

## LXVII.

## 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1876

PRESIDENZA BIANCHERI.

**SOMMARIO.** Il deputato Fano presenta la relazione sullo schema di legge per la dichiarazione di pubblica utilità delle opere di prolungamento di via Nazionale in Roma. = *Votazione a squittinio segreto, e approvazione dei disegni di legge: per la pubblicazione degli annunzi legali; per modificazione di articoli di Codici relativi al giuramento; per lavori complementari per la sistemazione degli argini del Po e dei suoi influenti.* = *Seguito della discussione generale dello schema di legge relativo alla convenzione di Basilea, all'atto addizionale, e al trattato coll'impero austro-ungarico riguardo alle ferrovie dell'Alta Italia* — Il deputato Spaventa Silvio continua e pone fine al suo discorso contro l'articolo 4 dello schema, nel quale s'incarica il Governo di presentare un disegno di legge per la concessione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato all'industria privata — *Osservazioni del deputato La Porta* — *Risposte del presidente del Consiglio al deputato Spaventa Silvio* — *Osservazioni del deputato Perazzi* — *Spiegazioni personali dei deputati Toscanelli e Spaventa Silvio* — *Dichiarazioni del presidente* — *Spiegazioni del deputato Spaventa Silvio e del presidente del Consiglio* — *Rinvio della discussione.*

La seduta è aperta alle ore 12 50.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Torrigiani scrive che, per motivi di salute, gli occorre un congedo di otto giorni.

(È accordato.)

Si procede alla votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge che furono approvati nella prima parte dell'odierna seduta.

(Segue l'appello.)

## PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SOPRA UN DISEGNO DI LEGGE.

**PRESIDENTE.** Onorevole Fano, la invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**FANO, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata di studiare il progetto di legge relativo a dichiarazione

di pubblica utilità delle opere di prolungamento della via Nazionale da piazza Magnanapoli in Roma a piazza Venezia. (V. Stampato, n° 101-A.)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

## VOTAZIONE DI TRE SCHEMI DI LEGGE.

**PRESIDENTE.** Dichiaro chiusa la votazione e si procede allo spoglio.

Risultamento della votazione a scrutinio segreto sui seguenti progetti di legge:

Publicazione degli annunzi legali:

Presenti e votanti . . . . .	253
Maggioranza . . . . .	127
Voti favorevoli . . . . .	189
Voti contrari . . . . .	64

(La Camera approva.)

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1876

Modificazione di articoli del Codice relativi al giuramento:

Presenti e votanti . . . . .	253
Maggioranza . . . . .	127
Voti favorevoli . . . . .	191
Voti contrari . . . . .	62

(La Camera approva.)

Lavori complementari per la sistemazione degli argini del Po e suoi affluenti:

Presenti e votanti . . . . .	253
Maggioranza . . . . .	127
Voti favorevoli . . . . .	216
Voti contrari . . . . .	37

(La Camera approva.)

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SULLO SCHEMA DI LEGGE SULLA CONVENZIONE DI BASILEA, ALL'ATTO ADDIZIONALE ED AL TRATTATO COLL'IMPERO AUSTRO-UNGARICO RIGUARDO ALLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il 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.

L'onorevole Spaventa Silvio ha facoltà di continuare il suo discorso.

**SPAVENTA SILVIO.** Dissi ieri come in noi nacque l'idea del riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, e quali erano le necessità economiche e politiche che lo consigliavano.

Non parlai della convenienza finanziaria dell'affare, perchè mi riservavo di trattare questo argomento, quando avrei esaminata la convenzione di Basilea.

Accolta l'idea del riscatto, l'altra idea che immediatamente doveva occupare l'animo nostro, era la questione dell'esercizio. Come avremmo esercitate le linee riscattate? Questo era il problema. Esso sorgeva per così dire sopra un nuovo orizzonte, poichè già l'anno innanzi io aveva avuto ad occuparmi della questione dell'esercizio delle nostre strade ferrate, proponendovi il contratto per l'esercizio delle Romane e delle Meridionali colla società delle Meridionali.

Ma ora la questione ci si presentava come un tutto, perchè non si trattava solo dell'esercizio di alcune reti, ma di tutte insieme, non avendo la Camera insino allora proferito il suo giudizio sopra il contratto colle Meridionali.

Per noi era evidente che sarebbe stato difficile il fare accogliere dal Parlamento una soluzione di questo problema per l'Alta Italia diversa da quella che avremmo proposta per le Romane e per le Meridionali.

Se al Parlamento fosse parsa buona una data soluzione per le ferrovie di una data regione, difficilmente io sapeva persuadermi che esso avrebbe giudicato che la soluzione dello stesso problema dovesse essere diversa per altre regioni. Si fu per questo adunque che il problema dell'esercizio ci si presentò di nuovo, ma sopra un altro orizzonte, come il problema cioè del riordinamento generale delle ferrovie del regno.

Ora, se io avessi voluto seguire senz'altro le mie antiche convinzioni intorno a questo argomento, avrei dovuto appigliarmi alla prima, all'idea dell'esercizio governativo.

Fino dal 1874, allorchè presentava il contratto colle Meridionali, io esprimeva sopra questa questione i seguenti concetti: « Posta così la questione, la soluzione più logica e più completa sarebbe questa: che le strade ferrate d'interesse nazionale siano proprietà dello Stato, ed esercitate dallo Stato.

« L'attuazione di questa soluzione ha incontrato ed incontra diversi ostacoli, alcuni dei quali si possono dire teorici, altri sono esclusivamente pratici ed accidentali. Per ciò la legislazione in fatto di strade ferrate andò continuamente oscillando, e solamente da pochi anni pare che si formi un'opinione pubblica in Europa, capace d'imprimerle un indirizzo determinato e sicuro.

« Il più forte degli ostacoli teorici all'accennata soluzione è la dottrina che vuole che le strade ferrate siano un'industria, e proclama che lo Stato è il pessimo degli industriali. Sono conseguenza di queste dottrine le concessioni di proprietà e di esercizio a società private, per le quali sono correttivi affatto insufficienti la limitazione della durata di 99 anni e la facoltà di riscatto dopo 20 o 30 anni di esercizio. Questa forma di concessione ebbe pur sempre l'appoggio dei capitalisti, che nella proprietà della strada vedevano la miglior garanzia pei loro capitali. Ma la storia delle società concessionarie in Italia ed all'estero è una chiara confutazione per la teoria, ed uno sconcertante disinganno pei capitalisti. »

Nell'anno seguente, ripresentando lo stesso con-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1876

tratto alla Camera, mi esprimeva presso a poco negli stessi termini.

Senonchè soggiungeva come io credessi che la nostra amministrazione non avesse finora raggiunto quella solidità e perfezione da poterle affidare senza incagli questo servizio.

Forse ritornerò più appresso sopra queste ultime parole, le quali hanno formato il tema di molta critica da parte dei nostri avversari. Per ora mi basta dire come la proposta da me fatta di affidare alla società delle Meridionali per 20 anni l'esercizio delle Meridionali e delle Romane non nascondeva il concetto che dopo questo intervallo la questione dell'esercizio dovesse essere risolta in favore dell'esercizio governativo. Ma intanto, per molte considerazioni che ora non giova ripetere, io perseverava ancora alla fine del 1874 nell'idea di affidare l'esercizio delle due reti, del centro e del mezzo-giorno alla società delle Meridionali. E la Commissione parlamentare che ebbe a riferire sopra questo contratto, dopo lunghi studi, molti indugi e grandi perplessità, finalmente si accostò all'opinione del Governo, ammise, cioè, che giovasse pure, nello stato presente delle cose, di mantenere ad una società privata l'esercizio di queste due reti delle nostre ferrovie. Se non che nella Commissione vi era una minoranza composta di alcuni membri molto rispettabili di questa Camera, i quali seggono nella parte a me dirimpetto. E quale fu l'opinione di questa minoranza contro l'avviso della maggioranza, che riteneva opportuno il temperamento di conservare, almeno temporaneamente, l'esercizio delle ferrovie in mano di una società privata?

Ecco quale fu l'opinione della minoranza: « Quanto all'esercizio, la minoranza della Giunta era d'avviso che, se prevalessse l'idea del riscatto, fosse conveniente che lo Stato conservasse pieno il possesso delle linee riscattate e le esercitasse per proprio conto. L'idea di separare l'industria dalla proprietà, che è accolta quasi con entusiasmo dal ministro dei lavori pubblici nella sua prima relazione, sarà un'idea nuova, ma essa è in contraddizione coi principii economici che fino ad ora informarono tutta la nostra legislazione nei suoi molteplici rapporti sociali. Si può forse ammettere che lo Stato non sia il pessimo degli amministratori in ogni caso; ma ritenere che lo Stato non possa condurre l'esercizio delle strade ferrate, riconoscere persino, come fa il ministro dei lavori pubblici che sola competente a giudicare della misura delle tariffe sia la società esercente, e pur volere che lo Stato con ingente sacrificio si faccia proprietario di

strade ferrate, è cosa di cui la minoranza della Giunta non ha potuto rendersi persuasa. »

*Una voce al centro.* Di chi era composta la minoranza?

SPAVENTA SILVIO. Degli onorevoli La Porta, Mannetti e Solidati.

LA PORTA. (*Della Giunta*) Domando la parola.

SPAVENTA SILVIO. Io ricordo quest'opinione, non per farne il menomo torto a chi la professò, anzi, per rendergli la lode di avere avuto forse il presentimento che verrebbe presto quella condizione, in cui noi saremmo stati costretti di proporre la soluzione, che allora non avevamo il coraggio di adottare.

Cosicchè se io, condotto dall'intimo convincimento mio intorno a questa questione, avessi poscia abbracciato senz'altro la soluzione dell'esercizio governativo, quando avessi potuto contare sopra la fiducia della maggioranza che sino allora aveva appoggiato il Governo, io avrei dovuto credere che l'esercizio governativo, proposto a questa Camera, avrebbe incontrato non solo l'appoggio della maggioranza che ci onorava della sua fiducia, ma ancora dell'Opposizione; e questa soluzione avrebbe dovuto raccogliere quasi l'unanimità di questa Camera. Ma...

Vedi giudizio uman come spesso erra!

Noi però non considerammo la questione da questo punto così astratto di veduta. Il Ministero volle tener presente la condizione reale della nostra industria ferroviaria, prima di prendere qualunque risoluzione.

Tre, o signori, erano i partiti che avevamo davanti: o nuove concessioni; o appalto dell'esercizio delle linee, la cui proprietà rimarrebbe intera allo Stato; o esercizio governativo.

Noi, come già l'onorevole presidente del Consiglio di allora ebbe a dichiarare, procedemmo per via di esclusione. Esaminammo attentamente quale di queste tre soluzioni era la più possibile e pratica, e la più conveniente agli interessi del paese nelle condizioni in cui siamo.

Nuove concessioni. Avremmo dovuto costituire due o tre società anonime che assumessero tutte e tre le grandi reti ferroviarie del regno. Dove erano queste società? Era probabile che si costituissero?

L'onorevole Maurogò nato molto a proposito notava ieri come in Italia di società anonime paesane, incaricate dell'industria ferroviaria, non ve n'è che una sola, la quale abbia mostrato qualche segno di vitalità, ma a patto di non adempiere scrupolosa-

mente agli obblighi suoi. Di altre società composte di elementi parimente italiani e solidi era più facile il desiderarne la creazione che crederle possibili. Ma a me non ne pareva neppure desiderabile la creazione. Se si fossero formate di elementi del paese, e fossero riuscite prospere e sane, come, creandole, bisognava sperare che fossero, non sarebbero state nel fondo che la rappresentanza dello stesso nucleo d'influenze e d'affari, i quali oggi dominano nella società a cui ho accennato, ed allora tanto sarebbe valso di affidare a quest'unica l'esercizio di tutte le ferrovie dello Stato. Ora, una tale idea era assolutamente da bandire.

Già, per sè, le società anonime non sono una scuola di moralità pubblica, come ne fanno prova parecchie di quelle che abbiamo avuto nel nostro paese per la costruzione e l'esercizio delle nostre ferrovie.

Fin'oggi questo era ammesso da molti, se non da tutti; oggi forse è contrastato da quelli stessi che prima ne facevano quasi un dogma della loro politica ferroviaria.

Io non sono qui nè per condannare, nè per esaltare codeste società, ma non posso a meno, esprimendo la verità dei sentimenti miei intorno ad esse, di far notare al Parlamento questo punto che a me pare sostanziale. Col nostro organismo sociale, col modo come è costituita la fortuna privata e pubblica in Italia, e col modo come sono composte le pubbliche amministrazioni, grandi società anonime costituite con il credito dello Stato, che possano disporre di milioni nei loro bilanci, ed abbiano frequenti e vistosi affari collo Stato medesimo, e contatti continui ed infiniti col pubblico sopra tutti i punti del territorio, sono creazioni mostruose, contro la cui potenza ed influssi non credo si trovi sufficiente resistenza in nessuna parte.

L'onorevole Barazzuoli ricordava ieri delle *confidenze* di un uomo rispettabilissimo, una volta direttore appunto delle ferrovie dello Stato in Piemonte, e che dicesse l'amministrazione delle ferrovie meridionali, del compianto commendatore Bona. Egli diceva come il Bona si mostrasse sgomentato dell'idea che il Governo oggi assumesse la responsabilità di condurre per conto suo l'amministrazione di tutte le ferrovie del regno, notando la differenza che correva tra l'amministrazione della sola rete piemontese e quella di tutte le reti italiane.

Io ancora potrei ripetere delle confidenze di quel rispettabile vecchio, rammentato dall'onorevole Barazzuoli; e queste confidenze proverebbero luminosamente la proposizione dianzi accennata, che cioè,

società potenti e ricche, che si trovano in continuo contatto con ogni ordine di cittadini, di amministrazioni ed autorità, per causa del servizio che da esse si richiede, e delle questioni che ne nascono e che bisogna definire, sono un vero pericolo per la moralità del paese.

Ma questo non è tutto.

A queste nuove società bisognava fare le nuove concessioni. Ora ognuno sa quali siano i rapporti tra il Governo e le società ferroviarie fissati dalle leggi nostre sulla materia. Non intendo ora fare la critica completa di queste leggi; esse furono desunte da una logica che non poteva essere più giusta in tutte le loro disposizioni, ma il loro difetto essenziale è nel sistema. Il sistema delle concessioni ferroviarie è il sistema del monopolio delle ferrovie affidato all'industria privata e regolato dallo Stato. Quindi tutta la nostra legislazione intorno a questa materia mira principalmente a regolare questo monopolio. Non credo di aver bisogno di dimostrare che le ferrovie costituiscano un monopolio. Dove non lo sono legalmente, lo sono o lo diventano necessariamente di fatto; questa è una verità che risulta dall'esperienza di tutti i paesi, da documenti che nessuno può mettere in dubbio. Ma, secondo la nostra legislazione, le ferrovie sono certamente un monopolio legale ed il nostro legislatore non trascurò nessuna delle cautele e disposizioni immaginabili contro le conseguenze funeste che potevano venire dal monopolio privato delle ferrovie.

Queste cautele sono state ricordate anche dall'onorevole relatore, ma già prima di lui un egregio nostro collega, della cui amicizia particolarmente mi compiaccio, aveva con molta precisione ed evidenza esposto in un suo discorso pronunciato in altro luogo, tutto il sistema delle cautele, freni, ingerenze, sindacato che lo Stato si è presso di noi riservato sopra le ferrovie. Se non che agli, invece di dedurre logicamente dalla natura e dagli effetti di questo sistema una conseguenza giusta, ne traeva, secondo me, una erronea. Egli diceva: ma cosa mi parlate di voler prendere la proprietà delle ferrovie? Cosa mi venite a parlare di riscatto, di acquistare cioè la proprietà delle ferrovie per lo Stato? Ma lo Stato ne ha già d'avanzo di questa proprietà, dappoichè esso vi entra per tante vie e per tanti fini dalla sua origine sino all'ultima forma del suo uso nelle mani dei possessori.

Ebbene io dico che appunto perchè lo Stato, volendo assicurarsi contro gli effetti del monopolio, ha dovuto ricorrere ad un sistema di simili cautele, ingerenze e sindacati, il partito più utile, più con-

## SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1876

veniente, e ormai necessario, è quello di riscattare le ferrovie per non lasciarle più a lungo in una condizione irrazionale, assurda, quale è quella che è stata creata dalla legislazione a cui da noi furono sottoposte, per averne fatto un monopolio privato.

Una legislazione, la quale, incominciando dalla costruzione, prescrive che i piani coi quali l'opera deve essere fatta devono essere approvati dal Governo, al quale conferisce il diritto di richiedere poi tutte le modificazioni che possono occorrere per una maggiore solidità, sicurezza e regolarità dell'esercizio, o per ottenere una maggiore efficacia, mette il concessionario quasi in balia assoluta dello Stato, il quale gli prefigge la spesa che deve fare per l'impianto della sua industria; una legislazione, la quale attribuisce al Governo il diritto di determinare il modo con cui la strada debba essere armata; quale e quanto il materiale fisso e mobile di cui debba essere corredata; dove e come le stazioni debbano essere edificate, e le comodità di cui debbono essere fornite; e così via via fino alle ultime particolarità dell'opera; una legislazione così fatta non lascia che il concessionario possa fare nulla nell'impianto della sua industria, secondo i suoi calcoli e previsioni.

Io non intendo di annoiare di più la Camera coll'enumerazione di queste disposizioni. Ma io dico: o queste disposizioni si eseguono, ed allora il Governo si sostituisce interamente alla compagnia concessionaria nell'impianto della ferrovia; o non si eseguono, ed allora lo scopo per il quale queste disposizioni furono immaginate è perfettamente mancato.

Ma oltre a tutte queste disposizioni relative alla costruzione e all'arredamento della strada, vi sono le altre ancora più gravi che regolano il servizio propriamente detto, il numero, la specie e la velocità dei treni, il lato economico dell'esercizio; il sistema delle tariffe e la loro applicazione; e quando vi è sovvenzione o garanzia dello Stato, l'ingerenza di questo nell'amministrazione dei prodotti e delle spese, e nella revisione dei conti.

Un'amministrazione somigliante, se tutta cotesta ingerenza governativa è effettiva, non può a meno di riuscire confusa, e disordinata in guisa che le responsabilità spettanti a coloro che la conducono, si spartiscano a segno da tornare frustranee; o non è effettiva, ed allora cotesta ingerenza non serve punto allo scopo per cui si volle istituirla, ed il monopolio può partorire per un'altra via tutti i suoi perniciosi effetti. È ciò che è avvenuto presso di noi, ora nell'uno ora nell'altro caso.

So che mi si può opporre l'esempio di società simili, che in altri paesi pur vivono sotto leggi simili e non danno luogo visibilmente agli inconvenienti accennati. L'esempio che mi si potrebbe addurre è quello della Francia.

La Francia è il paese delle grandi concessioni ferroviarie. Il sistema delle grandi concessioni francesi fu un'idea napoleonica. Almeno fu Napoleone III che compì e condusse il sistema a quella grandezza che oggi ha.

*(L'oratore si dimostra stanco.)*

PRESIDENTE. Si riposi, onorevole Spaventa.

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

Onorevole Spaventa ha facoltà di continuare a parlare.

SPAVENTA SILVIO. Io citava adunque l'esempio della Francia, dove non apparisce ancora che il sistema delle concessioni abbia fatto così cattiva prova come presso di noi. D'onde deriva ciò, o almeno l'apparenza di questo fatto? Dico l'apparenza, perchè io non sono ben sicuro dell'avvenire del sistema francese, e già parmi, o signori, che se ne scorga qualche segno all'orizzonte, da chi ben legge le ultime inchieste non ancora compiute sopra le ferrovie francesi. Ma checchè sia dell'avvenire, egli è certo che la Francia ha donato alle compagnie che oggi esercitano la più gran parte delle sue ferrovie, ben un miliardo e 600 milioni a fondo perduto; che quindi per la ricchezza del paese, e l'abbondanza del traffico, le società hanno potuto prosperare e non domandare quasi altro all'erario nazionale; che esse sono tutte indigene e costituite con capitali quasi tutti francesi; che i funzionari e ingegneri delle medesime provengono in gran parte dall'amministrazione governativa dei lavori pubblici; e che sia per queste ragioni, sia per altre, la guerra diventata necessaria altrove, fra il Governo e le società, in Francia, fino ad oggi non vi è.

Ma è indubitato che il riscontro è il sindacato, che l'amministrazione francese esercita sopra le ferrovie, è pressochè nullo.

Chi legge l'ultima inchiesta, a cui dianzi ho accennato, troverà che i funzionari del commissariato francese sopra le società ferroviarie, sono nell'opinione pubblica ritenuti impiegati salariati delle stesse società, e molti ne dimandano perfino l'abolizione. Ma non cessano perciò di dolersi di gravissimi inconvenienti e chiedono che il Governo vi ripari. E come potrebbe farlo senza il commissariato? Che cosa dunque avverrà? O la vigilanza e ingerenza del Governo continuerà ad essere così rilas-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1876

sata, e gli inconvenienti diventando peggiori, necessiteranno un cambiamento di sistema, o si risveglierà forte ed efficace, e ne verranno la confusione e la guerra. Questo è il fato del monopolio regolato: è quello che gli Inglesi non vogliono per le loro ferrovie. In Inghilterra invano tutte le Commissioni d'inchiesta che ci furono fino ad oggi, dal 1839 fino al 1872, lo proposero, sebbene in proporzioni molto modeste. Il Parlamento ha finito sempre col respingerlo.

Non già che in Inghilterra le ferrovie non sieno già un monopolio pericoloso; non già che in Inghilterra le concessioni sieno disgiunte da ogni cautela, da ogni regola, da ogni precauzione, anzi la legislazione inglese prescrive che i piani delle costruzioni sieno approvati dal Parlamento; che sieno fissati negli atti di concessione i massimi per le tariffe; che queste sieno rese di pubblica ragione; e che, sia garantito l'eguale trattamento a tutti quelli che si servono delle ferrovie. Ma, dentro queste disposizioni della legislazione, inglese le società hanno larghissimo campo dove muoversi; e una tale libertà di movimento che l'opinione pubblica contempla con terrore, per modo che non passa, si può dire, anno, che un'inchiesta non si ripeta, e l'inchiesta a proporre nuove disposizioni di controllo, ed il Parlamento a non volerne sapere.

E sapete, o signori, qual è la ragione di questa ripugnanza del Parlamento inglese a non andare innanzi per questa via? Il Parlamento inglese preferisce i danni di un monopolio sfrenato a quelli che deriverebbero da un freno efficace, o apparente, perchè nell'un caso sarebbe inevitabile la guerra, nell'altro la confusione di ogni responsabilità.

Ma, al sistema delle concessioni, io aveva nel caso concreto un'altra obbiezione gravissima.

Se noi fossimo riusciti a formare una nuova società per affidarle le ferrovie dell'Alta Italia, era evidente che l'onere che reca seco il riscatto sarebbe rimasto intiero al Governo: dappoichè non è immaginabile che una società concessionaria fosse venuta ad assumerne alcuna parte. Ed allora i benefici dell'avvenire avrebbero dovuto dividersi tra il Governo e la società, e gli oneri attuali sarebbero rimasti tutti sulle spalle dello Stato.

Ma si poteva promuovere la formazione d'una società per il semplice esercizio. Una società di esercizio non avrebbe certamente tutti gli inconvenienti che ho accennato parlando della società concessionaria; ma come società anonima ne avrebbe altrettanti: l'una varrebbe l'altra.

Il difetto proprio d'una società esercente sta in

ciò, che un appalto di esercizio non può essere fatto per lunga durata, se non si vuole trasformarla in una vera società di concessione. Non lo si può fare per lunga durata, perchè gli elementi che devono entrare nel calcolo del tornaconto delle due parti contraenti, sono talmente variabili che, a volerli fissare oggi per una lunga distesa di anni, l'una e l'altra si espongono a rischi di perdite od a probabilità di guadagni non meritati.

Una società di esercizio ha fretta di guadagnare il più che può nel breve tempo per cui il suo contratto è concluso, e di assicurarsi meglio dai rischi che possono incoglierle, perchè ha meno speranza di potersene rifare. Essa quindi difficilmente prende su di sè il carico delle spese straordinarie, salvochè non ne ottenga compensi sproporzionati. E perciò nei diversi contratti di esercizio che noi abbiamo, come quello per le Liguri e per le Calabro-Sicule, queste spese straordinarie sono rimaste sempre al Governo.

Ora, la questione di queste spese è un argomento molto serio, poichè non potendo farle che la società, e questa non rimettendovi nulla del suo, va molto larga nello spendere con gran danno del pubblico erario.

Infine anche con una società d'esercizio si rinnova l'inconveniente che l'onere del riscatto rimane intiero al Governo, e i benefici dell'avvenire devono essere divisi colla società a cui si affida l'esercizio della rete riscattata.

Per queste considerazioni noi dovemmo concludere che una volta fatto il riscatto, la soluzione più razionale era quella che lo Stato ne assumesse l'esercizio per conto suo direttamente.

Se mi si permette, prenderei qualche minuto di riposo.

*(L'oratore riposa nuovamente per pochi minuti)*

Noi dunque ci risolvemmo di proporre al Parlamento l'esercizio governativo. E fummo principalmente confortati in questa risoluzione dall'esempio di altri paesi. Questo esempio che agli occhi dei nostri avversari pare non abbia alcun valore, dinanzi ai nostri ne ebbe uno assai grande.

Per me era indisputabile la fama del buon servizio delle ferrovie esercitate dallo Stato nel Belgio e in Prussia.

L'onorevole relatore ha affermato che, secondo le sue informazioni, il servizio che si fa sulle ferrovie dello stato in Prussia e nel Belgio non è dissimile da quello delle ferrovie private.

Io mi permetto di dubitare dell'esattezza di codeste informazioni.

Io ho letto un documento di un ingegnere inglese, mandato da quel Governo a ricercare la condizione in cui sono le strade esercitate dallo Stato in Germania e nel Belgio, e da quel documento dell'ingegnere Malcolm risulta che il servizio di quelle ferrovie è fatto in una maniera che non lascia nulla a desiderare.

È proverbiale il buon mercato, la comodità e la sicurezza del servizio ferroviario nel Belgio ed in Prussia, e non è che oggi la prima volta che io sento affermare il contrario. Che anzi io non aveva alcun dubbio che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato in Prussia come nel Belgio fosse una delle migliori, anche finanziariamente considerata.

L'onorevole Boselli, riconoscendo che nel Belgio, nel 1874, le ferrovie dello Stato hanno dato l'interesse del 6,14 sul capitale impiegato nella loro costruzione, faceva notare che vi è una somma di 77 milioni fornita dalle casse dello Stato all'amministrazione della ferrovia, della quale somma non si tien conto.

Ora, sia pure che di questi 77 milioni non si tenga conto, le ferrovie francesi sono arrivate a dare più del 6,05 nel sessennio 1868-73, ma esse hanno quella somma di un miliardo e 600 milioni fornita dal Governo alle compagnie che rimane senza alcun frutto. Oltre a questo, chi tiene conto della garanzia che il Governo francese iscrive annualmente nel suo bilancio in favore delle compagnie, deve concludere che vi è una gran parte del capitale delle ferrovie francesi che rimane egualmente senza frutto, proveniente dal traffico, perchè lo ricava dalle casse dello Stato sotto forma di guarentigie.

E poichè, parlandosi del Belgio, si è detto che vi sono questi 77 milioni forniti dal Tesoro che rimangono senz'alcun frutto, vediamo qual frutto danno i capitali impiegati nelle ferrovie italiane.

Io non posso dire ora quale sia la media dell'interesse che le ferrovie italiane abbiano dato dal 1864 in qua. Le Romane, non hanno dato nulla se non alle azioni garantite. Ora qual è la somma media della sovvenzione e garanzia da noi pagata da 1865 fino ad oggi?

Nel bilancio di quest'anno abbiamo la somma di 45 milioni, ma negli anni scorsi fu anche maggiore.

Che cosa rappresentano questi 45 milioni di sovvenzioni o garanzie pagate dallo Stato alle nostre società, e coi quali esse possono dare quell'interesse qualunque, che infatti danno ai loro azionisti?

Questi 45 milioni rappresentano un capitale investito nelle reti, che rimarrebbe senza frutto alcuno, neppure nelle minime proporzioni a cui oggi è ridotto, se il Governo non pagasse queste sovvenzioni e guarentigie.

Ma l'onorevole Barazzuoli ha dabilitato della verità dei bilanci ferroviari della Prussia e del Belgio. Per vero dire un simile dubbio mi ha contristato. Oggi appunto che si discute di bilanci di amministrazioni ferroviarie, condotte da società private; e vediamo con raccapriccio la maniera con la quale le loro scritture sono state impiantate e tenute, si viene appunto a metterle in confronto dei bilanci consuntivi dei paesi più civili d'Europa, dove, e per la perfezione dei congegni amministrativi, e per la moralità dell'amministrazione, ogni dubbio sopra la veridicità dei loro conti mai è stato sollevato.

Un conto consuntivo delle strade ferrate prussiane o belghe, che è passato per la filiera di una Corte dei conti, come è istituita in Prussia o nel Belgio, è paragonabile ad un conto consuntivo che vi dà una società qualsiasi? Eh via, la cosa non è proprio discutibile.

Come diceva, l'esempio di questi due Stati era per noi molto incoraggiante; ma erano molte le obiezioni, molte le difficoltà che si opponevano al sistema. Permettete, o signori, che io discorra, con la maggior brevità che io possa, l'una dopo l'altra di queste obiezioni.

La prima obiezione, l'obiezione fondamentale, era questa: l'esercizio delle ferrovie non è una funzione compatibile con la natura e le attribuzioni dello Stato.

Io non voglio ora fare una teoria dello Stato. Per me lo Stato ha avuto nella storia diverse forme e fini. Avvi lo Stato guerriero; avvi lo Stato ieratico; avvi lo Stato commerciale; avvi il *Rechtsstaat* come dicono i Tedeschi, lo Stato di diritto di cui si fa tipo il Governo inglese. Avvi poi lo Stato moderno, lo Stato che diciamo Stato civile.

Sotto tutte queste diverse forme io concepisco lo Stato in questa guisa. Esso per me è la coscienza direttiva, per cui una nazione sa di essere guidata nelle sue vie, la società si sente sicura nelle sue istituzioni, i cittadini si veggono tutelati negli averi e nelle persone. Nello Stato adunque avvi giustizia, difesa, direzione. Questa direzione ora fa dello Stato uno Stato guerriero; ora uno Stato che ha per scopo più la salvezza futura delle anime, che non la loro soddisfazione e perfezione in questo mondo, come gli Stati ieratici; ora fa dello Stato

un'attività commerciale, come la Lega Anseatica, come la Compagnia delle Indie; ora fa dello Stato quello che è oggi lo Stato moderno, lo Stato il quale dirige un popolo verso la civiltà, lo Stato il quale non si restringe solamente a distribuire la giustizia ed a difendere la società, ma vuole dirigerla per quelle vie che conducono ai fini più alti dell'umanità.

La parte mutabile dello Stato è la direzione che esso dà ad un popolo; in questa direzione ci può entrar tutto. Qui non vi sono teoriche che tengano; vi può entrar tutto. Oggi lo Stato prende il servizio delle poste; domani quello dei telegrafi; lo Stato non aveva nè poste nè telegrafi un secolo fa. Oggi lo Stato prende le ferrovie, domani le lascia e prenderà altro. Non stiamo qui noi a prescrivere i confini in cui questa grande potenza umana può essere contenuta.

Ma oggi, ho detto, la direzione, che lo Stato impone alla società è verso la civiltà. Lo Stato moderno nasce dal così detto *Stato di diritto*, cioè da quello Stato in cui tutti i cittadini si sentono e si riconoscono uguali innanzi alla legge. Quest'uguaglianza è, si può dire, il frutto della storia dell'Europa sino alla rivoluzione francese. Da questo sentimento di uguaglianza sorge un'esigenza terribile nella coscienza delle moltitudini, alle quali non basta di essere uguali innanzi alla legge, ma intendono di sollevarsi, intendono di partecipare ai beni della vita, che nei secoli scorsi erano riservati soltanto ai pochi. E la civiltà dei popoli, signori, consiste appunto in ciò. Non si può dir civile un popolo che sappia solamente; come non dirò civile un popolo che goda solamente. La civiltà è l'unità della coltura e del benessere. (Bravo! *a destra*) Non si può dire popolo civile, dove solamente pochi sanno e godano, ma è veramente civile quel popolo in cui sanno e godono il maggior numero. (*Segni di approvazione a destra — Commenti rumorosi a sinistra*)

Mi maraviglio di udire questi rumori dai rappresentanti della democrazia italiana! (*Nuove approvazioni a destra — Risa e rumori a sinistra*)

Se questa è, come a me pare indubitabile, la direzione dei Governi moderni, ne segue, o signori, di necessità che essi devono opporsi per quanto possono agli effetti perniciosi di qualunque monopolio. Il monopolio è la potenza che impedisce di più alle moltitudini di partecipare al benessere che esso teoreggia, e ammassa nelle mani di pochi.

**MAZZARELLA.** Il monopolio in mano al Governo!

**SPAVENTA SILVIO.** Ora passino pure i monopolii così detti naturali. Contro i loro effetti forse lo Stato non ha mezzi per potersi difendere. Il principio della cooperazione spontanea, la collettività locale, è il solo rimedio finora immaginato contro un male simile. Ma vi sono dei monopolii artificiali, dei monopolii creati dalle leggi stesse, o direttamente o indirettamente, o formalmente o virtualmente; ed io credo che sia obbligo dei Governi moderni di preservare le moltitudini dagli effetti funesti di codesti monopolii, nel miglior modo che essi possono.

Ora l'industria ferroviaria che è uno dei mezzi più potenti per l'incremento della prosperità economica di ogni classe di cittadini, è appunto uno di codesti artificiali monopolii. Ed infatti, o signori, se lo Stato non concorresse con l'opera sua alla creazione dell'industria ferroviaria, essa in nessun modo potrebbe sorgere e vivere. Domando se è possibile costruire una ferrovia senza che lo Stato conceda l'espropriazione per causa di pubblica utilità. E notate, lo Stato concede l'espropriazione per causa di pubblica utilità, e poi abbandonando l'esercizio di una ferrovia alla speculazione di pochi, fa di questa pubblica utilità l'utilità e il vantaggio di pochi. (*Commenti a sinistra*) Da quest'ordine di ragioni io attingo la più profonda persuasione che l'esercizio delle ferrovie nei Governi moderni non può essere affidato razionalmente fuorchè ai Governi.

La seconda obbiezione è questa: il vostro sistema non è conforme alla scienza. Io veramente da quello che ho detto credo che qualche conformità apparisca.

Ma non è conforme alla scienza; alla scienza di chi? (*ilarità a sinistra*)

Alla scienza, si dice, dell'economia politica.

Ecco qui un librettino prezioso, che compendia la stupenda discussione avvenuta nel 1873 nel seno della società statistica di Londra. Questa società conta tra i suoi presidenti onorari lord Derby, sir William Gladstone. La società statistica di Londra discusse nel marzo 1873 la tesi del riscatto delle ferrovie inglesi e del loro esercizio in mano dello Stato, che fu sostenuto dall'una e dall'altra parte con molta vivacità e con molto sapere. Ma il presidente, sir William Farr, che riassunse la discussione, per quale dei due sistemi si pronunziò? Per il sistema dell'esercizio governativo. Signori, a sir William Farr, che presiede ad un corpo scientifico così illustre, non si può apporre taccia d'ignoranza scientifica. È notevole che la scienza anche in questa



questione preceda di gran lunga l'opinione volgare. Io leggo da anni in quasi tutte le riviste inglesi, l'*Economist*, il *Westminster Review*, l'*Edinburgh Review*, il *Quarterly Review*, degli articoli i quali difendono la tesi del riscatto delle ferrovie e dell'esercizio governativo. Quale divario tra la fermezza di convinzioni su questa questione, che traspare da questi saggi della critica politica, di cui le Riviste inglesi sono la collezione più preziosa, e l'incertezza della opinione pubblica inglese che sotto l'influenza d'interessi privati fortissimi è condotta in direzione opposta!

È innegabile che gli interessi ferroviari hanno oggi nel Parlamento della Gran Bretagna un'influenza di cui gli statisti inglesi sono molto impensieriti. Quando si ha una Camera, in cui figurano 120 rappresentanti, che sono nel tempo stesso amministratori delle ferrovie, quando vi sono delle società con un attivo come quella della *London Great Western*, che sale a 120 milioni di sterline, immaginate, signori, quale contrasto, quale resistenza, quel gruppo d'interessi deve opporre al debole corso dei pensieri e delle riflessioni della scienza imbelli dei moralisti! (Benissimo! Bravo! *a destra*)

Un'altra obiezione è l'accentramento: voi accentrate tutto. Accentriamo! O signori, da un pezzo io vivo in questa Camera, e sento parlare di decentramento. Io ho riflettuto lungamente su questa parola e permettetemi che vi dica schiettamente il fondo dell'animo mio, il concetto che io ho potuto attribuirle.

Per me è dicentrare il non attribuire allo Stato interessi che non sono di tutti, ma sono di pochi; sono di questo o di quel luogo, ma non sono di tutti. Allora trovo il decentramento legittimo, onesto ed utile. Amministri chi ha interesse proprio nella gestione; ma a patto che egli paghi per quello che coll'amministrazione vuol conseguire. Al contrario qui io ho sentito pretendere l'amministrazione di cose, per le quali non devono pagare coloro che hanno da amministrare, ma devono pagare tutti. Qui si è preteso il dicentramento delle strade nazionali, ma si voleva che lo Stato pagasse e le provincie amministrassero. Qui ho sentito pretendere che le provincie e città facessero e amministrassero i porti, ma pagassero non i cittadini di quelle città dove è il porto, ma tutti i contribuenti dello Stato. Qui si è preteso, e lo si fa ogni giorno, che l'istruzione pubblica sia amministrata da quelli che più particolarmente ne godono in una data città o borgata, e lo Stato ne debba fare le spese. Ma che razza di dicentramento è cotesto? (Benissimo! *a destra*) È

questo il *self-government*? È questa l'amministrazione di sé? Questa è l'amministrazione della cosa altrui (Benissimo! *a destra* — *Commenti a sinistra*), non l'amministrazione della cosa propria.

Un'altra riflessione anche più grave io ho potuto fare a proposito di questa questione del decentramento. Per me lo Stato deve lasciare l'amministrazione degli interessi particolari a coloro che gli hanno e a tutti coloro che gli hanno. Ma siccome l'amministrazione d'interessi collettivi non può essere umanamente condotta, se non mediante il giuoco del voto delle maggioranze, così, se lo Stato abbandonasse senza nessuna tutela, senza nessuna difesa, le minoranze, chiamereste voi questo un Governo civile? Io no.

CRISPI. Siamo d'accordo.

SPAVENTA SILVIO. Ne sono persuaso.

Io concepisco che alla maggioranza si lasci tutta la balia che si voglia, ma dentro certi confini prescritti, non dall'uomo, ma dalla legge, in modo che le minoranze quando si credono offese, cioè quando vedono che le maggioranze calpestando la legge contro i loro interessi, abbiano modo di ricorrere ad un magistrato per averne ragione. (Benissimo! *a destra*)

Questo Governo, è Governo del vero decentramento, è il *self-government*, è il Governo non dell'arbitrio, non del capriccio delle maggioranze contro le minoranze, ma il Governo secondo le leggi, è il vero Governo liberale. (Benissimo! *a destra*)

Ora, o signori, tornando all'obiezione, le ferrovie non sono un interesse locale (parlo specialmente delle grandi linee ferroviarie), non sono costrutte coi danari di nessuna località, e l'interesse che si può avere alla loro buona amministrazione è tanto di chi vive sul luogo, quanto di chi possa vivere a centinaia di chilometri di distanza. Perciò, quando parlandosi dell'amministrazione delle ferrovie, si mette avanti l'obiezione del decentramento, io non mi ci raccapizzo, non so di che s'intenda parlare.

Si vuol dire forse che l'amministrazione di una ferrovia debba essere nelle mani degli azionisti della medesima, ma gli azionisti di una ferrovia non sono in nessun determinato luogo, e per conseguenza ciò non ha nulla di comune col decentramento. Dunque, rappresentando le ferrovie un interesse generale, un interesse il quale non può dirsi che sia di alcuna località particolare, quando il Governo ne rivendica per sé l'esercizio, non si metta innanzi l'ob-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1876

biezione del decentramento, perchè essa non ha veramente senso. (Bravo! a destra)

Un'altra obiezione è la cresciuta forza, la strapotenza che viene ad acquistare lo Stato, prendendo nelle sue mani oggi questa, domani un'altra amministrazione, e sempre più assorbendo ogni attività del paese in se stesso.

Io dico che, se veramente ciò fosse, se cioè lo Stato assorbisse in sé l'attività del paese che può e deve essere lasciata alle associazioni minori, alle altre istituzioni ed agli individui, noi ci avvieremmo per un sentiero assai pericoloso.

Ma niente di tutto ciò, o signori; io, ritenendo pure che la nostra amministrazione sia troppo complicata ed abbia ancora sulle spalle dei servizi che non le spettano, io dico che ciò avviene non perchè gli uomini che hanno governato l'Italia abbiano voluto così aumentare le attribuzioni dello Stato, ma perchè coloro che erano maggiormente interessati nei servizi stessi, non hanno voluto prenderli.

Quanto poi all'autorità e forza dello Stato, anche qui ho riflettuto molte volte sopra le accuse ed i lamenti che si sono fatti di questa eccessiva forza ed autorità, e mi sono domandato, ma che cosa siamo noi? Siamo nati ieri, siamo ancora fanciulli, siamo noi uno Stato forte davvero? Abbiamo fatto l'unità d'Italia: credete che questa unità sia già così forte da resistere agli urti dei secoli?

*Voci a sinistra.* Sì! sì!

SPAVENTA SILVIO. Me ne compiaccio, questa è la mia fede; ma l'opera che noi abbiamo fatto non dura che da quindici anni. Machiavelli diceva, che gli Stati nuovi, che sono deboli, si perdono. Ora la forza e l'autorità vera degli Stati consiste, oggi più che mai, nel rappresentare veramente ed efficacemente gli interessi comuni; nel dirigere, come diceva, la società nelle sue vie, non a pro di questa o quella classe, di questo o di quell'uomo, ma sibbene di tutti.

Se questo è vero, non vi rammaricate, o signori, quando, colla cura di questi interessi generali, questo Stato nuovo viene ad acquistare maggior forza per resistere ai casi della fortuna.

Voi siete adoratore dello Stato? Sì, io sono adoratore dello Stato. Quando viviamo in un'epoca dove tutto si distrugge, poco o niente si edifica, la fede nella patria, la fede nella solidarietà umana, la fede in qualche cosa che non sia solamente il nostro miserabile egoismo (*Bene! bene!*), questa

fede io la credo necessaria e salutare per il mio paese.

L'ora è tarda, epperò trascorro sopra le minori considerazioni restringendomi ad alcune che mi sembrano più importanti; ma prego la Camera di concedermi ancora alcun poco di riposo.

(*L'oratore riposa qualche minuto.*)

Tralasciando, come ho detto, le altre minori obiezioni, non posso a meno di fermarmi sopra una che mi sembra sostanziale.

Si dice che lo Stato è un cattivo industriale, un cattivo amministratore.

Se ciò fosse assolutamente vero, comprendete signori, come la tesi di coloro che vogliono affidare allo Stato l'esercizio delle ferrovie, sarebbe assai difficile a sostenere: ma credo che qui vi sia un grande equivoco. Se s'intende che lo Stato, come azione collettiva, come organizzazione di forze, non a disposizione e interesse di un solo individuo determinato, costituisca un'azione meno energica, meno produttiva che l'azione individuale stimolata dal proprio interesse, si dice una verità, la quale oggi è nota *lippis et tonsoribus*. Ma se con ciò s'intende che l'attività delle società anonime, come sono le ferroviarie, sia più produttiva e più regolare di quelle dello Stato, si dice cosa che non corrisponde alla verità.

Se noi potessimo avere innanzi ai nostri occhi le dilapidazioni, le malversazioni, i baratti, le turpitudini commesse da un infinito numero di società anonime costitutesi in Europa da mezzo secolo in qua, e potessimo istituire un paragone con le amministrazioni pubbliche degli Stati europei, noi, signori, avremmo ad inorgoglire della natura umana, perchè dove non è solo il sordido interesse che ci spinge ad agire, ma l'adempimento di un dovere, come nelle amministrazioni pubbliche, gli effetti dell'opera nostra si veggono non solo più morali, ma più utili che non nelle società private, nelle quali altro stimolo non vi è se non l'interesse individuale, che non si fa valere con l'onestà del lavoro, con il credito legittimamente acquistato, ma con la frode, il raggio, l'aggiotaggio e tutti gli altri vizi che deturpano la storia di molte delle società anonime dell'Europa. (*Bene! Bravo!*)

Così dicendo, non è già che non vi siano delle società oneste; ve ne sono, e molte. Ma qui la questione che si discute, è la preferenza da darsi all'amministrazione dello Stato, o alle amministrazioni private per l'esercizio delle ferrovie; e vi è

chi sostiene che l'amministrazione dello Stato, non regge al paragone delle amministrazioni delle società anonime. Ora chi riflette al modo con cui una società anonima riesce ad amministrare, non può persuadersi che non possa allo stesso modo amministrare lo Stato. L'una amministra per mezzo di delegati, di mandatari, d'impiegati; l'altra amministra pure per mezzo di delegati, di mandatari, d'impiegati.

Ora, come mai questi impiegati, questi mandatari, questi delegati che possono fare una buona amministrazione, quando rappresentano degli azionisti, che non conoscono, che non sono neppure del proprio paese, che saranno dispersi per tutta l'Europa, e che non esercitano sopra di loro nessuna efficace vigilanza, sono savi, onesti, sagaci; e poi quando sono chiamati al servizio del proprio paese, allora diventano negligenti, frodolenti, malversatori, inetti? Io davvero non so intendere donde possa nascere questa diversità d'effetti, quando non vi è diversità di ragione.

Applicando questa mia riflessione all'amministrazione delle nostre ferrovie, io devo dire che tanto più mi maraviglio di quelli che pensano diversamente, in quanto che non posso a meno di supporre che essi sappiano, che se vi è un'amministrazione ferroviaria la quale in Italia sia andata bene, è andata bene perchè fu formata degli ingegneri e degli amministratori che aveva lo Stato per servizio delle sue ferrovie. (Bene! a destra)

Ma, si dice, lo Stato non sa fare gli acquisti, lo Stato non sa riparare le macchine, lo Stato, dice l'onorevole relatore, non sa rimandare indietro carichi i vagoni, che hanno portato in una stazione un gran carico di merci.

Veramente se la sapienza di una società anonima consiste solamente nell'utilizzare meglio il suo materiale mobile, io dico che non c'è un applicato dell'attuale commissariato delle nostre ferrovie, che non saprebbe provvedere a questo servizio.

Quanto poi alle macchine, quanto agli acquisti, se c'è nell'amministrazione di una ferrovia chi sappia fare questo servizio per conto degli azionisti, vi sarà ugualmente chi lo saprà fare per conto dello Stato. Del resto le amministrazioni delle ferrovie vi danno intera sicurezza del modo come si fanno gli acquisti di carbone e di ferro, del modo con cui si fanno le provviste?

Io veramente questa sicurezza non l'ho: ma so dalla storia generale delle amministrazioni ferroviarie, di membri di Consigli di amministrazione,

che sono nel tempo stesso padroni di cave di lignite, la quale si sa che non ha una sufficiente potenza calorifera, e ciò non ostante l'amministrazione ferroviaria ne fa acquisto in quantità considerevole.

Così so di consiglieri di amministrazione di altre ferrovie, che hanno interesse nei grandi stabilimenti metallurgici, dove si fanno delle provviste di materiale per l'armamento che eccedono di gran lunga il bisogno.

Io dico che, se di queste cose succedessero nella pubblica amministrazione (ed ammetto che possano anche succedere), noi avremmo processi, noi avremmo giudizi, noi avremmo condanne; ma io non vedo un consigliere infedele e prevaricatore, il quale abbia scontato nelle prigioni il fio del suo male operato. (Bene! a destra)

Ma, io vedo, o signori, un'altra differenza tra una pubblica amministrazione e un'amministrazione privata, cui sia commesso un servizio, di cui tutti abbiamo bisogno. L'amministrazione pubblica conduce il servizio sotto gli occhi di tutti, sotto la gragnuola delle accuse, dei lamenti e dei vituperi, che ogni cittadino si crede libero, si crede in diritto di rivolgerle, finchè il suo bisogno sia soddisfatto, il suo desiderio sia appagato; e talvolta anche quando questo bisogno sia soddisfatto, egli continua ad accusare quella pubblica amministrazione di inconvenienti che più non esistono. E questa pubblica amministrazione, che è sotto il martello di tali critiche, e dentro e fuori del Parlamento, non può non sentire il bisogno di migliorarsi e di emendarsi, anche per risparmiarsi il dispiacere che simili accuse producono nell'animo di persone oneste, le quali non intendono se non a servire bene i loro concittadini, e non di meno non vi sono riuscite con quella perfezione che esse avrebbero voluto.

A questo proposito, o signori, mi rammento di un detto arguto del segretario delle poste inglesi.

Voi, o signori, sapete con quanta perfezione e precisione è condotto quel servizio in Inghilterra. L'amministrazione delle poste inglesi passa per una delle più popolari fra le amministrazioni pubbliche che vi siano in quel paese.

Ora il signor Scudamore, segretario una volta di quella amministrazione, in un *meeting* tenuto in Edimburgo, nel ringraziare i suoi uditori delle lodi che avevano prodigato all'amministrazione delle poste, disse loro: signori, voi credete che l'amministrazione delle poste inglesi sia popolare perchè è buona: v'ingannate. L'amministrazione è buona

perchè è popolare. Sapete che cosa intendeva di dire con ciò? Che l'amministrazione è buona perchè tocca gl'interessi di tutti; essa è ricordata ogni giorno dalla mattina alla sera in ogni casa, in ogni borgo, in ogni banco, in ogni angolo della città e tutti hanno qualche rapporto, qualche contatto con quest'amministrazione; e quindi gli occhi di tutti sono ficcati addosso a lei; il proprio interesse spinge ciascuno a far sì che questo servizio vada bene; e non sarebbe possibile che questo servizio (anche se fosse affidato agli uomini più inetti o più perversi) non finisse per corrispondere degnamente all'aspettazione di tutti. (Benissimo! *a destra*)

Io credo, o signori, che altrettanto debba avvenire nell'esercizio ferroviario, quando sia condotto dallo Stato. Infatti, come dissi, ed è ammesso da tutti quelli che sono disinteressati in questa questione, il servizio delle ferrovie dello Stato in altri paesi, a confronto di quello delle ferrovie private, è migliore, tanto per il buon mercato, e per la sicurezza, quanto per la comodità. Ed io credo ancora che se nel nostro paese noi avessimo la pazienza di attendere gli effetti che questo pungolo dell'opinione pubblica e dell'interesse di tutti deve necessariamente esercitare sopra alcuni dei nostri servizi, fra cui metterei le ferrovie, noi non perderemo la fede che questi servizi anche presso di noi sarebbero per raggiungere la desiderata perfezione.

Ma sarebbe necessario che tutti i cittadini, a cui questi servizi riguardano, non si limitassero, quando essi sono male serviti, a gracchiare nelle vie e nei caffè, ma scrivessero, reclamassero al capo del servizio, poichè è impossibile che il capo di una vasta amministrazione veda tutto, osservi tutto, indichi tutto, e segua tutto cogli occhi. I miglioramenti non sono possibili che a questo patto, al patto della pubblicità, al patto della popolarità. Il detto del signor Scudamore, che l'amministrazione inglese era buona perchè era popolare, voleva significare che era buona perchè tutti erano interessati a volere che fosse buona. (Benissimo! Bravo! *a destra*)

Ora, o signori, fate l'applicazione di questi principii ai partamenti delle società anonime. La società anonima non sente ricorsi, nè è possibile di farglieli sentire, perchè ha interesse di non sentirli, ha interesse di nascondersi, ha interesse di parere di andar bene, perchè dipende dal parere di andar bene il valore dei suoi titoli sul mercato. (Bravo! Bene! *a destra*) Andare peggio che si può, non importa; purchè non si sappia, ecco l'interesse vero di una società anonima. (Benissimo! *a destra*)

Per queste ragioni, le quali bastano, credo, a giustificare l'opinione mia circa alla convenienza di affidare l'esercizio delle ferrovie nelle mani dello Stato, voi comprenderete come io non possa in alcuna guisa votare l'articolo 4 del presente progetto di legge.

Circa a questa disposizione che s'intenderebbe introdurre nella legge che discutiamo, potrei rimettermi a ciò che dianzi hanno dichiarato i miei onorevoli amici Boselli e Maurogònato. Io credo quest'articolo una vana dimostrazione di principio, ma io credo di più quest'articolo pericoloso, perchè esso lega prematuramente il Governo a trattare con società private per affidare loro l'esercizio delle nostre ferrovie; e potrebbe accadergli ciò che così argutamente diceva l'onorevole Maurogònato, cioè il caso del padre che ordina al figliuolo di prendere moglie in un anno.

Per me ha ancora maggiore gravità una disposizione così fatta, quando ripenso che nella condizione attuale di cose non si tratta solamente della società dell'Alta Italia, ma si tratta di tutte e tre le reti alle cui sorti è da provvedere. Vi sono degli interessati che aspettano di vedere il Governo legato mani e piedi nelle braccia delle società anonime! Ecco il mio timore, ecco il timore che mi permetto di esprimere all'onorevole presidente del Consiglio. Io conosco la sua probità quanto qualunque altro in questa Camera, e mi affido in lui pienissimamente.

Egli sa particolarmente quali siano i sentimenti miei a questo riguardo verso di lui. Ma io lo prego di riflettere alla gravità di una disposizione siffatta. Voi avete da provvedere a tre reti, e quindi all'esercizio loro mediante tre società nuove. Ma le società esistenti non sono ancora sciolte; hanno dei contratti col Governo, coi quali le loro reti sono riscattate; e se il Governo non potrà a meno di riscattarle, e voi l'obbligate ad affidarne l'esercizio ad altre società private, le quali sono già lì ad aspettarvi, io dico che l'articolo 4 è un laccio messo alla gola del Governo in favore delle società anonime. (Benissimo! Bravo! *a destra*)

Mi rimane, o signori, a discorrere della convenzione di Basilea sotto il punto di vista della convenienza finanziaria. Veramente, se i giudizi emessi qui e fuori intorno a questa convenzione si avvicinarsero, rimanendo anche a grandissima distanza, si avvicinarsero, dico, al vero, coloro che l'hanno stipulata sarebbero non solo uomini inettissimi, ma, perdonate, si potrebbe e si dovrebbe anche sospettare della loro onestà.

Voci. No! no!

SPAVENTA SILVIO. Sono tali e tante le esagerazioni che io ho udito proferire intorno a questa materia, che davvero la Camera mi perdonerà se non ho potuto trattenermi dal cominciarne l'esame con un simile esordio. La quistione qui è semplicissima. L'onorevole Maurogònato l'ha ieri abbastanza chiarita, ma io mi permetto di ritoccarla per far risaltare alcune particolarità intorno alla specie, e alla natura di queste questioni, le quali sono sfuggite dalla maggioranza della Commissione.

Si è detto, e si è detto bene fino ad un certo punto, che noi abbiamo fondato l'acquisto delle ferrovie dell'Alta Italia sul prezzo di costo, quale risulta dalle scritture della società.

Comincio per fare un'osservazione quanto alle scritture. Si è detto: come voi vi affidate alle scritture della società? E chi dice oggi questo? Lo dice chi esalta appunto fino al cielo la moralità e utilità delle società. (*Risa a destra*)

Ebbene, noi che non siamo ammiratori delle società anonime, noi non abbiamo dubitato su questo punto della loro lealtà e della loro buona fede, e quindi abbiamo accettato, salvo quelle correzioni di giustizia che risultassero da una revisione fatta di accordo dove poteva esservi sospetto di errore, salvo, dico, queste revisioni, abbiamo accettato le scritture della società.

Al 31 dicembre 1874 il prezzo adunque figurativo delle ferrovie dell'Alta Italia era, come nessuno ora ignora, di 752 milioni di lire esclusi gli approvvigionamenti.

Questa somma di 752 milioni è stata ridotta, per la revisione sopraddetta, a 724 milioni.

Ora, se egli fosse vero che pagassimo 724 milioni come prezzo delle ferrovie dell'Alta Italia, noi faremmo una perdita enorme, perchè nelle scritture non appare tutto quanto è distrutto e deperito di ciò che è stato speso dalla società medesima.

Ma paghiamo noi 724 milioni? Chi può asserire una cosa simile? Questa somma è divisa in due parti.

La prima è la parte che paghiamo in contanti ed è di 110 milioni; novanta in oro e venti in carta.

L'altra parte come la paghiamo? La paghiamo in una annualità in oro netta da ricchezza mobile, di 29,500 mila lire. Questa annualità è temporaria, non perpetua; per una parte finisce nel 1954, per l'altra parte, la più piccola, finisce nel 1968.

Io voglio ora supporre che questa non sia un'an-

nualità temporaria, ma perpetua; non un'annualità che si estingue per una parte ad un'epoca, e per un'altra parte più piccola, continui ancora per altri 14 anni in là.

Che cosa è un'annualità perpetua? È rendita consolidata. Netto di ricchezza mobile quale è oggi il corso della nostra rendita a Parigi? È al 71, cioè un impiego di capitale al 6 10 per cento. Con 29,500,000 lire di rendita gli è dunque come se paghiamo un capitale di 490 milioni. Paghiamo di più 110 milioni che fanno 600 milioni. Ora, secondo le scritture, avremmo dovuto pagare 724 milioni.

Dunque paghiamo 124 milioni meno. Ecco il conto giusto, ecco il conto onesto; questo è chiaro, questo non si travisa, non si altera.

Ma, si dice, che importa a noi questo discorso? Paghiamo, è vero, 124 milioni di meno di quanto risulta che la società ha speso: ma chi paragona l'onere che a noi reca questo prezzo col reddito della strada, trova una differenza notevole. Chi la calcola di sette, chi d'otto, chi di undici, chi di quindici milioni, questa differenza, e così a briglia sciolta si giunge a provare che quest'onere è il più grave possibile. Ora, signori, il reddito di una ferrovia, nelle condizioni amministrative e giuridiche delle ferrovie dell'Alta Italia, il reddito netto che noi abbiamo calcolato a circa 32 milioni, e che l'onorevole relatore riduce a 28 milioni (parleremo poi di questa riduzione), è il reddito che la strada può dare come il frutto suo proprio e legittimo? Questo io vi domando. Che cosa è il reddito netto di una strada ferrata? È il reddito lordo, meno le spese. Che cosa è il reddito lordo? È il ricavo dell'applicazione di una data tariffa ad un determinato traffico.

Ora chi determina la tariffa? È forse la società da sola o non piuttosto la società di accordo col Governo? Data una tariffa che il Governo ha voluto, avete un determinato prodotto lordo, il quale, detratte le spese, vi dà il prodotto netto.

Che cosa sono le spese di un servizio ferroviario? Ve ne sono di quelle che si fanno, qualunque sia il numero dei treni, qualunque sia la velocità loro; e ve ne sono di quelle che dipendono dal numero dei treni che si fanno correre, dalla velocità che loro s'imprime. Tutto questo chi lo determina? Lo determina il Governo, sentita la società.

Ora, se il prodotto netto è il risultato della deduzione della spesa dal prodotto lordo, se il Governo è quello che determina il prodotto lordo, poichè è esso che determina le tariffe; se è esso che deter-

mina il servizio e quindi la spesa, io domando come un Governo può dire ad una società: io vi voglio pagare solamente secondo l'attuale prodotto netto? Esso non sarebbe più un Governo onesto.

Vedete dunque, o signori, se noi potevamo ostinarci contro la legittima pretesa dell'Austria che il prezzo da pagare e gli oneri da attribuire alla rete italiana non fossero da commisurarsi all'attuale suo prodotto netto, bensì al capitale speso per la rete stessa. Vedete adunque come l'Austria avrebbe potuto trionfalmente sostenere la sua tesi.

Io ho qui i particolari statistici del traffico dei viaggiatori e delle merci della società nel 1874.

Risulta da essi che la società dell'Alta Italia ha introitato 30 milioni di lire dal traffico dei passeggeri e militari e 41 milioni di lire dai trasporti a piccola e grande velocità. Ora il prodotto medio di ogni viaggiatore per chilometro sulla nostra rete è stato di 0,0583, mentre che dalla rete austriaca è stato di 0,0628, con la differenza dal nostro di 45 diecimillesimi. Il prodotto medio di una tonnellata per chilometro è stato sulla rete austriaca di 0,071 e sulla rete italiana di 0,0635, con la differenza di 75 diecimillesimi.

Se il prodotto medio di un viaggiatore, a chilometro, sulla linea italiana, si fosse accresciuto non più che di 45 diecimillesimi, e si fosse accresciuto di 75 diecimillesimi il prodotto della tonnellata, a chilometro, sapete di quanto si sarebbe accresciuto il prodotto complessivo della rete italiana? Si sarebbe accresciuto di 7,100,000 lire.

Ora il Governo austriaco non avrebbe avuto tutto il diritto di domandare a noi, se avessimo preteso di fare la separazione sopra la base del reddito netto, di mettere prima le due reti in condizioni eguali di tariffa? In questo caso il reddito si sarebbe trovato accresciuto di 7 milioni di lire. Questo aumento è presso a poco quello che la società stessa aveva domandato al Governo nel 1874, mediante un rialzo di tariffe; sebbene dalle sue proposte non sperasse un aumento di prodotto così grave che essa calcolava a non più di 4 milioni. Ma, dall'esame accuratissimo che io feci eseguire dal Commissariato, degli effetti della proposta della società, risultava che l'aumento sarebbe salito a più di 6 milioni.

La società nel tempo stesso proponeva nel 1874 la soppressione di alcuni treni, da cui essa credeva potersi dispensare senza nocimento del traffico, e così diminuire di due milioni le sue spese; io non potei negarmi a concedere in parte questa soppres-

sione che non può avere dato un risparmio minore di 800,000 lire. Mi negai però risolutamente, per considerazioni di servizio, di sopprimere altri treni nella misura che la società pretendeva. Ora, se la società avesse avuta piena disposizione, piena balla di disporre del suo servizio, come il suo interesse richiedeva, non vedete voi che il prodotto netto della rete, invece di trovarsi di 32 milioni, si troverebbe accresciuto ancora di quel tanto che si è risparmiato nella spesa, senza che il traffico sia diminuito?

Dunque, quando parlate di prodotto netto, per determinare il prezzo della compra-vendita tra la società e il Governo, voi fate un supposto che non corrisponde alla vera posizione giuridica ed amministrativa, in cui questi due enti si trovano l'uno rispetto all'altro; e per conseguenza voi non cogliete il vero concetto dell'affare, perchè vi sfuggono i veri elementi del prezzo della cosa da acquistare, prezzo che non potete determinare con i criteri dai quali voi vi siete lasciati condurre.

Oltre di ciò, o signori, chi non sa che una ferrovia non dà tutto il prodotto di cui è capace sino dal principio? È questo il caso come di chi pianta una vigna, e dopo il primo anno venga alcuno a volergliene pagare il prezzo sopra il reddito che ne raccoglie, e non sopra quello che ha speso.

Ecco quale mi pare che sia il criterio, con cui l'onorevole relatore avrebbe desiderato che il Governo avesse condotto questo negozio della compra delle ferrovie dell'Alta Italia.

Ora io non mi farò qui a pronosticare gli aumenti possibili del reddito della rete che riscattiamo. Quello che io so è che questo reddito negli ultimi dieci anni è aumentato del 49 per cento. E queste ferrovie sono forse giunte alla loro maturità, al loro pieno sviluppo? Intendo maturità e sviluppo nel senso, che senza maggior impiego di capitali debba esservi aumento di reddito derivante dal primo capitale impiegato. Questo non si può supporre da nessuno. Ognuno sa, che coll'incremento della prosperità pubblica, coll'aumento della popolazione, coi miglioramenti della viabilità, e per molte altre cagioni, le ferrovie vengono ad aumentare il loro reddito per una lunga serie di anni.

Ora, anche supponendo che sulla rete dell'Alta Italia l'aumento non sia che piccolissimo in questo futuro decennio, cioè non sia che del 2 per cento, voi trovate, scontando anche fin da oggi questo reddito razionalmente presumibile, voi trovate un aumento di reddito netto attuale, di cui non po-

treste non tener conto. E non si può trascurare di tenerne conto, quando si vede ciò che hanno disposto tutte le legislazioni che si sono occupate di questa materia.

La Camera non ignora certamente che in Inghilterra avvi una legge che provvede al riscatto delle ferrovie; avviene un'altra in Prussia; avviene un'altra nel Belgio. Ora, signori, supponiamo che noi comprassimo oggi le ferrovie dell'Alta Italia, con la formola inglese, che è questa: il Governo può comprare una ferrovia (di quelle costruite dopo il 1844), pagando 25 volte il reddito netto medio degli ultimi tre anni, ma non ha diritto a questo riscatto se non quando la ferrovia sia stata già aperta all'esercizio da 21 anni. Nel caso che il reddito netto della ferrovia sia al di sotto del 10 per cento, il venditore ha il diritto di domandare un arbitrato, perchè, oltre al prezzo che risulta dalla moltiplicazione del reddito netto per 25 volte, gli si conceda ancora un compenso che rappresenti tutti i possibili aumenti futuri.

Ora, io non tengo conto di quest'ultimo vantaggio, che la legislazione inglese accorda quando il reddito non abbia raggiunto il 10 per cento del suo capitale, come è il caso nostro. Presuppongo che sia quello che ho enunciato; anzi lo diminuisco a 30 milioni; e credo che questa diminuzione possa convenire per altre ragioni che dirò in appresso. Diminuito il reddito a 30 milioni, lo moltiplico per 25 ed ho 750 milioni. Voi pagate le ferrovie 610; pagate quindi 150 milioni meno di quello che vi farebbe pagare la legislazione inglese.

Vediamo la formola prussiana del 1838.

Essa consiste anche nel prendere il reddito medio degli ultimi tre anni, moltiplicarlo per venti volte, e poi aggiungere il 20 per cento, in vista precisamente di quegli aumenti futuri possibili, dei quali onestamente non si può non tener conto. E se ne tien conto tanto dalla legge inglese, che non permette questa maniera di riscatto se non dopo 21 anno, quanto dalla legge prussiana, che lo permette dopo 25 anni; e noi oggi abbiamo da riscattare ferrovie, la cui età media credo non salga a 15 anni.

Ora colla formola prussiana moltiplicando il reddito di 30 milioni per 20 volte, avete 600 milioni. Aggiungete il 20 per cento ed avete altri 120 milioni; cosicchè voi dovrete pagare 720 milioni; mentre ne pagate 610, cioè 110 milioni di meno.

Infine anche la legge belga non ammette il riscatto se non dopo 25 anni; e non concede il diritto di riscattare se non moltiplicando il reddito medio

netto degli ultimi 5 anni per 20 volte, e poi aggiungendo il 15 per cento. Ora moltiplicando 30 milioni per 20, avete 600 milioni; aggiungetevi il 15 per cento, che vuol dire 90 milioni, ed avete 690 milioni. Sicchè a questa stregua noi avremmo dovuto pagare 690 milioni, mentre ne paghiamo 610; paghiamo quindi 80 milioni di meno.

COMIN. Bisogna darli a Rothschild.

SPAVENTA S. Sono questi i criteri delle amministrazioni che si rispettano, e coi quali si conducono i pubblici affari. I criteri dell'onestà non li abbiamo inventati noi: è così che gli Stati più civili trattano gli interessi che hanno con le amministrazioni private.

A questi principii io m'inchino. L'onorevole Comin pare però che vi si ribelli e si annoi.

COMIN. Non mi annoio per niente: non vorrei dare gli altri 40 milioni.

SPAVENTA S. Un'ultima osservazione sopra questo punto del reddito netto.

L'onorevole Commissione trova a ridire che noi, una volta concluso il riscatto, abbiamo preteso di aumentare di tanto il reddito di 31 milioni e mezzo netto dalle spese generali, di quanto queste spese generali importano, e che presso a poco sono di due milioni.

Ora io credo che questa osservazione così indeterminata non sia giustificata. Una volta fatto il contratto, è chiarissimo che il reddito di 31 milioni e mezzo deve salire presso a poco a 34 milioni, perchè tra le spese generali ve n'ha di quelle che assolutamente cessano e non possono in niun modo riprodursi. E non giova dire che vi saranno: non potranno esservi.

Fra le spese generali vi è una tassa di 800,000 lire che la società paga per la circolazione dei suoi titoli in Francia. Io domando se, facendosi il riscatto, il Governo italiano debba seguitare a pagare queste 800 mila lire.

È ancora chiaro che, fatto il riscatto, le spese del Comitato di Parigi e le spese generali dell'amministrazione di Vienna non si pagheranno più. Questo è indubitato. Ammetto che rimanga la spesa del Consiglio d'amministrazione italiano che è di 200 a 300 mila lire; e lo ammetto, perchè non presuppongo che l'assunto mio sia per realizzarsi, ma che si realizzi l'assunto dell'onorevole relatore, cioè che noi conserviamo nel bilancio questa somma per pagare dei consiglieri per l'amministrazione della rete.

PUCCHINI, *relatore*. Muteranno nome, ma le persone ci saranno.

SPAVENTA SILVIO. Ma l'onorevole relatore, e poi l'onorevole Toscanelli, hanno rincarata la dose con quei tali 98 milioni, dei quali noi non abbiamo tenuto conto. Non sta veramente che non ne abbiamo tenuto conto; nella relazione è detto che bisogna tenerne conto, ma non si è voluto entrare nei dettagli.

L'onorevole Maurogò nato, con molto gentile finezza, mi fece ieri una specie di rimprovero per non avere io, cioè, curato la *mise en scène* del contratto con quella rozza relazione con cui fu da me presentato alla Camera. Io credo che l'onorevole mio amico Maurogò nato abbia ragione: ma ho fatto così non inavvedutamente. Ho creduto che in quanti più particolari io scendessi per dimostrare l'assunto mio, d'altrettanto avrei complicata ed ottenebrata la questione, in guisa che i miei avversari avrebbero tanto più facilmente impedito che ci si vedesse chiaro da chi voleva vederli.

Ora ritorno ai 98 milioni. Di questi, una parte certamente doveva spendersi, e l'onere doveva ricadere sul Governo. E qui l'onorevole Toscanelli, con quella briosa facilità di parola che lo distingue, ha affermato cosa del tutto esatta, quando ha detto che le ferrovie lombarde dell'Italia centrale producevano tanto da essere fuori di garanzia. Sì, esse producono tanto, ma da esservi dentro, come vi sono state (le sole di tutta la rete dell'alta Italia), nel 1874 per lire 198,000.

Infatti nel bilancio della società del 1874, e nel bilancio dello Stato, si trova questa somma di 198 mila lire, che rappresentano il credito e il debito delle due parti.

Ora, la linea di Camerlata-Chiasso e quella di Treviglio-Coccaglio, che si vanno costruendo con una spesa, l'una di 12 milioni, e l'altra di sei milioni all'incirca, fanno parte del gruppo delle linee lombarde; e perciò, non potendo questo nuovo capitale trovare l'interesse suo nei prodotti della rete, che è dentro la garanzia, è il Governo che deve sopprimere a questo interesse, in virtù dei contratti.

Come dunque l'onorevole Toscanelli può liberare oggi lo Stato da quest'onere, e dire che questa spesa ricade sopra il Governo in conseguenza del riscatto?

Così avrebbe dovuto dire che ricadrà sul Governo in qualunque caso (si faccia o no il riscatto) l'onere annuale di lire 1,400,000, che rappresentano la sovvenzione della ferrovia della Pontebba. L'onorevole Toscanelli sa che questa ferrovia non

si compirà con 20 milioni. Io non lo so. So soltanto che questa strada fu appaltata a cottimo per la somma di 13 milioni; che la società ha sciolto il cottimo, ed ha tolto a costruire la linea direttamente; ma non so davvero se la costerà più o meno. Però, secondo quello che ho sempre sentito dire, la sovvenzione portata dalla legge che approvò la concessione di quella linea fu piuttosto larga che scarsa.

Dai 98 milioni dunque bisogna sottrarre quanto serve a questi scopi, per i quali siamo già impegnati, e di cui dobbiamo portare il carico, sia che il riscatto si faccia, o non si faccia. Resta veramente il carico per la rinnovazione dell'armamento, che, come diceva ieri l'onorevole Toscanelli, e potrei dire io coi miei documenti, è preveduto dalla società in ventiquattro milioni, per i cinque anni avvenire, fino al 1880. Questa somma, tolta dai 98 milioni, costituirebbe un aggravio da aggiungere alle spese, che hanno determinato il prodotto netto in quella somma che sappiamo.

Ma qui l'onorevole Toscanelli e l'onorevole relatore fanno un doppione dei più curiosi. Dapprima ragionevolmente (badi l'onorevole Toscanelli, che questo mio *ragionevolmente* va soltanto fino a un certo punto) (*Ilarità*), ragionevolmente correggono la contabilità sociale, introducendo tra le spese di manutenzione quella della rinnovazione dell'armamento, che essi calcolano come le calcola la società. Diminuiscono così il prodotto netto della quota annuale di questa spesa; ma poi, siccome il danaro per far fronte alla spesa medesima è da essi preso dai 98 milioni, vengono a diminuire di nuovo il prodotto netto, con l'onere degli interessi di quella parte del capitale dei 98 milioni con cui si fa tale spesa. Non so se io mi sia abbastanza chiaramente spiegato...

Voci. Sì! sì!

SPAVENTA SILVIO. Io domando se qui non ci sia un doppione.

Concludo adunque dicendo che la convenzione di Basilea non è poi quel brutto mostro che è stato dipinto da divorare le nostre finanze, e scombuiare il pareggio e l'avvenire finanziario del paese. Ma se mai una parte sola di questi giudizi e di queste previsioni fosse vera, io non saprei intendere come l'onorevole Commissione abbia potuto concludere per l'approvazione della convenzione in vista del semplice atto addizionale.

L'atto addizionale è stato già esaminato dai miei amici, che ne hanno discusso prima di me in modo che io forse potrei astenermi dal ragionarne.



Anch'io credo che i dodici milioni saranno diminuiti dal contratto d'esercizio, come accennava ieri l'onorevole Maurogò nato. Egli disse dell'interesse del danaro che si riscuote per l'esercizio lasciato in mano della società in media per tre mesi, che sopra la somma di 31 milioni e mezzo rappresenta un guadagno di 700 mila lire e più.

Ma io temo che l'articolo 2 dell'atto addizionale ci rechi anche qualche altra perdita. Secondo l'articolo 22 della convenzione di Basilea, la società è obbligata a fare tutte le spese di manutenzione e riparazione al materiale, sì fisso che mobile, sino a tutto il giugno 1876. Ora, l'aver convenuto, come ha fatto il Ministero, che il materiale che si troverà in istato di riparazione al 1° luglio 1876, dovrà essere riparato ad esclusive spese del Governo, pare a me che pregiudichi il vantaggio che avevamo, cioè che questo materiale fino a quel giorno dovesse essere mantenuto e quindi anche riparato (parlo sempre di riparazioni ordinarie) a spese della società.

Un altro punto mi fa dubitare che i 12 milioni possano diminuire per un altro verso. Secondo l'articolo 2 del compromesso la società sarebbe autorizzata (dico *sarebbe* perchè il concetto non è abbastanza chiaro) a continuare ad esercitare le ferrovie private, secondo le leggi e convenzioni in vigore.

Ora la società esercita molte maniere di linee private: e secondo la convenzione di Basilea, il primo di luglio, cessando la società, il Governo si sostituisce ad essa in tutti i diritti ed obblighi. Fra le linee di società private che la società dell'Alta Italia esercita, sonvene alcune, le quali compariscono passive, e queste passività sono portate in conto delle spese di esercizio proprie dell'Alta Italia. Queste passività ascendono a seicento e più mila lire. Ora, secondo l'articolo del compromesso, non apparisce chiaro se la società abbia diritto di porre fra le spese d'esercizio della rete che va ad appartenere al Governo, queste perdite che essa dice di fare, sopra l'esercizio di alcune società private, ma suppongo che sia così, e quindi per questa parte le cose restano come sono.

Ma v'ha di più. Vi sono parecchie altre linee private, le quali non sono passive, difficilmente possono esserlo. Tali sono le linee del Veneto che vanno ad aprirsi ora, e delle quali la società, mediante un concorso nelle spese d'impianto, mediante cioè la provvista dell'armamento e del materiale mobile, fa interamente suo il prodotto. Ora vegga

l'onorevole presidente del Consiglio, vegga la Camera se il mio dubbio ha un fondamento. Il materiale mobile noi lo paghiamo e quindi diventa nostro al primo di luglio prossimo, e perciò la società eserciterà col materiale nostro. Dove l'esercizio è passivo, essa mette la differenza delle spese a carico nostro, ma dove l'esercizio sarà attivo, chi prenderà quest'attivo? Il compromesso nulla ne dice, ma temo che lo prenderà la società, poichè l'articolo 2 porta che la società continuerà l'esercizio secondo le particolari convenzioni che essa ha colle società private e nulla più.

La cosa diventa tanto più grave in quanto che il concorso che la società ha prestato e presta a queste linee private, onde le viene il diritto di esercitarle e farne suo il prodotto, è un impiego di capitale, che figura nel conto che noi rimborsiamo alla società. Io credo che per le sole linee venete questo concorso sia di 5 milioni. Ora da tutto ciò avverrebbe questo fatto molto strano, che la società eserciterebbe queste linee per le quali noi avremo rimborsato 5 milioni di capitale e le eserciterebbe con il materiale pagato da noi, mentre farebbe suo il prodotto. (*Bene!*)

Mi si permetta ancora di fare altre due osservazioni sopra l'atto addizionale.

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

PRESIDENTE. Onorevole Spaventa, la invito a riprendere il suo discorso.

SPAVENTA SILVIO. Io non ho che altre poche osservazioni a fare sopra l'atto addizionale.

Non dirò del disordine e della incertezza in cui rimarrà l'amministrazione della rete durante questi due anni. La società non avrà più l'autorità necessaria per mantenere la disciplina del suo personale, e quindi può accadere che questo personale trascuri i suoi doveri, o non gli adempia con quella diligenza ed alacrità della quale fin qui ha dato non dubbia prova.

Non dirò del danno che può venire alla rete per il poco o nessun interesse che la società stessa avrà di ben mantenerla, quando è certa che dopo non avrà più a vederci e sarà esente da qualunque responsabilità.

Non dirò del pericolo accennato acutamente dall'onorevole Maurogò nato, che da oggi innanzi questa società, cui noi diamo l'esercizio della rete, cessando del tutto di essere italiana, diventa esclusivamente società della *Südbahn*, e che per conseguenza, non dico che devierà il traffico, ma basterà che non curi di mantenerlo per le sue correnti naturali; e

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI -- 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1876

noi dopo due anni potremo trovarcelo rivolto per altre vie, con pericolo di non poterlo più richiamare per le vie nostre.

Nota anche una lacuna per quanto riguarda le costruzioni in corso.

Gli è vero che nel compromesso è dichiarato che la società si presterebbe ad eseguire quei lavori nuovi di costruzioni che il Governo volesse affidarle, ma tutto finisce qui, senza che sia nulla determinato circa le facoltà che la società continuerà ad avere dopo il 1° luglio per queste costruzioni.

L'onorevole presidente del Consiglio non può ignorare che la società oggi eseguisce la ferrovia della Pontebba, quella di Camerlata-Chiasso, ed ha intrapreso o sta per intraprendere l'esecuzione della linea Treviglio-Coccaglio. Ora io domando: dopo il 1° luglio con quali facoltà, con quali cautele, con quali regole questi lavori, che si continueranno per conto dello Stato saranno condotti? Fin oggi la società faceva da sè. Le facoltà le aveva intere, perchè erano cosa sua. Nella convenzione di Basilea fu detto che avrebbe continuato ad agire fino al 1° luglio, ed il Governo avrebbe rimborsato, sulla esibizione delle scritture e sopra documenti giustificativi, le spese fatte.

Dopo il primo di luglio che cosa si è concordato? Non è detto negli atti stipulati; nè mi parrebbe che fossero sufficienti le cautele e norme finora seguite, perchè, fino a quando il contratto non era approvato e divenuto esecutivo, la società aveva un interesse medesimo col Governo nel condurre la gestione di questi lavori con quell'attenzione che si mette nelle cose proprie. Ma dopo il primo luglio la società è assolutamente disinteressata in queste costruzioni. Ora, il Governo che commette ad una società, la quale non vi ha più interesse, l'esecuzione di lavori importanti senza prendere precauzioni, cautele e garanzie sufficienti, potrebbe avere mancato, senza volerlo, al dovere suo.

Un'altra lacuna mi pare esservi nell'atto addizionale, ed è per quanto riguarda le tariffe. L'atto addizionale presuppone l'esistenza di tariffe che continueranno ad essere in vigore dopo il primo luglio, tanto nell'interesse del Governo quanto della società, che ci ha garantito il prodotto netto del traffico nella somma di 31 milioni e 500 mila lire; ma non si dice quali saranno queste tariffe.

Si dice che la società si obbliga di studiarne i rimaneggiamenti, ma non si dice quali precisamente queste tariffe siano. Sono quelle degli atti di concessione finora vigenti? Ma esse spariranno e non

avranno più vigore dopo il primo luglio prossimo, quando gli atti di concessione saranno annullati con l'approvazione che noi faremo della convenzione pel riscatto, e così il Governo non si troverà più tariffe approvate dal Parlamento per l'esercizio della rete riscattata. Credo che si potrebbe provvedere introducendo nella legge qualche disposizione al riguardo: ma ad ogni modo sarà opportuno il dichiarare che è implicito nell'atto addizionale da approvarsi dalla Camera che le tariffe attuali seguitino ad essere in vigore anche dopo che gli atti di concessione, da cui traggono la loro validità, saranno annullati.

Per tutte queste considerazioni io concordo col mio amico Maurogò nato, che cioè il pregio dell'atto addizionale concluso dall'attuale Ministero non sia di quel gran valore, che la Commissione pare avergli attribuito.

Ma io dico male dicendo che la Commissione abbia attribuito un gran valore a quest'atto. La Commissione, dopo avere trovata pessima la convenzione di Basilea, dopo non avere trovato neppure molto vantaggioso l'atto addizionale, conclude nondimeno proponendo alla Camera che si approvi la convenzione, non per considerazioni finanziarie, nè per considerazioni amministrative, anzi deplorando le conseguenze finanziarie e i disordini amministrativi che ne seguiranno; ma per considerazioni politiche.

Le considerazioni politiche si riassumono in certi riguardi di convenienza che toccano i rapporti dell'Italia con una potenza amica, nel momento in cui questi rapporti possono avere anche un'importanza speciale nelle circostanze presenti della politica orientale.

Ebbene, se queste considerazioni hanno avuto così gran peso da fare inghiottire oggi alla Commissione questo camello della convenzione di Basilea, esse dovevano anche rappresentarsi alla sua mente come un attenuante per coloro che la stipularono, poichè le medesime considerazioni politiche che si possono fare oggi che la convenzione è stipulata, avevano un qualche valore anche quando la si andò a stipulare.

E non è ragionevole di metterle in conto del Ministero che oggi subisce la convenzione, e non farne almeno una scusante a favore di quelli che la stipularono.

Infine nell'atto addizionale vi sono alcune espressioni le quali io non intendo; ma corrispondono, debbo dirlo francamente, al giudizio che universal-

mente è stato dato sul modo con cui le trattative per concludere questo atto furono condotte. Il paese non è rimasto credo gratificato nel sentimento del suo orgoglio colle notizie che ogni giorno ed ogni ora i giornali ci trasmettevano sull'andamento di questo negoziato.

A me pare che abbiamo fatto innanzi all'Europa la figura di pitocchi (Bravo! *a destra* — *Rumori a sinistra*) domandando di diminuire l'onere che questa convenzione ci recava addosso!

Così l'aver stipulato che i pagamenti da farsi dall'Italia alla società dovranno essere in carta di prim'ordine, è una forma, la quale credo sia stata adottata senza avvertire il pericolo che fosse interpretata con quel sentimento che provo io in questo momento.

Vi è poi un'altra espressione che non ha potuto non colpirmi ben più profondamente.

Io non intendo che cosa voglia significare che la società dell'Alta Italia mette a disposizione del Governo italiano 12 milioni. Questa forma non è usitata in simili contrattazioni. O il Governo non intendeva di accettare il contratto, perchè credeva che la società vi avrebbe avuto questo vantaggio indebito di 12 milioni, e doveva richiedere che il prezzo fosse diminuito di 12 milioni; questa era la forma corretta. O la società si dichiarava in debito col Governo di 12 milioni, ed allora bastava diffalcare dal suo credito questi 12 milioni: ma la forma mette a disposizione del Governo mi sa di elemosina (Bravo! Bene! *a destra* — Oh! oh! *a sinistra*) ed io non posso come Italiano accettarla con compiacenza. (Bene! Bravissimo! *a destra*)

TOSCANELLI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Per un fatto personale la facoltà di parlare spetta all'onorevole La Porta.

LA PORTA. (*Della Commissione*) Io non seguirò l'onorevole Spaventa attraverso alle esagerazioni della scuola socialista autocratica... (Oh! oh! *a destra* — Sì! sì! *a sinistra*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

LA PORTA... nè seguirò la sua aritmetica. (*Commenti e osservazioni a destra*)

PRESIDENTE. (*Rivolto a destra*) Non dovrebbero farle da questa parte tali osservazioni. Venga al suo fatto personale.

LA PORTA. Non lo seguirò nella sua aritmetica, che mi permetto di chiamare nuova, come quella che non tiene conto della quota di un ammortamento

al valore nominale. Non lo seguirò nemmeno nella questione delle tariffe. (*Altre osservazioni a destra*)

PRESIDENTE. (*Rivolto a destra*) Vengano qui a fare il presidente. È strano che la tolleranza che si ha da una parte, non si voglia poi averla dall'altra.

LA PORTA. Non lo seguirò nella questione delle tariffe che egli ha creduto essere una legge assoluta tra due reti, tra due esercizi trovantisi in diverse condizioni economiche, e che temeva quasi potesse venire invocata come criterio assoluto dal Governo austriaco nel caso di una separazione tra le due reti.

Io non lo seguirò nemmeno nelle sue deduzioni, che mi permetto di chiamare sorprendenti, quando egli, di fronte ad un Governo che ottiene, colle sue stipulazioni di Parigi, un miglioramento di 12 milioni...

PRESIDENTE. Ma permetta, onorevole La Porta, se ella parla nel merito, allora devo dare prima la parola all'onorevole presidente del Consiglio.

Ella comprende che io le ho data ora la parola solamente per un fatto personale.

LA PORTA. Io volevo sgombrarmi il terreno da tutte queste questioni, che accennava senza discuterle, onde venire subito al fatto personale; ma, in ossequio alle osservazioni del signor presidente, non ne parlo più.

Quanto alle accuse che l'onorevole Spaventa ha rivolto al Ministero ed alla Commissione, risponderanno l'onorevole presidente del Consiglio ed il relatore della Commissione; e quindi senz'altro vengo al mio fatto personale.

L'onorevole Spaventa, non contento di difendere la Convenzione di Basilea e tutta la politica ferroviaria del Governo di cui egli fece parte, credette di trovare anche degli argomenti aggressivi come buona tattica di guerra.

Io rispetto ogni tattica di guerra, ma sento avere il diritto della difesa.

L'onorevole Spaventa credette di trovare un titolo al giudizio favorevole della Camera in una specie di contraddizione in cui volle mettere la minoranza della Commissione, che nel 1875 riferì sul primo progetto delle convenzioni da lui presentate, col voto della maggioranza della Commissione che oggi riferisce sul disegno di legge in discussione.

E siccome la minoranza d'allora apparteneva a questo lato politico della Camera, a cui appartiene la maggioranza d'oggi, e siccome io faceva parte

della minoranza d'allora e faccio parte della maggioranza della Commissione d'oggi, è ben naturale che mi discolpi di questa pretesa contraddizione, di cui è accusato il lato politico della Camera a cui appartengo. (Benissimo! a sinistra)

No, signori, questa contraddizione non ci è. Nel 1874 l'onorevole Spaventa presentò due convenzioni per due riscatti: quello delle Romane e quello delle Meridionali.

Alla pagina 10 della sua relazione, parlando dell'esercizio ferroviario, egli diceva così:

« Le Romane dopo il riscatto non possono essere vendute ad altra società senza cadere in aperta contraddizione colle ragioni addotte pel riscatto delle Meridionali. Anche per esse bisogna serbare allo Stato la proprietà, e vedere se convenga piuttosto che siano esercitate direttamente dallo Stato, od affidate all'industria privata. Il Ministero non ha voluto risolvere la questione in astratto. Esso ammette la possibilità di una buona amministrazione governativa in materia di strade ferrate; ma ritiene che il nostro organismo amministrativo non ha ancora raggiunto quel grado di solidità e di perfezione che si richiede per condurre senza incagli un esercizio così vasto ed importante. »

Noti bene la Camera che allora trattavasi della sola rete delle Romane, e che oggi è questione di tutta la rete ferroviaria del regno d'Italia, e che da ieri all'oggi l'organismo amministrativo non poteva acquistare in solidità e in perfezione, per un esercizio più esteso, quanto si credeva non avesse posseduto per un esercizio più limitato.

Ebbene, io non ho ricordato questi fatti della nostra storia parlamentare per opporre contraddizione a contraddizione, ma per poter spiegare alla Camera il voto della minoranza della Giunta del 1875. La minoranza della Giunta (Relazione numero 33-A, *Atti parlamentari*, 2<sup>a</sup> Sessione del 1874-75, pag. 63), onorevole Spaventa, a cui ella non ha fatto l'onore di dar lettura alla Camera dell'intero voto da essa espresso, espose nel seguente modo le sue considerazioni:

« Essa non entra a discutere la questione astratta se lo Stato debba o non debba essere proprietario delle strade ferrate.

« Sia dell'uno o dell'altro parere, l'uomo politico non può, non deve prescindere dalle circostanze di fatto, da queste più che da teorie variamente ap-

prezzabili; deve prendere norma alle proprie risoluzioni.

« La società delle Meridionali non è condotta a tale estremo che non possa ancora tenersi in vita e compiere l'ufficio, per cui venne costituita. D'altra parte la finanza dello Stato non è prospera così che sia agevole sopraccaricarla di maggiori oneri. Perché affrettarsi dunque all'operazione di riscatto? »

Era questa premessa che bisognava esporre alla Camera per poter dare spiegazioni del nostro voto, che l'onorevole Spaventa ha voluto con poca giustizia valutare.

La minoranza della Commissione era oppositrice; essa non accettò la discussione del riscatto e dell'esercizio ferroviario sul terreno dei principii astratti, non oppose sistema a sistema; ma esaminò e censurò le proposte concrete e speciali presentate dagli onorevoli Spaventa e Minghetti; essa considerò, che quanto alla società delle Meridionali, non era necessario il riscatto, che la società era in posizione di potere esistere, che tutto al più si poteva venire a delle modificazioni nella sua convenzione.

Ma oggi, essa disse, si presenta una convenzione di riscatto, senza la ragione di necessità; non si può quindi giustificare la vostra proposta senza la ragione di un mutamento radicale nel sistema di esercizio. Sarebbe notevole, diceva la minoranza della Commissione, che da un lato riscattiate, e dall'altro incarichiate la società di esercitare le reti che avete volontariamente riscattate.

Comprenderemmo noi, se si volesse dare al Governo l'esercizio, ma non comprendiamo che da una parte voi riscattiate una rete, e dall'altra ne concediate alla stessa società l'esercizio.

Allora il nostro era un rimprovero al difetto di logica del vostro sistema, anziché una proposta formale che oggi l'onorevole Spaventa possa invocare per metterla in contraddizione col voto della maggioranza della presente Commissione.

Ma l'onorevole Spaventa avrebbe dovuto meditare per l'esercizio ferroviario governativo, anziché le parole della minoranza, quelle della maggioranza della Commissione del 1875, presieduta dall'onorevole Sella, che trovarono un autorevole interprete nell'onorevole Perazzi relatore, e rappresentante la maggioranza della Camera d'allora che oggi è l'opposizione.

Ecco come egli si esprime nella sua relazione:

« Essa (cioè la maggioranza di quella Commissione) pur ammettendo che uno Stato possa esercitare l'industria ferroviaria, non può non ammettere che una buona amministrazione privata abbia dei caratteri propri che raramente s'incontrano nelle amministrazioni governative.

« L'industriale generalmente retribuisce i propri agenti in proporzione del lavoro effettivo dai medesimi eseguito; lo Stato invece suole retribuirlo con uno stipendio fisso. Da questa sola differenza deriva che il lavoro industriale costa meno di quello che costi il servizio governativo, e tuttavia gli agenti industriali guadagnano di più degli agenti governativi. Un industriale che volesse governare un'officina col sistema degli stipendi fissi e delle promozioni per anzianità, che pure prevale in tanta parte della pubblica amministrazione, correrebbe incontro a certa rovina. I suoi agenti non avrebbero alcun stimolo a lavorare più di quanto fosse indispensabile per conservare il proprio posto. Ed anche ammesso che mediante una attiva sorveglianza l'industriale possa riescire ad ottenere da ciascun agente una quota giornaliera di lavoro proporzionata alla mercede pagata, egli otterrebbe bensì che la spesa di mano d'opera per unità di prodotto nella sua officina fosse eguale a quella delle altre officine congeneri, ma non potrebbe mai ottenere un'eguale quota di prodotto per unità di capitale d'impianto.

« Per conseguenza i suoi prodotti si troverebbero gravati di una quota d'interessi e di spese generali maggiori di quella sopportata dai prodotti dei suoi concorrenti, e dovrebbe necessariamente soccombere alla concorrenza.

« Inoltre la maggioranza della vostra Giunta non può disconoscere che meglio s'addica alla privata anzichè alla pubblica amministrazione il negoziare le ingenti provviste, che occorrono per l'esercizio di una estesa rete ferroviaria.

« Che ogni retribuzione debba essere proporzionale al lavoro non è solamente un principio di giustizia sociale; egli è pure un principio fondamentale di economia industriale.

« E lo si ripete, un Governo in tanto è meno atto di un privato all'esercizio di un'industria, in quanto è meno capace di applicare ai suoi agenti cotesto principio, la cui attuazione richiede che si risolva praticamente il problema della misura del lavoro in tutte le sue forme più svariate. » (*Risa ironiche*

della sinistra durante la lettura di questa citazione)

Io non continuo.

Queste sono le osservazioni dell'onorevole Pezzani, relatore della Commissione nel 1865, a nome di una maggioranza che allora non stava su questi banchi, e sotto la presidenza dell'onorevole Sella. Di fronte a questa proposta non doveva persuadersi l'onorevole Spaventa che non era opportuna la via, che egli batteva, quella delle contraddizioni, poichè in essa anzichè la maggioranza d'oggi incontrava quella del passato, anzichè con me e coi miei amici s'imbatteva con se stesso e cogli amici suoi?

Nel 1865 un ministro di finanze vende le ferrovie del Piemonte; nel 1876 questo stesso ministro le ricompra, e la convenzione della vendita e quella del riscatto portano le stesse firme.

Questa sarà una coincidenza storica, ma non si rimproveri noi di contraddizione, quando invece noi siamo in diritto di segnalare come gli espedienti, le proposte, le dottrine della parte degli onorevoli Minghetti e Spaventa sono una contraddizione in permanenza, quando rammentiamo che nel 1875 l'onorevole Minghetti e l'onorevole Spaventa costrinsero noi oppositori a rivendicare la capacità amministrativa del Governo contro le esagerazioni dei ministri che la negavano, come ci costringerebbero oggi a difendere le società private, allora segno di esagerate larghezze, ed ora vittime di esagerate accuse.

PRESIDENTE. Onorevole La Porta, la prego di limitarsi al fatto personale. Non posso lasciarla parlare per fare un discorso in merito, dal momento che l'onorevole presidente del Consiglio le ha ceduto il suo turno.

LA PORTA. Non ho la fortuna di essere sentito o di spiegarmi bene...

PRESIDENTE. Si ascolta, ma ella comprende che se prende occasione di un fatto personale per fare un discorso e svolgere la sua tesi, non lo posso permettere assolutamente.

LA PORTA. Sono ossequente agli avvertimenti dell'onorevole presidente, ma dichiaro che io era nel fatto personale, disculpandomi da una contraddizione, dimostrando che le ragioni opposte a me derivano appunto da uno stato di contraddizione in cui si trovavano gli onorevoli Spaventa, i suoi col-

leggi del Ministero passato e gli uomini politici che loro sono amici.

Conchiudo, poichè la Camera si è persuasa che gli argomenti di contraddizione non istanno contro di noi, come non istanno gli argomenti di decoro nazionale di fronte ad un Governo, che, trovata la situazione pregiudicata con un atto internazionale firmato, con un contratto stipulato col primo banchiere del mondo, ottenne 12 milioni a vantaggio dei contribuenti d'Italia. Se questa è un'offesa al decoro nazionale, onorevole Spaventa, ne desidererei molte di queste offese (*Bravo!*), le quali fanno credere che, se il presente Ministero ha potuto ottenere 12 milioni in una condizione di cose così compromessa, ben altri milioni si sarebbero potuti ottenere nel primo periodo dei negoziati e delle stipulazioni. (*Applausi a sinistra ed al centro*)

**PERAZZI.** Chiedo di parlare per un fatto personale.

**CORRENTI.** Domando la parola per vari fatti personali. (*Si ride*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Perazzi, lasci parlare il presidente del Consiglio, poi esauriremo i fatti personali.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO, MINISTRO PER LE FINANZE.** Io mi era proposto di non prendere la parola se non quando la discussione fosse pressochè esaurita; mi era proposto di assistere a questa discussione impassibile, e di fare ogni sforzo perchè essa procedesse tranquillamente.

Io non verrò meno al mio proposito; ma, dico il vero, alcune parole pronunziate ieri e ripetute oggi, mettono la mia pazienza a durissima prova. (*Benissimo!*)

Signori, il Ministero attuale ha dichiarato, fin dal giorno nel quale si è presentato dinanzi a voi, che avrebbe esaminata la questione del riscatto delle ferrovie con la più matura considerazione e senza alcuna preoccupazione politica. Il Ministero mantenne la sua promessa. Noi esaminammo con tutta calma questa gravissima questione, ed abbiamo acquistata la convinzione che la convenzione di Basilea recava un onere troppo grave alle finanze dello Stato.

Noi avevamo già dichiarato quale fosse la nostra opinione sulla conseguenza la più importante della convenzione di Basilea, cioè sull'esercizio delle ferrovie affidato allo Stato: ci dichiarammo apertamente e risolutamente avversi: un nuovo esame

della questione rese anche più deciso il nostro primo giudizio.

Era quindi nostro dovere di adoperarci con tutte le forze per diminuire i pesi che venivano a cadere sulle finanze e per allontanare il pericolo dell'esercizio governativo, che noi crediamo una calamità pel paese.

Le nostre opinioni possono essere erronee, ma sono sincere.

Ora, in verità, dopo che da sedici anni noi assistiamo alle infinite geremiadi, che si ripetono ogni giorno e su tutti i tuoni, sulle condizioni non prospere delle nostre finanze; quando sentiamo da ogni parte inneggiare all'ottenuto pareggio; quando ogni giorno ci sentiamo scongiurati a custodire il beneficio ottenuto; in verità io non potei ascoltare senza dolore alcune parole che contengono un'accusa fierissima contro di noi, perchè abbiamo difeso gli interessi dell'erario. Le parole pronunziate ieri dall'onorevole Boselli nel suo lungo discorso, ripetute una seconda volta dall'onorevole Maurogò nato nel suo discorso pieno di bonomia un po' arsenicale (*Ilarità*), e ripetute pure oggi dall'onorevole Spaventa, il quale, con una espressione anche non troppo parlamentare, ci ha accusati di avere agito, non come deve un Governo che rappresenta un gran paese, ma come pitocchi che umiliano il paese e vanno a chiedere l'elemosina ad un semplice privato. (*Bravo! a sinistra*)

Ora, in verità, signori, in queste accuse a me non pare di vedere che la ripetizione di quelle calunnie che molti giornali di parte moderata hanno ripetute, e che hanno fatto conoscere all'Europa intiera, cioè che noi avevamo umiliata l'Italia, inviando a Ferrières il nostro plenipotenziario, tenendo in non cale così la dignità del Governo e la dignità del paese.

Signori, era nostro dovere di difendere gli interessi dell'erario. Ci siamo posti all'opera, e se non siamo riusciti ad ottenere vantaggi maggiori, attribuitelo, se il volete, alla nostra imperizia, ma non mettete in dubbio la nostra buona fede, non accusate il Governo del vostro paese di avere mancato di dignità, e di avere messa in pericolo la dignità del paese.

Quando prenderò la parola per spiegare distesamente la condotta ed i concetti del Governo, e per spiegare e giustificare l'atto addizionale che vi ab-

biamo presentato, io dimostrerò che i dubbi messi innanzi sul senso di alcune fra le clausole del contratto sono infondate. Dimostrerò che non hanno fondamento gli appunti e le censure fatte sia nella forma che nella sostanza.

Mi basti ora il dire che la frase usata di *mettere a disposizione dodici milioni*, si spiega leggendo intiero il patto relativo, nel quale è detto: *sono messi a disposizione del Governo dodici milioni per lavori, provviste od altro impiego qualsiasi a volontà del Governo italiano*, il che significa abbastanza chiaramente che sono dati in compenso di valori o di spese indebitamente a noi addossate. Di questa spiegazione, o signori, io non so vedere il bisogno, perchè mi pare che nasca da sè e dal testo stesso del contratto.

Così pure è facile spiegare quella frase che fu pure notata circa la carta di prim'ordine; anche in queste parole si vuol ravvisare qualche cosa di offensivo alla dignità del paese. E invece non hanno altro significato che di carta bancaria; la frase non è in uso da noi, ma siccome il dubbio indicato dall'onorevole Spaventa si è conosciuto anche fuori di quest'Aula, posso dire alla Camera che l'altra parte contraente non ha esitato a dichiarare qual fosse il senso di quelle parole, e ad assicurarci che la casa Rothschild accetterà senza difficoltà, come ha sempre fatto pel passato, le rimesse che portano la firma del Governo italiano.

Io vi domando se il Governo attuale che ha pure salvato la convenzione di Basilea, che ha pure procurato dei vantaggi considerevoli alle nostre finanze, che non sono, o signori, in condizione florida, domando se, meritiamo che gli oratori avversari ripetano uno dopo l'altro un'accusa tanto immeritata e sempre colle stesse parole, e mi si permetta la frase, sempre colla stessa velenosa insistenza. (*Bravo!*)

Domando se, dopo aver diminuito i carichi dello Stato, dopo aver risolto in un modo che a noi pare soddisfacente un problema gravissimo, al quale il paese evidentemente non era preparato, domando se il Governo attuale merita di essere fatto segno in questo recinto a queste accuse puerili, e, mi permettano di dirlo, a questo trattamento poco parlamentare, e poco onesto. (*Benissimo! a sinistra e al centro*)

SPAVENTA SILVIO. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. La parola sarà un poco forte...

SPAVENTA SILVIO. Il signor presidente dorme.

PRESIDENTE. Onorevole Spaventa, avrò dormito anche sul suo discorso. (*Si ride*)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io finirò queste poche parole, che non potrei continuare senza maggiormente commuovermi, con una preghiera indirizzata anche ai miei avversari.

Pensate, signori, che le convenzioni si legano, e possono toccare un trattato; pensate che il trattato non ha ancora ottenuto le ratifiche dei due Governi; pensate, che certe vostre apologie possono rendere più difficile la posizione di chi siede adesso al Governo del vostro paese e comprometterne gli interessi (*Bene! a sinistra e al centro*); pensateci, e moderate, signori, moderate in nome della verità certe apologie, per le quali non è ancora venuto il tempo opportuno. (*Applausi a sinistra e al centro*)

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

PERAZZI. Come relatore della Commissione dell'anno passato, mi credo in dovere di dire in pochissime parole quali sono stati i pensieri degli uomini che componevano la maggioranza della Commissione.

La Commissione dell'anno passato aveva avanti a sè un progetto del Governo, il quale progetto consisteva nel riscatto delle ferrovie romane e delle meridionali, affidando l'esercizio di queste reti alla società delle ferrovie meridionali. Quale è il ragionamento che fu fatto dalla Commissione?

Il ragionamento è stato questo: poichè noi abbiamo la società delle Meridionali, la quale ha saputo finora amministrare bene la sua rete; poichè a capo di questa società vi sono degli uomini rispettabilissimi, e sono quei medesimi i quali hanno amministrato, con lode di tutti, la rete piemontese dello Stato; poichè questa società possiede i capitali necessari per esercitare anche la rete delle Romane, conviene che fin da ora si risolva la questione dell'esercizio governativo, o conviene invece servirsi di questa società per esercitare la rete romana?

Questa è la questione esaminata dalla Commissione dell'anno passato. La Commissione era unanime nell'ammettere, non solo che lo Stato possa con pubblico vantaggio condurre l'esercizio di una

estesa rete ferroviaria, ma altresì che l'esercizio stesso sia un'attribuzione che essenzialmente spetta allo Stato. Quello che fu detto allora è soltanto questo: il problema che ci è stato posto dal Governo, essendo quello che ho detto testè, conviene che l'esercizio della rete romana sia affidato per venti anni alla società delle Meridionali?

Io posso, come relatore, aver male espressi nella relazione i pensieri della Commissione; e l'onorevole La Porta deve rammentarsi che appunto durante la lettura nel seno della Giunta di quella parte della mia relazione, nella quale trattavo delle difficoltà che incontrerebbe il Governo nell'esercizio delle ferrovie, uno dei commissari, l'onorevole Sella, presidente della Commissione, poichè bisogna dire tutta la verità, ripeté parecchie volte queste parole: conviene mettere molta acqua nel vino. E l'onorevole Sella, così dicendo, esprimeva l'opinione della Commissione, la quale fin d'allora presentiva non essere molto lontano il giorno in cui la questione dell'esercizio delle nostre ferrovie avrebbe dovuto essere portata davanti al Parlamento, sotto un'altra forma, e in tutt'altre circostanze di fatti.

Nella Commissione fu anzi preveduto precisamente il caso del riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, e fu detto fin d'allora: se mai il riscatto della rete dell'Alta Italia avvenisse, in qual modo si provvederebbe all'esercizio di quell'importantissima rete?

Converrebbe affidare l'esercizio anche di questa rete alla società delle Meridionali, in guisa di avere un'unica compagnia d'esercizio per tutta quanta la rete ferroviaria del regno? Oppure converrebbe ristudiare da capo tutto quanto il problema dell'esercizio delle nostre ferrovie per esaminare se, mutate essendo le circostanze di fatto, non soddisfacesse meglio al nuovo stato di cose un'altra soluzione del problema?

Questi erano i pensieri che dominavano nella mente degli egregi uomini che componevano quella Commissione.

Ed io, per ritrarre ancor meglio il pensiero della maggioranza della medesima, e per meglio imprimerlo nella Camera, leggerò le parole colle quali la Commissione dell'anno passato formolò la sua opinione circa la questione di cui si tratta.

Quelle parole sono le seguenti:

« La vostra Giunta ammette che uno Stato possa,

con vantaggio del pubblico, provvedere all'esercizio del monopolio ferroviario; però la maggioranza di essa convenne col Governo nel ritenere che, anche e soprattutto nell'interesse della buona riuscita dell'affidamento all'amministrazione governativa di questo grande pubblico servizio, convenga attendere un tempo ulteriore in cui, ultimate le arterie principali delle nostre strade ferrate, e pareggiato il bilancio dello Stato, sia molto più probabile conseguire tutti i vantaggi e sentire pochi degli inconvenienti del nuovo sistema.

« E non assumendo per ora lo Stato l'esercizio delle strade riscattate, la maggioranza trovò col Governo opportuno, che la società delle Meridionali non si sciolga, ma rimanga per assumere quell'esercizio e somministrare allo Stato i capitali occorrenti a completare le reti medesime. »

Ora l'eventualità prevista dalla Commissione dell'anno passato, cioè quella del riscatto di un'altra rete assai importante, più importante delle due reti riunite delle quali allora si trattava, si è verificata.

Ed essendo i termini della questione mutati dall'avvenimento del riscatto della rete dell'Alta Italia, deve il grave problema dell'esercizio delle nostre ferrovie avere un'altra soluzione, diversa da quella proposta nell'anno passato? *That is the question.*

Questa è la grave questione che noi dobbiamo risolvere.

Noi non abbiamo nulla da rimproverare a noi stessi. L'anno passato si trattava di un certo determinato problema, si trattava di certe strade, si trattava di una società indubbiamente atta ad esercitare quelle strade; ora invece abbiamo da provvedere all'esercizio di tutta quanta la rete ferroviaria dello Stato. Non guardiamo adunque a quello che fu detto, guardiamo a quello che dobbiamo fare. Le difficoltà pratiche che offre l'esercizio governativo delle ferrovie rimangono quelle che sono; così pure rimangono i vantaggi e gli inconvenienti che offre l'esercizio condotto da società private. Ma il problema che ora noi dobbiamo risolvere è quello di provvedere all'esercizio delle nostre ferrovie riscattate.

Questa, secondo me, è la questione che noi dobbiamo risolvere, e la dobbiamo risolvere nel modo detto testè dall'onorevole Spaventa, per tutte le considerazioni da lui egregiamente esposte.



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

Si limiti al fatto personale.

**TOSCANELLI.** Non creda la Camera che io voglia usurpare l'ufficio di relatore, e voglia sortire dai fatti che mi sono personali; ma siccome l'onorevole Spaventa mi ha accusato di due errori di calcolo fatti da me, che sarebbero il fondamento di tutta la questione, io credo mio dovere di rispondere per rettificarli, e perchè la Camera non creda che questi sussistano.

L'onorevole Spaventa, all'analisi che io feci dei 98 milioni tenuti nella relazione Spaventa fuori del calcolo costituente l'annualità a carico dell'erario di 39 milioni e mezzo, ha dimenticato che io aveva convenuto che la spesa della Pontebba, quella di concorso al porto di Genova, alla ferrovia del Gottardo ed al ponte del Ticino doveva considerarsi come una spesa produttiva, ed è una spesa di circa 30 milioni che è giusto perciò scomputare dai 98 milioni. Aveva soggiunto che relativamente alle ferrovie Camerlata-Chiasso e Treviglio-Coccaglio erano fuori di garanzia, e che perciò non dovevano computarsi fra le spese produttive. L'onorevole Spaventa per combattermi ha preso l'ultimo bilancio del 1874, ed è vero quel che ha detto relativamente alle 198,000 lire di garanzia in quell'anno. Ma il bilancio del 1874 è notorio che è un bilancio eccezionale, nel quale i redditi della società furono bassissimi, ed io, quando portava le mie considerazioni su questo punto, guardava non soltanto al bilancio del 1874, ma ancora ai bilanci degli anni anteriori che hanno la risultanza da me asseverata.

Ma, anche ammessa l'esattezza di questa rettifica fatta dall'onorevole Spaventa, la somma affetta alla strada della Pontebba, alle tre somme indicate, ed anche alle strade Carmerlata-Chiasso e Treviglio-Coccaglio, per le quali dalla società è preventivata la spesa di 12 milioni e 400,000 lire, si tratterebbe di 42 milioni di spese produttive, i quali, detratti dai 98 milioni, ne lasciano 56. Questi 56 milioni, l'onorevole Spaventa non vorrà sostenermi che sono affetti a spese produttive; e quando io trovo in una relazione una spesa improduttiva di 56 milioni, dei quali non è affatto calcolato il reddito, ho tutto il diritto di portarvi sopra la mia attenzione. Ma l'onorevole Spaventa ha taciuto che io aggiunsi molte altre cose a questo mio calcolo, e dissi che nella relazione del passato Ministero, e nelle cifre che in

quella relazione si contenevano, non era stato tenuto conto delle spese necessarie per mettere le strade in condizioni normali. Come si fa tutte le volte quando si compra una ferrovia? Si fa quel che si fa anche quando si compra una casa. Si guarda in quali condizioni si trova, per vedere a quel che si deve supplire, per provvedere ai pronti restauri.

La Commissione non ha potuto far fare una perizia esatta, mancava ad essa il tempo; ma c'è l'ufficio tecnico del Governo, dal quale risulta che questa è una somma assai forte, e dalle mie notizie ne deriverebbe che questa sola cifra ascende a 55 milioni.

Ha dimenticato pure che io dissi, dei 2,400,000 lire stralcio delle liti, non era tenuto conto in modo alcuno; e che aggiunsi che il presidente del Consiglio, ed il ministro dei lavori pubblici, chiamati nel seno della Commissione, ed interrogati circa a questi 98 milioni, ci dissero che ritenevano che sarebbero stati una somma assai maggiore. Ed oggi aggiungo che ci è un'altra partita dimenticata, che sono i 68 milioni, che, secondo alcuni calcoli, ci vorranno pel fondo pensioni, garantite agli impiegati della società.

Ora, tutte queste cose che sono state dimenticate suppliscono largamente ai 42 milioni produttivi; in modo che, calcolando l'onere sopra 100 milioni, sono rimasto lontano dal vero, e nei limiti di una moderazione eccessiva.

L'onorevole Spaventa poi ha accusato me, e l'onorevole relatore di aver fatto un doppione. (*ilarità*) L'onorevole Spaventa, sa benissimo che le grandi riparazioni riguardano non soltanto il rinnovamento del binario, come egli ha rammentato, e per il quale, nel sessennio è prevista la somma in milioni 24,745,950, ma riguardano ancora i caseggiati, e le grandi riparazioni di materiale mobile, perchè le piccole riparazioni del materiale mobile si fanno nelle piccole officine; e quando un vagone va a ripararsi nelle grandi officine, tutta la spesa che ne deriva, nel modo come erano tenuti i conti dalla società, andava in conto capitale, ed era considerata come spesa affetta alle grandi riparazioni.

Nei preventivi della società per gli anni 1875-1880 queste grandi riparazioni danno una media annuale di lire 6,699,310.

Che ha fatto la Commissione? Che ho fatto io? Computiamo forse, e detragghiamo forse dal prodotto netto questi 6 milioni e mezzo? Niente af-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1876

fatto: si detraggono i 3 milioni e mezzo, perchè abbiamo considerato che queste spese che occorrevano in questo sessennio erano spese straordinarie, le quali derivavano dall'epoca, nella quale furono costruite le linee; e mentre in quel sessennio doveva rifarsi il binario sopra 200 chilometri, in realtà abbiamo presa la normale, la quale porta che, dovendo rifare il binario ogni sedici anni, si rifanno unicamente 130 chilometri all'anno, che sono i soli computati.

Indi non l'abbiamo calcolata due volte: la diminuzione di prodotto netto è stata calcolata valutando la spesa delle grandi riparazioni che normalmente può accadere, e questo doppiione (*Ilarità*) non esiste nè punto nè poco.

Non è davvero un doppiione, come quello dell'onorevole Spaventa, che l'anno passato ci propose l'esercizio alle società private, e quest'anno ci sostiene l'esercizio governativo.

**PRESIDENTE.** Onorevole Toscanelli, si tenga al fatto personale.

**TOSCANELLI.** L'onorevole Spaventa poi ci ha accusati perchè non si erano considerate le formole del riscatto. Egli ci ha detto: vedete, tenuto conto di queste formole inglesi, russe, belghe, il prezzo è basso.

Ma noi siamo in Italia, e abbiamo la legge italiana che contiene una formola di riscatto; e l'onorevole Spaventa la conosce benissimo.

**PRESIDENTE.** Ma, onorevole Toscanelli, questo non è un fatto personale.

**TOSCANELLI.** Perdoni, mi ha accusato di non avere considerata questa formola. Egli ha considerato tutte le formole che gli facevano comodo, e non quella che gli era incomoda. (*Ilarità*) Dunque permetta che gli risponda.

**PRESIDENTE.** Onorevole Toscanelli, le ripeto che questo non è un fatto personale; non le ha punto attribuito un'opinione non sua.

**TOSCANELLI.** Permetta, è un fatto personalissimo. (*Ilarità*)

**PRESIDENTE.** Le ripeto che non è un fatto personale.

**TOSCANELLI.** Ma come! Non c'è un fatto personale, quando mi ha accusato di non aver considerato cotesta formola nei miei calcoli?

**PRESIDENTE.** Questo non è un fatto personale. Risponderà sul merito a suo tempo e questo è merito.

**TOSCANELLI.** Mi ha accusato d'ignorare una cosa che io non ignorava, e non potrei rispondere per un

fatto personale? Del resto, mi lasci dire due parole, ed ho finito; si fa molto più presto. (*Ilarità*)

**PRESIDENTE.** Ma, onorevole Toscanelli, finisca questo incidente.

**TOSCANELLI.** Bene. Dunque è naturale che le formole, nei paesi dove il danaro è al tre per cento, debbono essere diverse dalle formole dei paesi in cui il frutto è al sei per cento.

**PRESIDENTE.** Onorevole Toscanelli, ella ha chiesto la parola per un fatto personale; non continui a parlare nel merito, se non vuole che io le tolga la facoltà di parlare.

Onorevole Correnti, ella si riserva di rispondere più tardi?

**CORRENTI.** Siccome avrò a parlare per molti fatti personali, e questi non sono certamente ancora tutti finiti, io pregherei la Camera di riservarmi la parola.

*Voci.* Sì! sì!

**CORRENTI.** Qui io sono, parmi, sul banco dell'accusa, e l'accusa che più mi spiace è quella che mi è diretta dall'onorevole Spaventa. Egli mi conosce troppo per credere che io non senta tanto altamente quanto lui la dignità nazionale. Ma su questo ha risposto già l'onorevole presidente del Consiglio, ed io non voglio appassionare nuovamente la discussione. Sento il dovere di restare calmo, e, se è possibile, di diffondere la calma nei miei colleghi. (*Segni di approvazione*)

Io mi propongo di fare un po' di storia delle negoziazioni da me condotte, e vedrà l'onorevole Spaventa, vedrà l'onorevole mio amico Boselli che mai, nè la mia testa, nè il mio pensiero si sono abbassati in qualsiasi circostanza davanti ad alcuno.

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

Prendano i loro posti, che la seduta deve continuare ancora.

**SPAVENTA SILVIO.** Ancora io mi propongo di non appassionare questa discussione.

A questo mio proposito se ho mancato durante la discussione, non è stato di certo consapevolmente, perchè l'aveva fisso nell'animo; e se l'inesperienza che ho della parola improvvisa mi ha tradito per modo da mancare a questa intenzione, non posso che chiederne scusa a chi io abbia offeso involontariamente.

Ma io non ho potuto a meno di maravigliarmi che il nostro presidente lasciasse dire al presidente del Consiglio delle parole che mi permetto di qua-

lificare personalmente come sconvenienti. (*Movimenti diversi*) Non si dà del puerile, nè del poco onesto a nessuno in questa Assemblea. (Bene! a destra)

Io vorrei dare del . . . Lasciamo stare, le repliche non valgono nulla. Io sono persuaso che il presidente del Consiglio nell'onestà dell'animo suo troverà parole per darmi ragione di questo mio risentimento. (*Mormorio e interruzioni a sinistra*)

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio! Continui onorevole Spaventa. Per conto mio le risponderò.

**SPAVENTA SILVIO.** All'onorevole La Porta risponderò semplicemente una cosa. Egli crede che io abbia accusato lui e i suoi amici, anzi la Sinistra tutta di contraddizione, perchè prima, quando io non volevo ancora l'esercizio governativo, ma dicevo tutte le ragioni in favore, e mi rassegnavo all'esercizio delle società con rincrescimento, essi volevano l'esercizio governativo. Ed oggi che io sono per l'esercizio governativo, perchè si sono avverate quelle condizioni che non mi parevano sperabili allora che così discorrevo, essi l'esercizio governativo non lo vogliono più, e vogliono invece l'esercizio delle società private; una contraddizione vale l'altra.

Se non che io mi contraddico andando innanzi, essi si contraddicono andando indietro. (*Movimenti diversi*)

L'onorevole Toscanelli invece di parlare per un fatto personale, ha opposto una contro osservazione ad un'osservazione che io ho mosso sopra un calcolo da lui fatto circa il prodotto netto.

Io credo che questo dibattito è meglio farlo finito; il pubblico leggerà, e coloro i quali avranno innanzi gli elementi per giudicarlo potranno vedere se ho torto io, o l'onorevole Toscanelli. Ma egli nega, ed io affermo, e su questo argomento non c'è chi possa giudicare, senza la conoscenza degli elementi precisi sotto gli occhi.

Perciò finisco ora cotesta questione così, perchè, come ho premesso, non intendo di appassionare la Camera. (Bene!)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Spaventa Silvio mi ha diretto delle parole, le quali evidentemente contengono un'accusa verso di me, come se io avessi mancato al mio dovere nel non avere fatto osservare all'onorevole presidente del Consiglio di avere proferito parole da ritenersi veramente per non parlamentari.

Ormai, io potrei dire che sono uso a queste ac-

cuse, tanto più perchè mi vengono ora da questa, ora da quella parte (*Accennando alla Sinistra ed alla Destra*); ma quante volte la mia coscienza mi sostiene, ritengo che sono nel vero; e se avessi avuto bisogno di averne una conferma, una prova, l'avrei dallo stesso onorevole Spaventa.

Io non ho ad esaminare se l'accusa portata da lui potesse essere aggressiva od offensiva verso il Ministero; mi limiterò a notare che le parole proferite dall'onorevole presidente del Consiglio non erano veramente offensive, perchè gli epiteti *puerile* e *sconveniente* io li sento pronunciare talvolta in quest'Aula, e non li intesi mai qualificare come non parlamentari. (*Segni di assenso*)

Una sola parola (e questo provi all'onorevole Spaventa che io non dormiva), una sola parola che fu proferita dall'onorevole presidente del Consiglio ebbi io ad osservare, quando egli accennò che talune accuse mosse dall'onorevole Spaventa, non diverse da quelle che già eransi dette dall'onorevole Maurogònato e dall'onorevole Boselli, *parevano* essere la ripetizione di una calunnia apparsa nei giornali. Ma l'onorevole presidente del Consiglio avendo detto che *parevano* e non già che *erano* la conferma delle calunnie, io non ho creduto che fosse il caso di chiamarlo all'ordine.

Se invece di parlare in termini dubitativi, avesse pronunciato egli stesso in modo affermativo queste parole, io non mi sarei tenuto dal richiamarlo all'ordine, come già feci in altre uguali circostanze.

Ritenga l'onorevole Spaventa che ciascheduno giudica a seconda delle proprie convinzioni; ma è molto difficile di giudicare di ciò che si dice di sé e degli altri.

Se io dovessi emettere un avviso su talune parole proferite da lui nel suo discorso, certamente direi che l'onorevole presidente del Consiglio era autorizzato a rispondergli vivamente come egli ha fatto. (Benissimo! a sinistra — *Vivi segni di approvazione*)

**SPAVENTA SILVIO.** Cotesta questione non può finire così; io per me non mi rassegnò che sia sepolta in questa maniera.

L'onorevole presidente del Consiglio ha detto che il contegno tenuto da alcuni degli oratori, che hanno fin qui parlato intorno all'argomento accennato dall'onorevole presidente della Camera, gli pareva *poco onesto*. È a questo punto che io ho detto: « l'onorevole presidente della Camera se la dorme, » per-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1876

chè egli non può permettere a nessuno di dire qui che il contegno usato intorno ad una questione sia poco onesto, ed ho chiesto che l'onorevole presidente del Consiglio si spiegasse su questo punto.

Quanto alla parola *puerile*, a me importa poco; tra gli anni miei e quelli dell'onorevole Depretis, non credo ci corra grande distanza (*Si ride*); ma io potrei dire...

*Voci a destra.* No! no!

*Voci a sinistra.* Dica! dica! Parli! parli!

SPAVENTA SILVIO. (*Rivolto a sinistra*) Poichè volete che io parli, io taccio. (Benissimo! *a destra* — *Commenti a sinistra e al centro*)

PRESIDENTE. Il presidente del Consiglio ha chiesto di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io non vorrei che facessimo qui delle questioni sopra una parola pronunziata.

L'onorevole Spaventa nel suo discorso ne ha pronunziate molte parole e abbastanza gravi, che mi hanno ferito, ed io ho conservato la calma.

Gliene rammenterò alcune, onorevole Spaventa.

Egli ci ha detto che non è esperto nel parlare improvviso, e che perciò le parole non le può talvolta misurare. Ed io ho accettato ed accetto questa dichiarazione postuma.

Ma l'onorevole Spaventa deve ricordare che quando ha parlato della convenzione di Basilea ed ha spiegato i modi con cui la convenzione si è stipulata, e il procedimento col quale si è inteso il contratto, ha affermato solennemente che questo era il solo modo onesto...

SPAVENTA SILVIO. Non ho detto questo.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Onorevole Spaventa, la frase da lui usata era abbastanza trasparente per inferirne che l'atto addizionale era il risultato d'un procedere poco onesto.

*Una voce.* Non ha detto la parola.

MINISTRO PER LE FINANZE. Il concetto era questo.

Dunque resti inteso che le parole che abbiamo da una parte e dall'altra pronunziate, furono pronunziate a difesa e non ad offesa. (Benissimo! *a sinistra*)

PRESIDENTE. Onorevole Spaventa, ella non ha inteso certamente di dir parole che potessero offendere, o muovere accuse.

SPAVENTA SILVIO. Non ho aspettato che mi si chiedesse se ho avuto questa intenzione, anzi ho preso

la parola per dichiarare che tale intenzione non ho mai avuto.

Del rimanente, la spiegazione datami dall'onorevole presidente del Consiglio mi basta.

PRESIDENTE. L'onorevole Nervo ha facoltà di parlare.

NERVO. L'ora è troppo tarda...

(*Movimento generale — Molti deputati abbandonano gli stalli.*)

MINISTRO PER LE FINANZE. Parlino, signori. Questa convenzione ha un termine fatale. Prego la Camera di stare riunita, e gli oratori di continuare.

PRESIDENTE. Parli, onorevole Nervo! (*Conversazioni generali animate*)

NERVO. Poichè l'onorevole presidente mi dà facoltà di parlare a questo punto, rinuncio alla parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Nervo intende di parlare?

NERVO. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. Se l'onorevole Nervo intende di parlare può farlo ora, salvo a rinviare a domani la continuazione del suo discorso, se non lo potrà terminare oggi.

NERVO. Essendo la questione che discutiamo gravissima, io mi permettevo di fare alcune osservazioni, quantunque io sia un oratore di poca vaglia: ma ella comprende bene che essendo invitato a parlare alle 6 e mezzo, ora in cui la Camera è molto stanca, io non posso farlo; piuttosto rinuncio alla parola.

PRESIDENTE. Allora la discussione è rinviata a domani.

Domani alle ore 9 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 25.

*Ordine del giorno per le tornate di domani:*

(*Alle ore nove antimeridiane*)

1° Modificazioni al Codice di procedura penale intorno ai mandati di cattura, di comparizione ed alla libertà provvisoria degli imputati;

2° Maggiori spese per le ferrovie calabro-sicule;

## SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1876

3° Miglioramento delle condizioni degli impiegati civili dello Stato ;

4° Pensione ai feriti, alle vedove e famiglie dei morti per la liberazione di Roma e Venezia ;

5° Opere di miglioramento e sistemazione dei porti di Trapani e Sinigaglia ;

6° Costruzione ed esercizio di una ferrovia da Parma a Brescia e ad Iseo ;

7° Dichiarazione di utilità pubblica delle opere di miglioramento della via Meravigli in Milano ;

8° Dichiarazione di pubblica utilità delle opere di prolungamento della via Nazionale in Roma da piazza Magnanopoli a piazza Venezia ;

9° Adattamento dei locali per la scuola di applicazione degli ingegneri in Napoli ;

10. 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 ;

