da un senatore e da taluni deputati.

DI RUDINI. Meno male.

MINISTRO PER L'INTERNO. Non dubiti, onorevole Di Rudini, io so come si leggono i telegrammi. (*Ilarità a destra*) So come si debbono leggere, e quali si possono portare in pubblico.

DI RUDINI. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PER L'INTERNO. Per una questione così semplice si evoca la memoria di Gracco dal capo della opposizione e si fa appello al patriottismo ed alla popolarità? Noi non attentiamo alla popolarità di chichessia. Ne cerchino un po' anche i nostri avversari, diventino popolari anch'essi. Il Governo crede che questa discussione non può farsi nè in una, nè in due ore, come può farsi la discussione di tutti quegli altri progetti che il Ministero ha indicati; di più questa discussione, in una provincia agita lo spirito pubblico in modo molto serio.

Non produrrà questo effetto nelle provincie conosciute dall'onorevole Finzi, ma domandi in che condizione si trova la provincia di Ascoli. Egli è proprio riguardo a quella provincia che senatori e deputati mi hanno fatto leggere i telegrammi; ed è da diversi sindaci di quella provincia che ho pure ricevuto dei telegrammi.

Per tutte queste ragioni, e segnatamente pel tempo

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

che ne incalza, se la Camera crede di fare discutere ora questa legge...

Voci. No! no!

MINISTRO PER L'INTERNO... il Governo non si rifiuta, ma chiede si discutano prima i progetti di legge che egli crede più urgenti.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

MARIOTTI. Domando la parola contro la chiusura. *(Interruzioni e rumori)*

PRESIDENTE. Parli contro la chiusura, ma si limiti a questa.

MARIOTTI. Debbo dichiarare alla Camera che non si può chiudere questa discussione senza togliere l'impressione che ha fatto la dichiarazione dell'onorevole ministro dell'interno.

Sarò molto breve.

PRESIDENTE. Ella non può parlare che contro la chiusura...

Una voce a destra. Lo lasci dire. *(Interruzioni da diverse parti.)*

PRESIDENTE. *(Con forza)* Io faccio il mio dovere qui, niente altro che il mio dovere, e se vi è chi crede di saperlo far meglio, venga qui al mio posto.

Parli contro la chiusura.

MARIOTTI. Permettetemi, o signori... *(Interruzioni e rumori)* Mi taccio sempre! Sono devoto al dio Silenzio! *(Si ride)*

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

MARIOTTI. L'onorevole ministro dell'interno, ha detto che ha ricevuto un telegramma d'allarme dalla mia provincia. Un altro simile l'ho ricevuto anch'io. La mia provincia è una di quelle comprese nel progetto di legge di cui ora si parla. Quel telegramma riguarda lamenti che fanno alcuni comuni: giustissimi lamenti, ai quali mi unisco e dei quali mi dichiaro sostenitore. Sono stati espressi al Governo da moltissimi municipi. Sono certo che il Governo all'occasione ne terrà il debito conto.

Per improvvida deliberazione del Consiglio provinciale si è stanziata una somma enorme nel bilancio di quella piccola provincia per una strada ferrata che si sa dove comincierebbe, non si sa dove finirebbe.

Ciò ha causato una perturbazione e una discordia grande fra moltissimi comuni, che sentono addosso il male e temono con ragione il peggio.

Ora io credo che la discussione del progetto medesimo toglierà appunto le cagioni di questa discordia che si è prodotta. Perciocchè il capoluogo a cui massimamente importa la strada ferrata, che si

propone in questo progetto, la farà a sue spese, contento del sussidio governativo, e maggiormente se potrà ottenere un altro sussidio provinciale.

Il Consiglio provinciale prenderà, sono certo, savi provvedimenti, togliendo l'aggravio imposto agli amministrati, e lasciando al tempo l'effettuazione di strade desiderabili, quando siano possibili. I comuni perciò si quieteranno. Ond'io per la ragione stessa dell'allarme addotto dall'onorevole ministro dell'interno, prego la Camera di discutere questo progetto di legge invece di abbandonarlo. Esso non pregiudica nessuna questione.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Reduce dal Senato, mi fu riferito che in mia assenza l'onorevole Sella ha dichiarato che si dava l'antecedenza ad un progetto di legge che riguardava una ferrovia che poteva interessare il ministro dei lavori pubblici.

SELLA. Il suo collegio elettorale.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Il mio collegio elettorale. Tanto peggio.

Ora, io dichiaro che se avessi trovato all'ordine del giorno una legge qualsiasi la quale avesse riguardato il collegio elettorale dell'onorevole Sella, siccome dall'animo mio è certo lontanissimo il pensiero di dare la preferenza ad un interesse qualsiasi che possa riguardare il mio collegio elettorale, avrei creduto che tali dovessero pure essere i sentimenti dell'onorevole Sella, poichè per me il fatto che un affare mi concerne da vicino è un ostacolo anzichè un eccitamento per fargli dare la preferenza.

Mi basti il dire, per dimostrare che un interesse elettorale non entra punto in cotesta questione (poichè, ripeto, un interesse elettorale mi avrebbe reso restio piuttosto pei sentimenti che io ho, a portare innanzi alla Camera un progetto di legge); mi basti il dire che questa non è che una ferrovia per la quale, se fosse stato adottato il progetto di legge proposto dall'onorevole Sella nel 1873, il Governo avrebbe avuto piena balia di stipulare il contratto esso medesimo senza venire a chiedere l'approvazione della Camera; mi basti il dire che non si tratta che di un sussidio di lire 1000 al chilometro per trentacinque anni, nel qual caso il Governo non fa alcun sacrificio pecuniario, poichè è in larga misura compensato dai vantaggi che ne ottiene; mi basti il dire che forse nessuna ferrovia in Italia è stata costrutta con un ponte sul Po, e con un interesse strategico dimostrato di primo ordine dal nostro stato maggiore, con un contributo per parte del Governo si tenue e con così gravi sacrifici per parte delle provincie.

Ora io lascio giudice la Camera, lascio giudice lo

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

stesso onorevole Sella, se quando si porta innanzi alla Camera un progetto di legge in queste condizioni per le finanze dello Stato, possa essere mai nell'immaginazione di chi lo propone la tema di essere accusato di non rappresentare che meschini interessi elettorali. (*Applausi a sinistra*)

PRESIDENTE. L'onorevole Sella ha la parola per un fatto personale.

SELLA. Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici fosse stato presente quando io ho parlato, avrebbe veduto che poteva rispondere con molto minor calore, imperocchè quello che io ho osservato è questo, che il progetto di legge posto all'ordine del giorno col n° 7 è relativo ad una ferrovia che riguarda il collegio elettorale... (*Rumori a sinistra*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È un'insinuazione.

SELLA. Io prego, mi lasci dire...

Voci. Sono reticenze.

SELLA. Che reticenze! Non mi si attribuisca più malizia di quella c'è stata. (*Rumori e risa ironiche a sinistra*)

Ha ragione l'onorevole Zanardelli. Io aveva chiesto che fosse applicata una norma generale, per cui potesse il Governo concedere le ferrovie, per le quali si chiedeva soltanto un sussidio di mille lire al chilometro, la Camera volle ridurre questa facoltà, e volle che fossero presentati tanti disegni speciali, ed il progetto della ferrovia di Iseo è per lo appunto di questo genere. Ed io non posso che approvarlo e convenire con lui che la finanza, anzichè rimetterci, ci guadagna, anche sotto il punto di vista pecuniario.

Dunque quello che io osservai si è, che davanti alle popolazioni, a quei capoluoghi di provincia che sospirano da tanti anni la loro ferrovia non fa buon effetto escluderla ed anteporre quella di Iseo. (*Vivi rumori ed interruzioni a sinistra*) Scusino, non ho detto altro. Vogliano vedere la stenografia. Mi sono guardato bene, non ho pensato, nè detto, nè accennato che l'onorevole ministro dei lavori pubblici presentasse dei progetti che fossero nell'interesse del suo collegio elettorale e non nell'interesse della nazione; un pensiero di questa natura non l'ho avuto nè punto nè poco, e nulla di simile ho detto. (*Nuove interruzioni a sinistra*)

Permettano, io sono uso a chiamare pane il pane, e vino il vino. (*Rumori*) Scusino, il fatto è questo, che qui i minuti sono contati. Vi ha un progetto di ferrovia che riguarda il collegio elettorale del ministro dei lavori pubblici; vi sono progetti di ferrovia che riguardano altri capoluoghi di provincia; io non entro nel valore comparativo di questi progetti di legge e nulla, men che nulla, dico contro la

ferrovia di Iseo; ma io credo che il Ministero farebbe bene a non mandare alle calende greche questi ultimi per mettere avanti quell'altro. Questo e niente altro ho detto.

Ed io credo che l'onorevole Zanardelli dovrebbe essere contento che io abbia messa la questione in questi termini...

Voci a sinistra e dal banco dei ministri. Contentissimo!

SELLA... e lo prego personalmente di credere che per mia parte non c'è stato altro appunto, e nell'osservazione che ho fatta non c'è nulla di malvolere per lui.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Domando la parola per una semplice dichiarazione.

Io ringrazio l'onorevole Sella della spiegazione che mi ha data; ma mi sia lecito aggiungere un appello alla stessa Commissione, la quale ha riferito sul progetto di legge relativo ai capoluoghi di provincia...

BONFADINI. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... e la prego di rendermi testimonianza se io non abbia mostrato il più grande interessamento, il più grande ardore perchè questo progetto di legge venisse discusso nella presente Sessione. (*È verissimo! al centro*) Aggiungo poi, e lo aggiungo con pienissima sincerità di coscienza, che io tengo molto più, per i rapporti d'affetto e di riconoscenza che mi stringono a quel paese, alla ferrovia di Belluno che a quella stessa di Brescia e d'Iseo.

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

BONFADINI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(*È appoggiata, indi approvata.*)

Onorevole Bonfadini, accenni il suo fatto personale.

BONFADINI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici... (*Rumori a sinistra*)

PRESIDENTE. Ma facciano silenzio!

BONFADINI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici con molta cortesia ha domandato il parere della Commissione, e si è rivolto ed ha fatto appello alla Commissione per dare, non dirò una testimonianza, alle sue parole, perchè non avrebbe bisogno, ma per dare una conferma... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Parla come presidente della Commissione.

BONFADINI... usa conferma alle sue parole. Credo che questo sia un fatto personale.

Io tengo moltissimo a dire che dall'onorevole mi-

nistro pei lavori pubblici non ho avuto che simpatiche assicurazioni riguardo a quel progetto di congiunzione coi capoluoghi di provincia, iscritto al numero 6. Ricordo anche che l'onorevole presidente del Consiglio nella Commissione non si è opposto punto a questo progetto di legge; ha dichiarato soltanto che intendeva di fare delle riserve circa la parte finanziaria, circa il contributo, circa i bilanci.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Questo non sarà contraddetto dall'onorevole Sella, spero.

BONFADINI. La Commissione adunque non ha inteso, domandando che fosse posto all'ordine del giorno questo progetto di legge, di far cosa che tornasse contraria alle formali dichiarazioni del Ministero.

Oggi però il Ministero è venuto a proporre una misura che veramente la Commissione trova contraria alle dichiarazioni favorevoli precedenti. (*Rumori*)

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Questo non è fatto personale.

BONFADINI. So che nelle intenzioni dell'onorevole presidente del Consiglio non c'è nulla di tutto questo.

PRESIDENTE. Onorevole Bonfadini, è inutile che prosegua su questo argomento; ella non ha diritto di parlare che per fatto personale; io non posso perciò lasciarla continuare.

BONFADINI. Mi tolga la parola.

PRESIDENTE. E farò il mio dovere.

Se ha qualcosa che si riferisca al fatto personale le do la parola, in caso contrario io gliela tolgo.

BONFADINI. Io confermo le dichiarazioni che ha fatto l'onorevole ministro pei lavori pubblici, ed aggiungo che sono così identiche a quelle che furono da lui fatte nel seno della Commissione, che mi dolgo che oggi le sue dichiarazioni vengano in certo modo a modificare... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Prego la Camera di ritenere...

SEBASTIANI. Domando la parola per un fatto personale. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Non so dove faccia consistere il fatto personale.

SEBASTIANI. (*In mezzo ai rumori*) Io ho chiesto parecchie volte la parola per ribattere l'improvvisa ed indiretta opposizione che ha mosso l'onorevole presidente del Consiglio; ed infine, fra tanta agitazione della Camera, ho domandato di parlare per fatto personale. Non potendo altro, mi limito a questo.

Il fatto personale consiste nell'aver l'onorevole ministro dell'interno citato me autore del progetto di legge, ed ha cennato di telegrammi. Dalla mia provincia non sono venuti i telegrammi. La que-

stione amministrativa riguarda una sola delle cinque provincie, e non può prendersi a motivo, perchè non abbiasi a discutere subito il progetto di legge. Noti l'onorevole presidente del Consiglio, noti la Camera la dolorosa impressione che debbono ricevere cinque nobilissime città come Teramo, Ascoli, Macerata, Belluno e Sondrio, col rimanere deluse nelle loro legittime aspirazioni, dopo aver veduto innanzi alla Camera per ben tre giorni il progetto di legge che le riguarda, e che ora il Ministero, senza poterlo attaccare di fronte, cerca rimandare alle calende greche.

Del resto, i miei amici ed io abbiamo fatto il nostro dovere: a ciascuno la responsabilità che gli spetta. Le popolazioni giudicheranno.

PRESIDENTE. Prego la Camera di ritenere che l'onorevole presidente del Consiglio ha proposto che si tengano due sedute al giorno: che la prima incominci alle 9 del mattino e duri fino alle 11; che la seconda poi incominci tra il mezzogiorno e il tocco, per continuare fino alle sei.

Se non vi sono opposizioni, questa proposta si riterrà approvata.

(È approvata.)

Poi l'onorevole presidente del Consiglio ha proposto che nelle sedute mattutine la Camera si occupi dei seguenti progetti di legge:

Publicazione degli annunci legali;

Modificazione ad articoli dei Codici relativi alla forma del giuramento;

Modificazioni al Codice di procedura penale intorno ai mandati di cattura, di comparizione ed alla libertà provvisoria;

Lavori complementari per la sistemazione degli argini del Po;

Maggiori spese per le ferrovie calabro-sicule;

Miglioramento delle condizioni degli impiegati civili dello Stato;

Pensione ai feriti, alle vedove e famiglie dei morti per la liberazione di Roma e Venezia;

Opere di miglioramento e sistemazioni dei porti di Trapani e Sinigaglia;

Costruzione ed esercizio di una ferrovia da Parma a Brescia e ad Iseo;

Dichiarazione di utilità pubblica delle opere di miglioramento della via Meravigli in Milano;

Dichiarazione di pubblica utilità delle opere di prolungamento della via Nazionale e piazza Magnanapoli in Roma a piazza Venezia;

Adattamento dei locali per la scuola di applicazione degli ingegneri in Napoli;

Contratti di vendita e permuta di beni demaniali.

Questo è l'elenco dei progetti di legge che l'onorevole presidente del Consiglio propone che si di-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1876

scutano nelle sedute mattutine, e secondo l'ordine da me indicato.

L'onorevole Sella propone..

SILLA. Io ho fatto la proposta seguente, che il progetto di legge che ha per titolo « Costruzione ed esercizio di ferrovie di congiunzione dei capoluoghi di provincia colla rete generale delle ferrovie, » rimanga dopo il numero 8 dell'elenco che ha letto testè l'onorevole nostro presidente e che è relativo ai porti di Trapani e Sinigaglia e sia poscia, come è nello attuale ordine del giorno, susseguito dal progetto di legge relativo alla ferrovia di Iseo che prenderebbe il numero 10; dimodochè io lascio che tutte le leggi susseguenti stieno al loro posto.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Sella propone che dopo il numero 8 in cui sta scritto il progetto per opere di miglioramento e sistemazione dei porti di Trapani e Sinigaglia, e prima della costruzione ed esercizio di una ferrovia da Parma a Brescia e ad Iseo, sia iscritto quel progetto che ora è al n° 6 dell'ordine del giorno.

Metto ai voti questa proposta.

(Dopo prova e controprova è respinta.)

(Applausi a sinistra ed al centro.)

Domani alle 9 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 55.

Ordine del giorno per le tornate di domani:

(Alle ore nove antimeridiane)

- 1° Pubblicazione degli annunci legali ;
- 2° Modificazione ad articoli dei Codici relativi alla formola del giuramento ;

3° Modificazioni al Codice di procedura penale intorno ai mandati di cattura, di comparizione ed alla libertà provvisoria ;

4° Lavori complementari per la sistemazione degli argini del Po ;

5° Maggiori spese per le ferrovie calabro-sicule ;

6° Miglioramento delle condizioni degli impiegati civili dello Stato ;

7° Pensione ai feriti, alle vedove e famiglie dei morti per la liberazione di Roma e Venezia ;

8° Opere di miglioramento e sistemazioni dei porti di Trapani e Sinigaglia ;

9° Costruzione ed esercizio di una ferrovia da Parma a Brescia e ad Iseo ;

10. Dichiarazione di utilità pubblica delle opere di miglioramento della via Meravigli in Milano ;

11. Dichiarazione di pubblica utilità delle opere di prolungamento della via Nazionale e piazza Maguanapoli in Roma a piazza Venezia ;

12. Adattamento dei locali per la scuola di applicazione degl'ingegneri in Napoli ;

13. Contratti di vendita e permuta di beni demaniali.

(A mezzogiorno)

Seguito della discussione del progetto di legge relativo alla convenzione di Basilea, all'atto addizionale e al trattato coll'impero austro-ungarico riguardo alle ferrovie dell'Alta Italia.