

LXXI.

2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. *Votazione a squittinio segreto sullo schema di legge sul miglioramento delle condizioni degli impiegati civili dello Stato. — Seguito della discussione dello schema di legge per l'approvazione della convenzione di Basilea per il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, per l'atto addizionale per l'esercizio della rete dopo il riscatto, e per un trattato coll'impero austro-ungarico — Discorso del deputato Luzzatti contro disposizioni del disegno di legge — Discorsi del ministro per i lavori pubblici e del deputato Nobili in appoggio del medesimo — Discorso del deputato Bertani Agostino in opposizione allo schema — Discorso del deputato Sella che espone le trattative che ebbero luogo a Basilea — Istanze sulla chiusura della discussione, del presidente del Consiglio — Richiami del presidente sulla discussione — Osservazioni del ministro per l'interno — Spiegazioni personali del deputato Marselli — Istanze del deputato Toscanelli. — Risultamento della votazione, e approvazione del disegno di legge sulle condizioni civili degli impiegati. — Osservazioni del deputato Amadei e del ministro per l'interno sull'ordine del giorno — È fissata per domani una seduta straordinaria alle 8 del mattino.*

La seduta è aperta alle ore 1 pomeridiane.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sulla legge stata votata stamane per alzata e seduta, riflettente il miglioramento della condizione degli impiegati civili.

Si procede all'appello nominale.

(Segue la votazione.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE DI BASILEA.

PRESIDENTE. Si lascieranno le urne aperte e si procederà nell'ordine del girone, il quale 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.

Invito gli onorevoli deputati a recarsi ai loro posti.

L'onorevole Luzzatti ha facoltà di parlare.

LUZZATTI. Non è mio proposito quello di addentrarmi nelle ardue questioni teoriche che suscita questo progetto di legge e di prendere parte al torneo che da alcuni giorni si celebra in questa Camera intorno alle dottrine dell'accentramento e del

decentramento, dell'autorità e della libertà economica.

Io, o signori, dall'aver parlato molto di tali questioni fuori di questa Camera sento il desiderio di tacermi almeno nella presente discussione. Nè voglio contribuire a che si esacerbi il giudizio che fu pronunziato da un pubblicista straniero, il quale ha detto che noi Italiani siamo fra le nazioni meno ricche, ma che discutiamo con maggiore accanimento intorno alle leggi che governano la ricchezza.

Auguro alla patria nostra di accrescere la produzione della ricchezza e di fare meno disputazioni teologiche intorno alle leggi che la disciplinano. (Si ride)

Per questa ragione e per quella vivissima raccomandazione di brevità che fu fatta ieri dall'onorevole presidente del Consiglio, io mi dispenso dall'esame della questione teorica, e vorrei sottoporre alla Camera alcune considerazioni pratiche intorno all'ordinamento tecnico delle tariffe di fronte alla convenzione di Basilea, all'atto addizionale di Parigi, alle dottrine dell'onorevole relatore della Commissione ed a quelle esposte ieri, e nelle quali mi duole di non potere consentire, dall'egregio mio amico Genala.

Signori, il volume delle tariffe italiane è un libro assai complicato, irto di difficoltà, pieno di misteri. Nell'Alta Italia vi sono tre specie di tariffe principali: le tariffe interne, di transito e internazionali. Le tariffe di transito si dividono in tre classi, le tariffe interne in sette categorie principali, con le quali si coordinano le tariffe speciali, distinte per peso, per volume, per percorrenza e per altri criteri che qui è inutile considerare.

La prima domanda che si affaccia esaminando il presente progetto di legge è la ricerca del regime delle tariffe con cui la società appaltatrice dovrà esercitare le linee dell'Alta Italia. Resteranno in vigore le tariffe che attualmente governano le reti dell'Alta Italia, oppure si presenteranno delle tariffe nuove?

Questo è il primo punto oscuro, su cui è d'uopo richiamare l'attenzione della Camera e del Governo.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, con quella chiarezza di parole che gli è propria, alcuni giorni or sono discutendo sul porto di Genova affermava che vi è nel mondo una gara invidiosa di tutte le società ferroviarie e di tutti i porti, per attrarre nella loro orbita il transito ed egli segnalava i pericoli di questa concorrenza acra, la quale minaccia Genova e Venezia a beneficio di Marsiglia e di Trieste.

Ora, o signori, questi pericoli sono stati e sono ancora grandissimi nel nostro paese per un vizioso ordinamento delle tariffe, e non mi tranquilla punto considerato da questo aspetto l'atto addizionale della convenzione di Parigi. Imperocchè il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia significa principalmente l'emancipazione economica della patria nostra da una società straniera.

Noi dovevamo essere dolenti dell'influenza che questa società straniera esercitava sulla corrente dei traffici nazionali e su quella del transito che è d'uopo attrarre nei nostri valichi alpini costruiti con tanti sacrifici e costanza di fede nei destini del nostro commercio.

E qui per incidente noto che il Cenisio rappresenta un grande ardimento della politica ferroviaria del Governo italiano, e richiama al pensiero per ragione di contrapposto la costruzione del Gottardo affidata ad una compagnia privata, la quale non ci dà alcuna seria garanzia. (*Bene!*)

La ferrovia del Cenisio non risponde ancora interamente all'interesse nazionale per cagione del vizioso ordinamento delle tariffe di transito. È noto che Marsiglia, sebbene sia più distante di Genova da Ginevra, attrae ancora a preferenza buona parte del

transito attraverso il Cenisio. Così è avvenuto pel Brennero.

Gli onorevoli miei amici Maurogò nato e Boselli hanno ricordato un mio lavoro giovanile, nel quale, per incarico della provincia di Venezia, ho dimostrato che mercè gli artifizii delle tariffe differenziali si procacciava un immenso danno a Venezia ed un beneficio indebito a Trieste. Per mezzo delle tariffe differenziali si era riuscito a sopprimere una distanza di 500 chilometri all'incirca. Questi artifizii, che non poterono ancora essere corretti interamente, dipendono dagli abili maneggi delle compagnie estere ed in parte anche dalla poca cura con cui la compagnia dell'Alta Italia ha considerato queste questioni. Ondeggiante tra gl'interessi delle ferrovie francesi rappresentate dalle linee della *Paris-Lyon-Méditerranée* e dagli interessi della *Südbahn* alla quale era finanziariamente e giuridicamente legata, mancava in essa quella diligenza che si attinge alle sorgenti e alla coscienza dell'interesse nazionale, e non era mossa dal solo e irrefrenabile desiderio di attrarre i transiti della Germania e della Francia a Venezia e a Genova, invece che a Marsiglia e a Trieste. (*Benissimo! a destra*)

Ma il problema delle tariffe di transito si complica con quello delle tariffe internazionali, e si collega con i più vitali interessi dell'industria italiana. E difatti voi vedete la necessità di applicare con grande ingegno e delicatezza queste tariffe di transito senza le quali le ferrovie e i porti esteri godrebbero di quei benefizi che la natura ha assegnato, quasi per privilegio di geografia, alla nostra attività nazionale. (*Benissimo!*)

Dall'altra parte, mercè le tariffe differenziali dei transiti si diminuisce notevolmente il prezzo del trasporto delle merci estere; ed in ciò si cela il gravissimo pericolo di creare un'artificiosa concorrenza a danno dell'industria nazionale. La merce estera che si ferma nel territorio nazionale, o passa attraverso il nostro territorio, paga in tal guisa una spesa di trasporto minore della merce interna, la quale deve andare all'estero o si ferma a casa nostra, approvvigionando i diversi punti del territorio nazionale. La tariffa di transito e internazionale è una necessità; ma bisogna accordarle cogli interessi della produzione nazionale. Questo è il problema.

Nell'inchiesta industriale del 1871 un egregio uomo che è anche il primo fabbricante di ceramica in Italia, ha dimostrato che la merce della Sassonia, attraversando l'Italia, poteva fare vittoriosa concorrenza alla sua, a Roma ed a Napoli, non già per ragioni economiche di produzione migliore o a più buon mercato, ma pel giuoco delle tariffe differenziali, delle quali fruiva la ceramica estera sul ter-

ritorio estero e nazionale, in virtù del servizio cumulativo, mentre la ceramica nazionale era trattata colla dura tariffa interna.

Questo fatto è gravissimo, o signori, ed ha grandemente preoccupato il Governo.

Io mi ricordo che l'onorevole Sella e l'onorevole Castagnola, che reggevano allora il Ministero delle finanze e il Ministero del commercio, diedero a me l'incarico di esaminare il modo con cui si potesse correggere questo difetto; e mi parve di trovarlo in una formula, la quale non sopprimesse le tariffe di transito e internazionali, che corrispondevano ad un grandissimo bisogno del commercio italiano, ma col determinare che il commercio può, quando vi trovi il suo tornaconto, chiedere l'applicazione delle tariffe internazionali alle spedizioni interne che seguono le stesse vie, considerando le merci come provenienti dal confine o ad esso destinate, col pagamento però della sola metà del percorso non effettuato.

Ma questa norma non si è potuta applicare che alle provenienze del Cenisio, ed è ancora un desiderio vivissimo per le provenienze della *Südbahn*, in guisa che pel Semmering e pel Brennero, queste due grandi arterie dell'attività ferroviaria dell'Europa meridionale, rimane ancora intatto questo inconveniente a danno della produzione italiana, la quale si lagna, a ragione, di essere colpita da una protezione a rovescio a favore dell'estero e a scapito della industria nazionale. (*Benissimo!*)

E qui mi permetta l'onorevole mio amico Genala che richiami la sua attenzione su questo fatto: fu proprio il Governo, che erra sempre, il quale impose alla società dell'Alta Italia la correzione di queste tariffe. La società non se ne era accorta, ovvero non aveva fatto vista di accorgersene; e quando il Governo, dopo una solenne inchiesta nazionale, raccolse il voto e i desiderii dei commercianti e dei produttori e poté illuminarsi intorno alla situazione reale delle cose, ha provveduto con molta energia.

Il Governo è anche esso fallibile, ma qualche volta meno fallibile delle società private, e dal presente esempio si vede che egli non ha approvato alla società dell'Alta Italia la nuova sistemazione delle tariffe di transito e internazionali del Cenisio, sino a che essa non ha consentito a togliere l'inconveniente che affliggeva le nostre industrie.

Questo atto di coazione del Governo ha contribuito a migliorare le non liete condizioni dell'industria italiana. (*Bene! a destra*)

Ora, signori, io chiedo al ministro dei lavori pubblici ed al ministro delle finanze, se abbiano essi la

possibilità e l'intendimento di applicare anche alle *Südbahn* questo servizio cumulativo congegnato coi criteri applicati al Cenisio. Quale sarà la situazione della rete dell'Alta Italia rispetto al regime delle tariffe nella prossima fase ferroviaria?

Ha il Governo la facoltà di imporre modificazioni?

Questa è una nuova domanda; imperocchè dall'atto addizionale di Parigi non mi risulta se il Governo si sia riservato di regolare esso le tariffe, con cui la compagnia appaltatrice delle reti dell'Alta Italia, che oggi è la *Südbahn*, eserciterebbe le reti italiane. Le tariffe dovranno rimanere quali sono oggidì, oppure si dovranno regolare con nuovi criteri? È possibile ognuna di queste ipotesi. Si manterranno le tariffe attuali o si muteranno e in qual guisa?

Il Governo avrà la facoltà di mutare queste tariffe, e di porre in atto nuovi ordinamenti a favore della produzione nazionale? Non isfuggirà alla Camera l'importanza di queste domande. O signori, io non era interamente tranquillo dei criteri nazionali che conducevano la società dell'Alta Italia, quando essa aveva una gran parte del suo capitale impegnato nelle reti italiane, e quando il sentimento del tornaconto doveva stimolarla, quanto la raffreddava il difetto di sentimento nazionale. Ma oggidì noi ci troviamo in una diversa condizione.

La *Südbahn* è una società straniera, la quale aveva ordito tutti quegli artificiosi devianti del nostro traffico, di cui vi ha parlato in questa Camera l'onorevole Boselli e l'onorevole Maurogònato e che sarà appaltatrice delle nostre linee per sei mesi, per un anno, o per due, nessuno sa dire il termine preciso.

Io, per verità, non sono punto tranquillo intorno a ciò, e attendo gli schiarimenti dal Governo. Questo mi pare sia il caso di un proprietario di un fondo il quale esercita anche un podere vicino a fittanza per due anni. Credete voi che le cure di questo proprietario, la sottile industria del tornaconto, si eserciteranno nel fondo suo o su quello a fitto? Egli cercherà di fare tutte le emendazioni possibili nel suo tenimento. Farà che ivi biondeggino più liete le messi; che ivi sia migliore la coltura dei prati; se egli lo potesse trasporterebbe dal fondo preso a fitto persino la terra pingue per arricchirne il proprio, seguendo il selvaggio e legittimo istinto della proprietà. (*Bene! a destra*)

Mi si dirà che il tempo dell'affitto è troppo breve per generare tanti mali.

Signori, nei tempi moderni i mali e i beni prodotti dalle ferrovie si svolgono colla rapidità del favore; quando i traffici sono sviati, perdute le con-

suetudini dei transiti, difficilmente si possono riacquistare.

Tutti questi dubbi preoccupano l'animo mio in guisa che costituiscono una specie di punto nero. La convenzione di Basilea era chiara e netta; essa riscattava ed esercitava le linee; l'atto addizionale di Parigi riscatta, ma lascia l'esercizio alla società, dalla quale noi volevamo emancipare il nostro commercio e la nostra industria.

E badiamo bene a questa considerazione, che all'infuori delle lotte politiche di questa Camera vi è il commercio e l'industria italiana, che domandano sicurezza nei loro traffici, e uno dei mezzi più certi di dar loro questa sicurezza è il corretto e stabile ordinamento delle tariffe.

Non vi è dubbio che il Governo avrebbe fatto meglio, pur conservando intatta la sua dottrina di non voler esercitare le ferrovie per conto dello Stato, di assumerle temporaneamente per le reti riscattate per sei mesi, per un anno, per tutto quel tempo che occorreva a preparare i nuovi contratti colle società private.

Questa confessione d'impotenza dinanzi ad una compagnia estera, mi pare che sia un'estrema concessione fatta alla teoria della fallibilità assoluta del Governo e dell'infallibilità assoluta delle compagnie private. (*Bene!*)

Anche dal punto di vista del Ministero, pur non esercitando le ferrovie, pur volendo darle all'industria privata, sarebbe stato più prudente, sarebbe stato più consentaneo agli interessi nazionali un esercizio provvisorio del Governo, di cui si fosse sbarazzato appena avesse trovato il modo di affidare la rete all'industria privata. (*Approvazione a destra*)

Tali dubbi amareggiano l'animo mio e credo che amareggino anche il commercio e l'industria dell'Alta Italia. Ma mi affida una di quelle felici contraddizioni che possono essere ispirate dal patriottismo dei ministri.

Io spero, signori, che il direttore generale nominato dal Governo sarà un despota illuminato, il quale rappresenterà, con tutto il peso dell'autorità e della dignità del Governo italiano, la difesa degli interessi nostri contro la società appaltatrice della *Südbahn*. (*Benissimo!*)

E confido che la dottrina dell'esercizio governativo, sconfitta in questa Camera, trionferà di nuovo appena noi saremo usciti da questa Camera, e che il direttore generale dell'Alta Italia, nominato dal Governo, sarà il direttore delle ferrovie del Governo italiano, per necessità di cose e per legittima difesa dello Stato. (*Benissimo! a destra*)

L'onorevole Barazzuoli mi interrompe e spera

che no; io sarei assai preoccupato degli interessi nazionali se ciò non fosse, imperocchè io mi riprometterei di dimostrargli assai facilmente che anche in un anno la compagnia estera che appalta le linee nostre potrebbe sviare la corrente del traffico con iattura grandissima del nostro paese. (*Movimenti*)

Signori, io continuo, se la Camera me lo consente, a fare dei ragionamenti analitici intorno ai criteri che devono governare le tariffe in relazione alla convenzione che ora si esamina. E qui mi viene dinanzi la relazione dell'onorevole Puccini, che io intitolerei il nuovo decalogo delle società ferroviarie. (*Si ride*) Esso contiene alcuni precetti che l'angustia del tempo non mi consente di esaminare ed illustrare interamente, ma che è bene almeno toccare di volo.

Il primo precetto di questo decalogo ferroviario è il seguente. Per quanto male facciano le società esse fanno sempre meglio del Governo.

Voce a sinistra. Certamente.

LUZZATTI. Laonde è fatta obbligazione al Governo di trovare le società che assumano il servizio delle ferrovie. E, per quanto sfavorevoli sieno i patti che fossero inflitti al Governo, il Governo non può neppure opporre alle società la difesa del fare esso, ove si imponessero condizioni troppo dure.

Così le società future dovranno essere create in qualunque modo e il Governo dovrà accettare tutti i patti che esse imponessero. Voi vi chiudete in un cerchio di ferro di cui date la chiave in mano alle società private. Imperocchè non potendosi fermare la circolazione dei treni o affidarsi all'esercizio dello Stato, tutto è in balia delle società le quali si pongono in condizione di favore contrattando col Governo italiano. (*Approvazione e sensazione a destra*)

Ma, o signori, come questo non bastasse, l'onorevole Puccini nel secondo precetto del suo decalogo ferroviario (*Si ride*) mette innanzi la seguente massima, intorno alla quale io desidero che l'uomo egregio che presiede il Ministero, e ha altissima esperienza delle cose ferroviarie, esprima la sua opinione. Il relatore della Commissione manifesta il pensiero che l'ingerenza attuale dello Stato nella determinazione del servizio ferroviario sia già soverchia ed eccessiva, che oltrepassi già quei limiti della tutela, che spetta ad un Governo civile ed illuminato.

Ed egli suggerisce al Governo che nelle future stipulazioni dei contratti si fissi soltanto un massimo di tariffa alle società ferroviarie, e che dentro il limite di questo massimo si lasci che esse si muovano liberamente, che a loro agio e a loro volontà deliberino anche l'ordinamento dei treni.

Signori, questa massima capovolge interamente il nostro diritto amministrativo, e lacera i principii

che regolano attualmente le ferrovie del regno. Come diceva egregiamente l'onorevole Spaventa nel suo insigne discorso, oggidi il Governo italiano ha ben altre facoltà che quella di limitarsi ad approvare un *maximum*, e di lasciare che entro questo *maximum* le società si muovano liberamente.

La dottrina dell'onorevole Puccini a taluno potrà parere dottrina di libertà, a me invece parrebbe la dottrina della schiavitù dell'industria e del commercio italiano (*Rumori a sinistra — Approvazione a destra*); sarebbe la libertà delle compagnie ferroviarie, ma sarebbe la servitù delle industrie lasciate in balia delle compagnie private.

Voci a sinistra. No! no! (Rumori)

PRESIDENTE. Continui, onorevole Luzzatti.

LUZZATTI. Sì, sì, onorevoli contraddittori, sì. Io sono sicuro che il giorno in cui a qualunque società di ferrovie, sia essa italiana, americana, o francese, si lasciasse la balia di poter fare ciò che vuole intorno all'ordinamento delle tariffe e dei treni, i mali che ne nascerebbero sarebbero tanto grandi che in breve tutta la popolazione invocherebbe, come un liberatore, l'esercizio dello Stato.

Io che lo desidero, se fossi istigato da secondi fini, non vi combatterei la vostra massima, vi ecciterei a fare l'esperimento perchè in pochi anni il popolo italiano unanime si dannerebbe allo Stato, per sottrarsi al giogo di compagnie irresponsabili. (Benissimo! *a destra*)

La dimostrazione ne è facile.

Fu chiarito dagli oratori dell'opposizione parlamentare (è dolce chiamarsi con questo nome) (*Rumori a sinistra*) che l'industria delle ferrovie è un monopolio di fatto, il quale per la legislazione del nostro paese si traduce in un monopolio legale. E l'onorevole amico mio Genala, col quale mi duole di non poter consentire in queste materie, ha anche soggiunto che era utile che le ferrovie traducessero il monopolio di fatto in monopolio legale, imperocchè nel nostro paese, malgrado le sovvenzioni del Governo, le società ferroviarie falliscono tutte, se ad ogni due o tre anni noi non fossimo pronti a salvarle.

Le ferrovie che sono un monopolio di fatto, per necessità della nostra legislazione si traducono in un monopolio legale. Che sieno un monopolio di fatto non vi è dubbio, malgrado le osservazioni dell'onorevole Puccini. Ei dice che i mari, i laghi, i fiumi fanno la concorrenza alle ferrovie italiane. Ma qui non si tratta della concorrenza dei mari, dei laghi e dei fiumi per quei tratti dove è in certa misura possibile. Qui si tratta di quella concorrenza specifica, che le ferrovie possono fare a se stesse.

A questo proposito mi piace ripetere ad uso del-

l'onorevole Puccini la eloquente invettiva di Gladstone nel 1844 quando aveva in Inghilterra l'ufficio che oggi tiene in Italia l'onorevole Maiorana-Calatabiano. Il Gladstone rispondeva al deputato Di Reading, il quale combatteva la legge inglese del 1844, dichiarando che bastasse affidarsi alle concorrenze private.

« In verità che io non mi consolo di questo conforto del deputato Di Reading messo innanzi alla Camera dei comuni. Io crederei ad un Gracco che si duole delle sedizioni piuttosto che ad un direttore di compagnie che mi parli dell'effetto della concorrenza. Può esistere la concorrenza tra talune compagnie ferroviarie, ma fra breve tempo esse cessano di farsi la guerra e si coalizzano ai danni del pubblico. *Breves inimicitiae, longae amicitiae.* Sono come i dissidi degli amanti: dopo le brevi querimonie ritornano agli amplessi; gli amori e i baci si scambiano più dolci e teneri di prima. » (*Si ride a destra — Rumori a sinistra*)

Ma, o signori, in Italia queste società ferroviarie che vogliamo creare, e creare senza obbligo di tariffe determinate, senza obbligo di treni determinati, vivono non solo pel monopolio di fatto e pel monopolio legale, ma vivono per la più flagrante e necessaria violazione dei principii della libertà economica, cioè, la sovvenzione dello Stato, la partecipazione dello Stato all'industria ferroviaria. (*È vero! è vero!*)

Ora, che c'entra qui la libertà quando lo Stato alimenta e mantiene esso quest'industria? Ah! non è lecito chiedere seriamente che le società ferroviarie non abbiano che diritti, e nessun dovere le astringa verso la finanza dello Stato! Le società rialzando e ribassando le tariffe potrebbero accrescere o diminuire l'entrata dello Stato, peggiorare o migliorare le condizioni del Tesoro. Imperocchè egli è evidente che più i redditi delle società ferroviarie diminuiscono e più bisognerebbe pagare di garanzia.

Ah! voi, per glorificare ed eternare la libertà delle compagnie ferroviarie, verreste a questa conseguenza, che, per non dare al Governo la facoltà di regolare le tariffe, daresti a società private, animate solo dal sentimento del tornaconto, la facoltà di potere influire sulle finanze italiane. (Bravo! *a destra*)

Io confido che il Governo intorno a questo mio dubbio gravissimo darà schiarimenti. Imperocchè, se non solo le società private dovessero essere le esercenti dell'industria ferroviaria, ma dovessero esercitarle anche con queste norme di maggiore larghezza che sono indicate, desiderate, suggerite, allora noi avremmo conseguito l'intento di peggiorare notevolmente la legislazione ferroviaria del

regno a beneficio delle società ed a danno del Governo e dell'industria nazionale.

Voci a sinistra. No! no!

LUZZATTI. Sì! sì! (*Rumori a sinistra*)

PRESIDENTE. Non interrompano.

Voci. Sì! sì!

LUZZATTI. Io confido anche che l'onorevole relatore della Commissione vorrà dare chiarimenti tali su questa parte della relazione, che acquietino i miei dubbi.

Siamo tutti unanimi nel voler difendere lo Stato contro gli interessi esorbitanti delle società, nel voler difendere il commercio e l'industria contro le soverchie facoltà concesse alle compagnie ferroviarie.

Io credo che noi non vorremmo che si dica che come nella notte del 4 agosto si sono dichiarati in Francia i diritti dell'uomo; le discussioni del giugno del Parlamento italiano abbiano dichiarato i diritti delle società ferroviarie. (*Rumori a sinistra — Approvazione a destra*)

Ma vi ha, o signori, un terzo precetto di questo decalogo ferroviario (*Si ride*), il quale non mi appaga punto. L'ho veduto adombrato qua e là nella relazione dell'onorevole Puccini, difeso dall'onorevole e diletto amico mio Barazzuoli, da cui mi divide, non la politica, ma un po' di economia politica... (*Si ride*) accennato anche ieri da uno dei più importanti deputati della sinistra.

Si opina che il migliore ordinamento delle ferrovie italiane possa essere quello in cui il Governo sia il proprietario delle strade le quali si appaltino in esercizio a compagnie private.

Ora, o signori, io credo che questa dottrina abbia almeno il privilegio di essere un'idea nuova ed essenzialmente italiana. Imperocchè io ho trovato l'esercizio dello Stato nelle ferrovie del Belgio, della Prussia, della Sassonia, della Baviera, del Wurtemberg (*Mormorio a sinistra*) del Baden, dell'Alsazia Lorena...

MORELLI SALVATORE. È sempre la Germania! Sempre Arminio!

LUZZATTI.. in alcuni punti dell'India e non occorre dire in quali altri luoghi. (*ilarità*) Ho trovato il sistema delle concessioni netto, schietto, intero a favore delle società private in molti altri paesi. Esse impegnano nell'esercizio delle ferrovie tutti i loro capitali e tutta la loro responsabilità. Trovo delle compagnie che costruiscono delle strade ferrate e dei Governi che le esercitano, come accade in alcune reti del Belgio e della Germania. Ma è quasi nuova la dottrina di Governi che riscattino delle ferrovie e le diano ad esercitare a società private.

Signori, sebbene il lungo tema mi cacci, ed io mi

sia proposto di essere breve, non posso passarvi da farvi alcune considerazioni intorno alle regole di esercizio. Adoprerò un dilemma: la concessione dell'esercizio potrebbe essere a breve o a lunga scadenza. Se è a breve scadenza, sarebbe come un fittaiolo, il quale sfrutta un podere, e che non ha nessun interesse di migliorarlo a profitto suo ed a profitto del pubblico. Se è a lunga scadenza, l'esercizio avrebbe tutti i difetti delle compagnie commerciali, senza il vantaggio di capitali larghi e di responsabilità severe impegnate nell'impresa, e che stimolano a migliorare il servizio.

L'onorevole Spaventa ha posto il problema dell'esercizio da un altro aspetto. Egli lo considerava come un sistema di transazione per passare dalla industria privata all'esercizio dello Stato. Così io lo avrei potuto intendere, e così io lo avrei potuto accettare, perchè, se avesse prodotto un effetto disastroso, si sarebbe potuto invocare il metodo di affidarsi al Governo. Era un periodo di prova.

Ma nel concetto dei nostri avversari quest'esercizio avrebbe un carattere definitivo, imperocchè, in nessuna guisa, essi avrebbero voluto affidare le ferrovie italiane al Governo.

Forse io mi inganno, ma il sistema dell'esercizio delle ferrovie italiane, non già a titolo di esperimento, ma d'ordinamento definitivo, mi pare il peggiore. E temo che, dopo averci riscattato dalle compagnie concessionarie, ci dovremo riscattare dalle compagnie d'esercizio. (*Bene! a destra*)

Io pregherei il Governo che, ove esso si determinasse per le regole di esercizio, a prevedere questo caso con una disposizione che lo abiliti a riscattare l'esercizio.

Ora, o signori, io non potrei lasciar passare l'obiezione che l'onorevole Genala lanciava contro questa parte della Camera, affermando con una sicurezza, la quale non avrei in verità desiderato in un ingegno così chiaro e così uso a considerare tutti i lati molteplici e dubbi di questo intricato problema sociale, che gli Stati sono impotenti a determinare le tariffe interne, e sono meglio accorse le compagnie private a questa opera. Esse concretano le utilità e i bisogni diversi del paese con maggiore competenza, esse hanno le orecchie tese su tutte le pulsazioni e i battiti del cuore nazionale, esse sono le più adatte a poter risolvere il problema intricato, minuto, delicato dell'ordinamento delle tariffe.

All'incontro il Governo chiuso in un regime di immobilità non avrebbe questo sentimento largo del tornaconto delle popolazioni, e sarebbe infinitamente inferiore nell'ordinamento delle tariffe alle società private.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

A me pare che questa osservazione sia prima contraddetta dai fatti che dal ragionamento.

Il relatore della Commissione parla dell'ordinamento delle tariffe del Belgio, come ne ha parlato ieri l'onorevole Genala, e cita le parole del signor Malou, il quale dichiara che nelle strade ferrate dello Stato non esiste un riscontro preventivo, che le tariffe sono in un continuo periodo di sperimentazione, che non c'è mai sicurezza. L'onorevole Genala ripeteva anch'egli le stesse idee, e ne concludeva che nel Belgio, dove lo Stato ha in mano le linee principali della circolazione, questo ordinamento delle ferrovie non è stato fatto correttamente. Le società private nel Belgio e altrove fanno meglio. Ho già messi innanzi alcuni esempi nell'esordio del mio discorso che provano il contrario, non già con idee astratte, ma con fatti desunti dalla economia nazionale.

È necessario che io spenda alcune parole intorno a questo ordinamento delle ferrovie del Belgio.

È da parecchi giorni che facciamo la storia delle ferrovie e l'elenco dei dati statistici, ognuno li volge a profitto della propria causa e pare che le cifre sieno diventate dei vili testimoni, i quali depongono a favore di ogni dottrina. (*Bene!*)

Ma, signori, la verità deve pur essere una in questa questione delle ferrovie e bisogna cercare di determinarla.

Io consento interamente nelle dottrine di diritto amministrativo e di economia che ieri con tanta magistratale perizia svolgeva l'onorevole Minghetti.

A me pare che l'opera del Governo nell'esercizio delle ferrovie si può tradurre in queste quattro parole: illuminare, rimuovere gli ostacoli, sovvenire, fare.

L'ordine di queste idee denota l'ordine e la legittimità dell'azione dello Stato. (*Bene! a destra*).

Il primo obbligo dello Stato nell'industria delle ferrovie è quello d'illuminare.

È questo un ufficio del ministro dell'istruzione pubblica e del suo collega dell'agricoltura e commercio. È d'uopo preparare dei buoni ingegneri delle ferrovie e dei buoni capi di officina che le esercitano con perizia tecnica. Tale è il primo ufficio di un Governo civile. Se ciò non basta, il Governo deve rimuovere gli ostacoli. Alla qual cosa si provvede con le leggi d'espropriazione per utilità pubblica, con cui si pone la proprietà dei privati, mercè il corrispettivo dell'indennità, a disposizione di quelli che vogliono fare le ferrovie. E, a mo' d'esempio, pur si rimuovono gli ostacoli, esonerando il materiale ferroviario dal pagamento dei dazi. Se

questo pure non basta, lo Stato deve sovvenire, cioè deve, coi denari dei contribuenti, dare il modo di svolgersi alle società ferroviarie. E se malgrado tanti aiuti non si riesce ad ottenere il risultato di una rapida costruzione delle ferrovie, ed un eccellente servizio, lo Stato deve rassegnarsi a fare esso direttamente e ad esercitare le ferrovie. Ora gli uomini di Stato che nel 1834 studiarono nel Belgio questo problema, si avvidero mirabilmente che le ferrovie erano un monopolio di fatto e che mancavano nel Belgio gli elementi spontanei per costituirle.

Appena uscito da una guerra d'indipendenza, il Belgio concepiva l'ardito disegno di costruire ed esercitare per conto dello Stato le linee principali, facendo centro a Malines e diramandosi a Gand, a Liège e a tutti gli altri punti più vitali di quel libero e industrie paese, che a ragione fu chiamato la piccola Inghilterra.

Però le compagnie poterono svolgersi e prosperare nelle linee secondarie. Ma incominciò allora una lotta memorabile tra le compagnie private e lo Stato. Lo Stato belga intese ad esercitare le sue linee con la coscienza dell'utilità generale, a dotarle di tutti i mezzi, di tutte le scoperte meccaniche, che il progresso e la scienza suggeriscono.

All'incontro le società private sono esili, avere, use più a guardare al proprio interesse che all'interesse altrui.

Il Malou di cui s'invoca l'opinione nella relazione dell'onorevole Puccini, è il capo del partito retrivo, il rappresentante della teoria delle ferrovie private, mentre il Frère-Orban, il più splendido fautore della libertà civile e della libertà economica difende e rappresenta la dottrina dell'esercizio dello Stato.

Ora, o signori, sapete che cosa ha fatto lo Stato nel Belgio?

Lo Stato non ha dormito i lunghi sonni, non si è lasciato involgere nelle spire della burocrazia, come si è detto in questa Camera. Lo Stato belga fu il primo in Europa a studiare seriamente il problema delle tariffe, ed a ordinare il servizio in tal guisa che il profitto finanziario immediato dell'oggi potesse essere sacrificato all'utilità del domani. Il Belgio ha studiato il problema delle ferrovie con quel largo sentimento di uno Stato che si sente immortale e che può perdere oggi qualche cosa per svolgere più sicuramente la prosperità economica del paese.

Tale è il concetto che ha diretto il criterio supremo delle tariffe nel 1836, quando il Rogier formulò il primo regolamento, insino alle ardite esperienze del Frère-Orban del 1866. Tutte queste ri-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

forme si ispirano al pensiero che guidava l'agricoltore di Virgilio :

Inserere Daphne, pyras; carpent tua dona nepotes.

Sì, o signori lo Stato ha questo sentimento della pazienza perchè ha la sicurezza dell'avvenire. (Bene! a destra)

Una compagnia per azioni non fa di consueto quelle riforme che possono scemare per 20 anni il suo reddito per riguadagnarlo 20 anni dopo. Lo Stato ha l'attitudine di iniziare quelle riforme che può scemarle temporaneamente, perchè è sicuro che esso lo riguadagnerà.

L'onorevole Barazzuoli ha desunto una prova contraria all'attitudine dello Stato ad esercitare taluni servizi di pubblica utilità, citando i telegrafi dell'Inghilterra. In quell'istante che egli denunciava questa esperienza a danno dello Stato, nella mia mente si agitavano molti pensieri, ed io diceva a me stesso; come, si osa dichiarare un insuccesso l'esperienza dell'esercizio dei telegrafi affidata allo Stato in Inghilterra?

La inchiesta inglese recente rivela i dati seguenti.

Gli uffici telegrafici da 2000 che erano sotto il regime dell'industria privata, ammontarono a 5600 sotto il regime dello Stato; le miglia telegrafiche da 5600 a 24,000; i dispacci spediti in un anno da sei milioni a venti; le parole telegrafiche per giornali da due a ventidue milioni. Infine prima variavano indefinitamente i prezzi dei telegrammi, e in media erano di 2 scellini e 2 denari, mentre dopo la riforma fu introdotta per tutta l'Inghilterra la tariffa unica di un scellino.

È vero, o signori, che lo Stato ha fatto un cattivo riscatto, perchè ha pagato quasi 10 milioni di sterline quello che forse non costava che 3 o 4, ma questo non riguarda l'utilità del servizio dello Stato.

Da siffatto esempio si vede che lo Stato in questi servizi di posta, di telegrafi, di ferrovie non è animato dal sentimento individuale, ma dal tornaconto sociale; lo Stato non è in questi argomenti una compagnia di assicurazione, ma obbedisce ad un pensiero di solidarietà. È il pensiero che lega gli agiati ai poveri, i colti agli ignoranti; che col mezzo delle imposte reca il beneficio delle strade, della civiltà nei paesi poveri, perchè appartengono anch'essi alla nazione. È lo spirito della patria che ferve nell'animo di tutti i cittadini, e dinanzi al quale si sentono eguali come dinanzi allo spirito di Dio. (Bene! a destra)

Ora, lasciando questa digressione, nella quale mi ha tratto l'onorevole Barazzuoli, torno al punto princi-

pale della mia dimostrazione, cioè, all'argomento delle tariffe e del servizio ferroviario nel Belgio.

Nel 1870, nel Belgio, è vero, vi fu una grande reazione contro questo sistema di tariffe miti e di tariffe differenziali applicate alle lunghe percorrenze. Ma sapete chi era alla testa di questa reazione? È il signor Malou, il quale, quando venne a reggere le finanze, si ricordò troppo che era stato amministratore delle compagnie private; non per sentimento di tornaconto personale, s'intende, che io sono lungi dall'attribuire tali ignobili fini a nessun uomo di Stato, ma per dottrine attinte all'amministrazione delle ferrovie private. Quando l'onorevole Malou venne al potere, aveva il concetto di modificare, di rimaneggiare tutto ciò che era stato fatto dagli avversari suoi.

Il signor Frère-Orban, della cui amicizia io mi onoro, mi scriveva testè una lettera intorno all'ordinamento delle ferrovie nel Belgio, e mi diceva che il più grande trionfo del partito liberale è stato questo che, venuto il potere nelle mani del partito clericale, esso ha dovuto per necessità di cose, costretto dall'onda dell'opinione pubblica, continuare la politica ferroviaria della parte avversaria.

Il signor Malou, quello che aveva cercato di sfatare le tariffe ed il servizio delle ferrovie dello Stato, ha dovuto riscattare le ferrovie del Lussemburgo e continuare quella politica contro cui aveva lanciate così eloquenti le sue invettive, quando era semplice rappresentante di società private.

Io ho ammirata la cauta ed abile parola dell'onorevole Crispi, il quale si è ben guardato di formulare in questa Camera dottrine assolute intorno a questo argomento, ed il suo esempio mi affida che sarà di norma a tutti quegli altri i quali non parlano soltanto delle ferrovie coll'irresponsabilità dei critici, ma anche colla coscienza degli uomini di Stato. (*Si ride*) Tengono presente l'esempio del signor Malou, che ha dovuto disdirsi.

Un altro esempio, signori, delle tariffe ferroviarie ordinate dallo Stato in modo utile al pubblico è offerto dall'esperienza della Germania.

Io non dico, signori, che si debba trasportare in Italia quel sistema di tariffe ferroviarie semplici, spigliate, agili, adatte ai bisogni del commercio e dell'industria che prevale nell'Alsazia e nella Lorena, amministrate dall'Impero germanico. Alludo al sistema della tariffa dello spazio che vige nell'Alsazia-Lorena, nel Baden e nel Lussemburgo. Questo sistema applicato oggi all'Italia potrebbe nuocere agli interessi finanziari del Tesoro e forse anco non corrisponde alle consuetudini paeanne. Ma lo Stato tedesco immaginò una delle più grandi ed ardite semplificazioni che si conoscano. Di fronte a

questa dottrina dell'assoluta impotenza, dell'incapacità dello Stato che si va strombazzando in quest'Aula, non parranno forse senz'alcun valore le esperienze e gli studi intorno al migliore ordinamento delle tariffe nel Belgio e nella Germania.

Ma è vero poi, o signori, quello che disse ieri l'onorevole Genala, che le compagnie in Inghilterra e in altri luoghi sieno riuscite infinitamente meglio nelle costruzioni e negli esercizi che lo Stato in Germania?

Io raccomando alla vostra attenzione che sono costretto a fare un'ultima citazione. È una citazione che ha un pregio maggiore di quelle che furono fatte, appunto perchè non viene da me, ma da un'autorità eminente.

L'onorevole Spaventa ha ricordato il nome di un ingegnere inglese, il Malcolm, il cui rapporto si trova annesso ad una delle famose inchieste ferroviarie fatte dall'Inghilterra. Ma si potrebbe obiettare dagli avversari che un ingegnere di Governo che visita le ferrovie del Belgio e della Germania, è sospetto di tendenze maligne; e può intendere o supporre che le cose del Governo vanno sempre meglio di quelle delle società private, per quel senso di acquisività che è proprio della burocrazia, la quale cerca di allargare quanto può le sue attribuzioni.

Io metto da parte quell'autorità e ne invoco un'altra, quella del signor Macdonnell, il quale non è un impiegato dello Stato, ma un pubblicista esimio che ha voluto esaminare se il lasciar fare e il lasciar passare, principio che informa in Inghilterra la politica ferroviaria, avesse saputo ottenere risultati migliori del principio opposto che prevale nelle ferrovie tedesche, cioè del principio della burocrazia applicato alle costruzioni ed allo esercizio delle strade ferrate. Il signor Macdonnell non sapeva concepire che si potessero costruire dal Governo ed esercitare delle ferrovie a condizioni migliori delle società, o almeno non peggiori.

Ora i risultati di tali esperienze sono condensati in queste cifre e in questi fatti che io vi leggo. Il signor Macdonnell dichiara che i vagoni di seconda classe delle linee bavaresi sono così buoni che desterebbero l'invidia dei viaggiatori inglesi. In molte ferrovie inglesi le prime classi sono inferiori alle seconde delle ferrovie di Baviera. Gli Inglesi notano che persino le quarte classi di talune linee tedesche di Stato hanno compartimenti riservati per le donne e l'autore continua su questo stile. Le ferrovie prussiane hanno costato lire sterline 17,790 per miglio mentre le inglesi le oltrepassano quasi del doppio, cioè hanno costato lire sterline 32,250.

Lo scrittore inglese dice che la burocrazia in

Prussia ha fatto le linee dello Stato a minor prezzo dell'iniziativa privata in Inghilterra. E sapete perchè? Perchè in Prussia c'è una legge di espropriazione per utilità pubblica più severa che in Inghilterra.

Le formalità di procedura, il dibattito per le indennità sono più costose in Inghilterra che in Germania. Inoltre l'iniziativa privata in Inghilterra ha sbagliato molte volte il tracciato del ferroviario; ha moltiplicato le linee dove non erano necessarie, mentre la burocrazia, in Belgio come in Germania, facendo *a priori* sulla carta geografica l'ordinamento delle ferrovie ha ottenuto il massimo utile col minor dispendio di forza possibile.

Inoltre, o signori, le spese d'esercizio sono in Prussia lire stertine 1405; in Inghilterra invece sono 1670.

E mentre le compagnie private in Inghilterra si affrettarono ad accrescere le tariffe ferroviarie quando crebbe il prezzo del carbone e dei ferri, le ferrovie di Stato di Germania procedettero molto più lentamente. Lo scrittore inglese dichiara che le linee governative di Prussia sono più remuneratrici, più utili all'interesse generale del paese che quelle formate dal libero capitale in Inghilterra.

E citando una tabella del signor Schwäbe, il quale paragona il profitto del capitale inglese impiegato dalle società ferroviarie col profitto del capitale impiegato in Prussia nelle ferrovie costrutte dallo Stato, ne risulta che, cominciando dal 1860 fino al 1872, il profitto medio del capitale impiegato nelle linee prussiane è sempre dell'uno e talvolta anche del 2 per cento maggiore del profitto medio che danno le compagnie inglesi.

Questa attestazione è d'una grande eloquenza, perchè viene da un uomo, che lasciò la cara patria col l'idea che a casa sua si facesse tutto meglio che a casa d'altri, e ritorna costretto a confessare, colla lealtà di un buon inglese, che a casa d'altri le cose andavano meglio che a casa propria. (Bene! a destra)

Ciò detto, o signori, io avrei finito.

Voci a sinistra. Oh! oh!

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

LUZZATI. Ma prima di chiudere il mio discorso io vorrei, o signori, non già discutere analiticamente la dottrina dello Stato (che ho promesso di non farlo), ma vorrei dirvi il giudizio mio sommario intorno alla teoria della libertà e dell'autorità, del discentramento e dell'accentrimento, che si è agitata così lungamente in questa Camera.

Per me credo, o signori, che errino tanto coloro che vogliono governare gli Stati colla dottrina del-

l'accentramento, come coloro che vogliono governarli colla dottrina del decentramento.

Tutto dipende dalla qualità del servizio di cui si tratta ed è un'opera di esame analitico, di micografia economica quella di determinare di volta in volta la natura dell'obbietto che deve determinare il grado dell'intensità e dell'azione della legge. Un grande popolo rimpetto alla dottrina del decentramento o dell'accentramento somiglia ad un grande uomo, a Goëthe.

Un giorno Goëthe fu interrogato quale religione avesse.

L'olimpico genio stette alquanto pensoso, e poi rispose all'indiscreto interrogatore: io sono panteista, politeista e deista. Sono panteista quando studio le scienze naturali; sono politeista quando mi occupo dell'arte, imperocchè allora io invoco le divinità dell'Olimpo; sono deista quando mi pongo dinanzi alla mente il problema morale; ed abbisogno di tutti questi toni per esprimere ciò che ferve nell'animo mio. (*Benissimo! a destra*)

Ora, signori, i popoli rispetto alla dottrina dell'accentramento e del decentramento somigliano a Goëthe quando gli si proponeva questo problema immenso dell'universo. È accentratore e decentratore, e le dottrine dell'accentramento o decentramento sono insufficienti a interpretarlo; imperocchè come un grande pensatore esaurisce tutte le filosofie, un grande popolo esaurisce le dottrine intorno allo Stato e tutte insieme non bastano a spiegare il segreto della sua vita. (*Benissimo!*)

Se io esamino, signori, il modo come la questione dello accentramento e del decentramento applicato alle ferrovie si agita nel mondo, io vedo l'umanità divisa in due grandi campi. Da una parte vi sono i partiti democratici, liberali e radicali, i quali professano la dottrina, che lo Stato deve esercitare un'azione sempre maggiore per frenare il monopolio delle ferrovie a beneficio dell'universale. E oggidì molte di queste dottrine radicali vanno fino al punto di sopprimere le compagnie e di concentrare l'esercizio delle società in mano dello Stato. D'altra parte combinati in vari modi e in varie foggie, io vedo tutti i partiti conservatori, i quali cercano di regolare col mezzo delle società l'esercizio delle ferrovie, d'infrenare l'azione dello Stato, di porre ostacoli a che il commercio e l'industria siano affrancati dal monopolio di fatto e di diritto che esercitano le società ferroviarie. (*Benel a destra*)

Io non so, o signori, per quali strane vicende oggidì il partito conservatore in Italia difenda la teoria che altrove è sostenuta dai partiti democratici liberali, ed il partito liberale democratico sostenga la dottrina che altrove è difesa dal partito

conservatore. Quello che so è che noi siamo in buona compagnia.

Quando l'onorevole Puccini, nella sua relazione, diceva che il Belgio è l'Eden dei socialisti della cattedra, io mi sono domandato a me stesso con stupore donde l'onorevole Puccini abbia tratta questa storia fantastica? Ma non sa l'onorevole Puccini che il Frère-Orban, il glorioso rappresentante delle ferrovie dello Stato, è l'uomo il quale ha saputo, pur salvando l'unità dell'emissione, decentrare il credito nel modo più corretto e delicato? Non sa che il Frère-Orban ha introdotta la libertà dei cambi nel suo paese, e oggi che le finanze del Belgio lo consentono, egli studia anche il modo di abolire le dogane? Non sa che egli ha spezzate quelle odiose barriere che dividono le città dalle campagne, abolendo il dazio-consumo? Non sa che egli è alla testa di ogni idea liberale nell'ordine civile, nell'economico e politico? Ed è quest'uomo che ha creduto di continuare l'opera di libertà affrancando il commercio e le industrie del suo paese dal monopolio delle compagnie ferroviarie. Egli è un glorioso continuatore della libertà, tanto quando abolisce il dazio-consumo, come nel momento in cui rinforza la dottrina delle ferrovie dello Stato. È per questo, o signori, che noi cadiamo in buona compagnia.

Noi cadiamo con una idea feconda nell'avvenire, la quale, per necessità di cose, risorgerà e risorgerà fra breve. L'Opposizione parlamentare muore oggidì con la certezza della risurrezione. Noi possiamo dubitare se tutte le idee che in quindici anni mantennero al potere il nostro partito, siano state così buone e così sane come questa per la quale ora si cade. Ma muoriamo per risorgere, se noi saremo alteri ed orgogliosi dei nostri principii e della nostra missione, se noi agiteremo l'erifiamma di tutte le idee d'indipendenza dello Stato dallo straniero, di libertà vera e di grandezza civile, di cui è espressione anche il modo con cui noi volevamo ordinare il servizio delle ferrovie. Noi non dobbiamo piegare a vani scoraggiamenti, a fiacche transazioni. A noi non si addice di ripetere il grido di Bruto minore vinto a Filippi: *Ah! virtù, non sei che un vano nome!* Ma dobbiamo mandare all'aria il fierissimo grido del poeta romano: *Exoriare aliquis nostris ex ossibus ultor.* (*Applausi e vivi segni di approvazione a destra*)

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

ZANARDELLI, ministro per i lavori pubblici. (*Segni di attenzione*) Dirò brevissime parole alla Camera; brevissime per quelle necessità che furono ieri segnalate dall'onorevole mio collega il presidente del

Consiglio; brevissime, perchè gli onorevoli oratori che mi hanno preceduto, i deputati Barazzuoli, Toscanelli, Genala e Crispi hanno detto assai meglio di quello che io potrei, alcune delle cose che io volevo dire; brevissime poi anche perchè i resoconti delle grandi Assemblee mi dimostrano che spesso le più grandi risoluzioni sono quelle che si prendono con minori parole.

Ed invero se avvi occasione cui parmi si addica il deliberare senza frasi, essa è la presente, nella quale ciascuno di noi si apparecchia a dare un voto senza entusiasmo e senza letizia.

Gli uni vedono bensì che è prossima ad essere sanzionata l'opera delle proprie mani, il parto, come diceva ieri l'onorevole Minghetti, di una faticosa gestazione, la convenzione di Basilea; ma vedono insieme sfuggire loro dinanzi l'obbiettivo a cui era coordinato il proprio sistema, come dimostrarono le focose parole dell'onorevole Luzzatti che in questo obbiettivo compendia il programma dell'Opposizione; vedono sfuggire loro dinanzi il concetto dominatore che condusse alla convenzione medesima, vale a dire l'esercizio governativo delle ferrovie.

È vero che l'onorevole Minghetti diceva ieri che la cosa non è così, che non fu che una necessità e non un programma quello dell'esercizio governativo; ma, specialmente dopo le parole con cui finì il suo discorso l'onorevole Luzzatti: *exoriare aliquis nostris ex ossibus ultor*, posso applicare all'onorevole Minghetti quell'appellativo di catecumeno che egli dirigeva ieri ai deputati di sinistra; egli dunque è un catecumeno dell'onorevole Sella e dell'onorevole Spaventa, e può prepararsi a mormorare piamente fra sè quelle devote giaculatorie che egli consigliava di recitare ai nostri amici. (Bene! Bravo! a sinistra)

Se dunque da una parte gli uni votano bensì, ma scorgendo sì grandemente frustrate le loro antiche speranze, d'altronde gli altri vedono scongiurato il pericolo dell'esercizio governativo, vedono scongiurato questo pericolo, in nome del quale si è formato nella Camera quel grande movimento parlamentare che ha creato la crisi del 18 marzo, ma essi non possono dissimularsi che nella convenzione che stanno per votare è fatta troppo larga parte ad uno dei contraenti, tanto larga parte da rendere evidente che non è vero che noi andassimo, come dissero alcuni degli oratori dell'Opposizione, a chiedere l'elemosina ad alcuno; noi non abbiamo chiesto che ciò che ci era dovuto, meno di ciò che ci fosse dovuto in un contratto bilaterale (Bravo! a sinistra), ed i contribuenti italiani giudicheranno

fra la nostra pezzenteria e l'altrui prodigalità. (Bravo! Bene! a sinistra)

L'onorevole Minghetti rallegravasi ieri col Ministero perchè egli avesse accettata la convenzione, e con fine ironia commentava questa deliberazione con parole che trovansi nell'allegato che unì alla relazione l'onorevole Pianciani, pretendendo quasi che questa fosse una specie di contraddizione col voto del 18 marzo.

Ebbene, io risponderò all'onorevole Minghetti, la situazione fu più forte di noi; chè egli, nuovo Popilio, senza essere cinto dell'alloro di alcuna vittoria, ha serrato un circolo inflessibile intorno a noi. (Bravo! Benissimo! a sinistra ed al centro)

Un termine imminente ed improrogabile, le sanzioni di un patto internazionale, cui erasi alligata una convenzione privata, i precedenti medesimi dei patti accettati dall'Italia che si sarebbero elevati contro di noi nelle stipulazioni future, tutte le ripercussioni dall'estero all'interno, spiegheranno facilmente all'onorevole Minghetti le nostre deliberazioni.

Ad ogni modo, io ringrazio l'onorevole Commissione, che rappresenta la grande maggioranza della Camera, di avere dichiarato che di questa convenzione non è nostra la responsabilità; la ringrazio, poichè, quando noi dovremo presentarci alla Camera con quei contratti di esercizio di cui ha parlato a lungo l'onorevole Luzzatti, non si dica che questi contratti sono cattivi, facendo il confronto fra il corrispettivo dell'affitto ed il prezzo d'acquisto che è portato dalla convenzione di Basilea. Egli è naturale che, quando un immobile viene pagato ad un prezzo elevato, il canone della locazione non possa rappresentare l'interesse del prezzo impiegato. (Bene! Bravo! a sinistra ed al centro)

Del resto non avvi nessuna irrazionalità intrinseca, me lo permettano l'onorevole mio amico Luzzatti e l'onorevole Spaventa, nei contratti di esercizio di ferrovie. Ad ogni modo poi da chiunque, noi dovremmo sentire queste accuse di irrazionalità di tali contratti, meno che dai nostri onorevoli oppositori.

Lo Stato infatti possiede già ora 1625 chilometri di ferrovie che sono di sua proprietà. Ebbene, questi 1625 chilometri esso li ha tutti affittati. Ha affittato le Liguri, ha affittato le Toscane, ha affittato le Calabro-Sicule; e non siamo stati noi che le abbiamo affittate, furono i nostri antecessori. (Bene! Benissimo! a sinistra)

Del resto, in altri paesi che sono modello di buona amministrazione e di libertà, come l'Olanda, l'esercizio delle strade ferrate è accordato ad una privata società. E per mostrare non essere vero ciò

che diceva l'onorevole Luzzatti, che, cioè, non i liberali, ma i conservatori siano contrari all'esercizio governativo, gli dirò che in Olanda appunto fu un ministro liberale che combattè l'esercizio governativo, e lo combattè perchè temette che troppo grandi potessero essere le influenze del Governo nelle elezioni, onde volle l'esercizio affidato ad una privata società. In questo sistema continuò l'Olanda infino ad oggi, ed ora in quel paese si sta per presentare al Parlamento una proposta di riforma del contratto di esercizio, e quindi sulle basi ancora dell'esercizio affidato ad una privata società.

Non è poi per una confessione d'impotenza, come suppose l'onorevole mio amico Luzzatti, che noi non vogliamo l'esercizio governativo; noi non vogliamo questo esercizio per ragioni finanziarie, non lo vogliamo per ragioni economiche, per ragioni amministrative, per ragioni politiche.

Riguardo alle ragioni finanziarie, il fatto più costante ci insegna che l'esercizio governativo è più costoso che l'esercizio fatto dalle società private. Basta dare un'occhiata alle statistiche, e tosto si vede come nel Belgio, nella Germania ed ovunque, l'esercizio governativo costa più dell'esercizio fatto dalle società private. Questo è naturale; imperocchè l'interesse personale inerente all'esercizio privato veglia su tutto e fa tutto fruttificare. Invece l'interesse generale, l'interesse della collettività sociale, come lo chiamava l'onorevole Spaventa, è di sua natura sonnifero e sterile. Egli è evidente che, quando si tratta di far valere l'interesse proprio, basta l'istinto; quando invece si tratta di far valere l'interesse generale, occorre della virtù, e la virtù è più rara dell'istinto; gli uomini sono più facilmente mossi dai propri interessi, che non dai propri doveri. (Bravo! a sinistra)

L'esercizio governativo! Ma, me lo perdoni l'onorevole Luzzatti, le sue stesse enumerazioni dimostrano che ha contro di sè la esperienza dei due mondi. (Risa ironiche a sinistra)

LUZZATTI. È un'idea nuova.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Appunto; ha contro di sè l'esperienza che ci offrono due mondi; poichè l'onorevole Luzzatti ha fatto, è vero, una lunga enumerazione di Stati che hanno l'esercizio governativo, ma questa lunga enumerazione, all'infuori, se non erro, delle Indie, era lunga, perchè uno per uno comprendeva gli staterelli della Germania. (Si ride a sinistra), per cui tutto riducevasi poco più che alla Germania, che bastava indicare con questo nome collettivo soltanto.

Invece, in realtà, che cosa abbiamo? Abbiamo che un paese che non vorrà considerarsi certamente come un paese conservatore dall'onorevole

Luzzatti, gli Stati Uniti d'America, ha nientemeno che 119 mila chilometri di ferrovie e che essi sono esercitati non dallo Stato ma da 900 società private; da queste società considerate come pessime dagli onorevoli oppositori.

L'Inghilterra ha 26 mila chilometri di strade di ferro, ed esse sono tutte esercitate da privati, ed il tentativo di Tyler in favore dell'esercizio governativo non ebbe alcun eco, e sarebbe già dimenticato se quell'eco non fosse ridestato per offrire argomenti ai polemisti ed agli oratori italiani. E nel Parlamento inglese, nell'aprile 1874 (l'onorevole Luzzatti lo sa meglio di me), fu rigettata la proposta del riscatto delle ferrovie irlandesi con 216 voti contro 51.

Ora l'onorevole Spaventa non vorrà fare una così grave ingiuria al Parlamento inglese da credere che una sì grande maggioranza possa essere stata determinata da quei 120 amministratori di strade ferrate che vi possano essere, come egli dice, nel Parlamento inglese.

La Francia! La Francia mi ammetterà l'onorevole Luzzatti che è un paese che se ne intende molto ma molto di organizzazione amministrativa e di lavoro. Ora in Francia nessuno pensa da lungo ma da ben lungo tempo a riscattare le ferrovie e ad esercitarle per conto dello Stato.

Non parlo dell'Austria che aveva incominciato ad esercitarle e le ha abbandonate; non parlo della Russia, non parlo della Spagna ove pure le ferrovie sono esercitate dallo Stato, e vengo ai due paesi che citansi a favore dell'esercizio governativo: il Belgio e la Germania.

Il Belgio, già lo disse benissimo l'onorevole Genala, entrò in tale via a poco a poco, e quasi inconsciamente; queste strade erano poche, erano facili, erano piane, le ha costruite in origine da sè, e da sè le ha accresciute.

Si tratta di una piccola rete e di un piccolo e ben ordinato e fiorente Stato, che d'altronde ha in compenso maggiori autonomie locali di quello che noi non abbiamo.

E la Germania? La Germania non è, ad ogni modo, uno Stato in cui il governo sia in mano dei radicali, onde in tal senso l'esempio non gioverebbe all'onorevole Luzzatti. Ad ogni modo, in Germania è l'idea politica che, come disse benissimo l'onorevole Crispi, conduce al riscatto ed allo esercizio governativo; l'idea politica diretta a spegnere il particolarismo che ancora insidia l'unità. In Germania d'altronde vi sono altre speciali ragioni determinanti, che già ieri ha accennate l'onorevole Genala. Ivi si tratta, cioè, di una infinità di piccole società, le quali sono state formate per ser-

vire ad un centro speciale, e che non possono andar d'accordo fra di loro; per cui l'eliminare questa miriade di corpi in conflitto, potè considerarsi una vera necessità pel servizio pubblico. E l'onorevole Luzzatti saprà certamente che quando vi ebbe la guerra combattuta sul suolo francese, e si voleva cercare di far passare per il territorio della Germania la valigia delle Indie, si tennero all'uopo delle conferenze, a cui intervennero anche i rappresentanti delle società italiane, ma fu impossibile di combinarsi, appunto per le divergenze di abitudini e di vedute, per le incompatibilità di servizio fra le società della Germania. Non regge dunque in alcun modo il confronto della Germania coll'Italia, in cui fortunatamente abbiamo e l'unità poderosa dello Stato e l'unità del servizio ferroviario.

Venendo ad un altro ordine di idee, io ho tanto sentito per lunghi anni dai banchi della destra a parlare dell'incapacità dello Stato a fare l'industriale, che davvero mi meraviglia che ora si sostenga con altrettanto ardore il principio opposto riguardo ad un'industria, che è forse la più vasta e la più difficile di tutte.

Circa cotesta questione industriale, circa la capacità dello Stato d'esercitare una sì grande industria, mi sembra che la relazione sul progetto di legge presentato dal precedente Ministero, se la sbrighi con troppe poche parole: « Le materie occorrenti, carboni, ferri, ecc., sono cose abbastanza note in commercio. »

Queste sole due righe ivi risolvono la questione industriale.

Eppure si tratta di un'industria che ha il compito di trasportare ogni anno 26 milioni di passeggeri, e 7 milioni di tonnellate di merci, che deve impiegare 1500 locomotive, 25,000 veicoli, che deve prendere e condurre le merci alla frontiera dei vari Stati confinanti, che è responsabile della loro quantità, della loro condizione, che deve studiare continuamente i prezzi del mercato, i bisogni del commercio, per coordinarvi acquisti, treni, tariffe; onde mi pare che trattisi di così vasta industria che, per chi è venuto a dire che lo Stato non può ritenersi capace di fabbricare dei sigari, sia troppo grande mutamento il dichiarare che esso possa così bene esercitare le funzioni di un'industria tanto più vasta e difficile. (Benissimo! a sinistra)

L'onorevole Luzzatti disse che lo Stato può esercitare a migliori condizioni per il pubblico l'industria delle ferrovie, perchè può anche subire delle perdite attualmente, salvo di rivalersene in avvenire. È un po' l'idea che trovavasi anche nella relazione del cessato Ministero, ove è detto che le società mirano soprattutto ad avere tariffe rimu-

nerative, il che lascia supporre che lo Stato possa anche non avere tariffe remunerative. Per me, mi perdonino i fautori dell'esercizio governativo, io credo che quest'idea del non avere tariffe remunerative in questo come in altri servizi, rasenti un po' il comunismo, imperocchè equivale al dire che quelli che stanno tranquillamente a casa propria debbano pagare per coloro che si divertono a viaggiare in ferrovia.

Passando poi ad un altro lato della questione, parmi evidente che in un'industria così vasta come ho dimostrato essere cotesta, all'amministrazione dello Stato, al suo organismo, al meccanismo delle sue funzioni siano insite delle inevitabili lentezze e formalità, che male si prestano a tutto ciò che deve farsi per i trasporti ferroviari.

Inoltre io credo che un buon servizio ferroviario sia assai meglio assicurato, allorchè il Governo non è nello stesso tempo operatore e sorvegliante, ma chi sorveglia è una persona diversa da quella che opera, perchè quando sarò io che avrò esclusivamente e servizio e sorveglianza non vi sarà più il commissario governativo, come avviene presso le società, che controlla, che impedisce, che multa ad ogni mancanza e simili.

Nel caso in cui alla stessa persona è affidata ed esecuzione e controllo, *quis custodiet et ipsos custodes?*

Il Parlamento, fu detto: e l'onorevole Minghetti sul fine del suo discorso relativo all'esposizione finanziaria disse che il Parlamento è assai miglior controllore che una società d'azionisti.

In primo luogo io non vorrei mutare il Parlamento in una società d'azionisti, non vorrei che i piccoli inconvenienti di orari, di treni, di coincidenze mancate, di nevi non isgombrate e simili, venissero portati in quest'Aula, non vorrei che si rendesse per così dire il Parlamento giudice riguardo ad una merce avariata, ad un collo che si perde; chè con quest'andazzo di dar tutto allo Stato lo renderemmo responsabile anche della vite che gela, del calore del luglio, della pioggia e del bel tempo; non vorrei insomma coinvolgere lo Stato in tutte queste piccole e minute e pettegole responsabilità.

Ma indipendentemente anche da questa ragione, non è forse un desiderio vivissimo delle popolazioni, che l'amministrazione che già incombe allo Stato sia migliorata, sia resa più celere, sia semplificata?

Ora è evidente che:

Pluribus intentus minor est ad singula sensus.

Ed io credo assai conveniente che noi pensiamo a migliorare e riformare i servizi che già abbiamo nelle mani anzichè prenderci sulle spalle dei nuovi

servizi come quello di esercitare 8000 chilometri di ferrovie. (*Benissimo!*)

Ma fosse anche altrettanto capace, fosse anche altrettanto competente industrialmente lo Stato, io anche in questo caso non accetterei che venissero dallo Stato esercitate le ferrovie, che egli avesse ad assumere una siffatta industria.

Nel nostro paese, che è pur troppo così poco industriale, dopo avere avuto il primato delle industrie, il fornire alle nuove generazioni elementi di lavoro indipendente e libero è un provvedere ad uno dei più grandi bisogni morali e sociali. (*Benissimo! a sinistra*)

L'ozio forzato che corrisponderebbe all'onnipotenza governativa, sarebbe esiziale, sarebbe micidiale allo sviluppo economico del nostro paese. (*Bene!*)

Qui, pur troppo, non è materia a grandi industrie; non abbiamo colonie; non abbiamo navigazione poderosa e lontana; non abbiamo colossali opifici manifatturieri. Se noi spegniamo pertanto ogni mezzo di azione dell'attività e dell'industria privata, in Italia che cosa avremo noi? Non avremo che un popolo di amministrati; avremo tutti gli elementi di attività sociale ingranati nella macchina dello Stato; avremo l'impiegomania la quale è già tanto diffusa ed assordante, che finirà ad asserragliare tutti gli aditi degli uffici ministeriali, sì che il dicasterismo concentrerà ed assorbirà tutta la circolazione vitale del paese. (*Bene! a sinistra*)

Bisogna essere stati anche per ben poco tempo su questi banchi per vedere fin dove spingasi cotesta impiegomania, fino a qual punto essa sia estesa, riducendo le popolazioni a tutto sperare ed a tutto chiedere dal Governo, come che in esso sia il principio e la fine della attività del paese.

Vi sono d'altronde nella società molte cose che i privati faranno per ipotesi meno bene che non le faccia lo Stato, ma che nondimeno è desiderabile di lasciar fare ai cittadini.

Fu citata, mi pare dall'onorevole Boselli, la grande autorità del Mill, quasi, mi sembra, come favorevole all'esercizio governativo delle ferrovie.

Ora, precisamente il Mill dice all'incontro che è un male l'aumentare senza assoluta necessità la potenza dell'amministrazione, perchè ogni nuova funzione aggiunge qualche cosa alla sua influenza. « Se, così egli scrive, le ferrovie, le assicurazioni, e i municipi divenissero tanti rami del Governo, se gli impiegati di queste imprese fossero pagati dallo Stato e da lui dovessero attendere avanzamento e fortuna, nè la libertà di stampa, nè la nostra costituzione popolare impedirebbero che l'Inghilterra non fosse libera più che di nome. »

I nostri amici vi dissero già l'influenza che eserciterebbe questa moltitudine di dipendenti dallo Stato sulle elezioni, sulla loro sincerità, sulla loro libertà sì necessaria affinché possano essere specchio fedele dell'opinione del paese.

Fu invece dalla Opposizione di destra considerata questa influenza come poco pericolosa; ma anche in ciò, poichè fu citato l'esempio del Belgio, l'onorevole Luzzatti, se non ammette l'autorità del Malou, perchè questo illustre statista gli sembra per la sua posizione troppo parziale a favore delle società ferroviarie private, non combatterà quella del Laveley, il quale, del pari che il Malou, attribuisce grande influenza a questa circostanza nelle elezioni politiche del Belgio, ed il Ministero olandese, fu appunto avuto riguardo a questa influenza politica nelle elezioni, che si oppose nel 1863 all'esercizio da parte dello Stato delle ferrovie che erano di sua proprietà.

Ma l'onorevole Spaventa, con vibrare ed eloquenti parole, si fece a sostenere che non si potesse lasciare l'esercizio delle società ferroviarie nelle mani delle società anonime, presentando di queste società anonime la più triste e la più nera pittura.

Non sono nuove codeste accuse, e molti anni addietro dai socialisti francesi, come accennò ieri l'onorevole Crispi, esse venivano messe innanzi a favore appunto dell'esercizio governativo delle ferrovie.

Con parole non meno efficaci e splendide i socialisti francesi dipingevano la cupida folla dei lupicervieri, degli speculatori sfrenatamente dediti ad accumulare disoneste ricchezze; il sospetto della prevaricazione nei funzionari che devono fare le concessioni; l'amore del guadagno portare il suo contagio fino nella rappresentanza nazionale: mostravano quanto fossero potenti queste compagnie per le loro ricchezze, per le loro aderenze, per la posizione dei loro membri che si trovavano nella Camera, nel Consiglio di Stato, nella stampa, costituendo una tirannia multipla, mobile, invisibile, incoercibile, vero Stato nello Stato.

Ma la Francia non si arretrò nella sua via in forza di queste eloquenti invettive; la Francia seppe ben dire la se stessa che *corruptio optimi pexima*. La Francia non si arretrò sulla sua via, sebbene fosse il male più grave che presso di noi, tanto grave che colà si vide un ministro dei lavori pubblici tradotto come prevaricatore innanzi alla Corte dei Pari per aver venduta una concessione al prezzo di 100,000 franchi. La Francia, come dissi, non volle proscrivere una utile, una feconda istituzione per l'inconveniente dei suoi abusi. E la Francia è pure il paese classico dell'accentramento, mentre l'Italia ha del tutto opposte le sue tradizioni. L'Italia d'al-

tronde è la terra a cui è dovuta l'ingegnosa invenzione della società anonima che raduna i piccoli capitali per metterli al servizio delle grandi imprese; l'Italia trovò, nei giorni delle sue fiorenti repubbliche, nella società anonima la sua forza, la sua ricchezza, il suo splendore; l'Italia ricorda che il Villani scriveva con orgoglio che le società fiorentine avevano alimentato il commercio di tutte le nazioni cristiane. Ed oggi ancora, sul terreno economico, l'associazione continua ad essere la forza dei liberi paesi.

Anch'io deploro che dei grandi, degli illustri nomi vengano scontati dai Consigli delle società anonime ed in accomandita. Ma da ciò al ravvisare nelle società stesse nient'altro che le frodi e l'aggiotaggio che ne deturpano la storia per arrivare a sopprimerle, a scacciarle dalle grandi industrie, ci corre certo un gran tratto.

Miglioriamole, come diceva ieri l'onorevole Minghetti, miglioriamole all'uopo anche colle riforme legislative. *Hic opus, hic labor*. E la Francia veramente in pochi anni sancì tre o quattro leggi onde perfezionare l'ordinamento delle società. L'Inghilterra modificò anche essa recentemente le sue leggi a tale riguardo; presso di noi ci siam pure accinti ad analoga riforma del nostro Codice di commercio.

Ma del resto, avvi di più; imperocchè per ovviare ai mali a cui siamo andati incontro, sarebbe bastato che si fossero fatte eseguire anche riguardo alle società ferroviarie le leggi esistenti. E invero, se non si fosse lasciato, quanto a codeste società ferroviarie un regime così eccezionale, come è quello che permise, per esempio, alla società di cui operiamo il riscatto di emettere 375 milioni in azioni, e 2373 milioni in obbligazioni, il che è contrario a tutte le norme del diritto comune, noi non saremmo ora a sopportare gli effetti esiziali delle società anonime.

L'onorevole Spaventa stupivasi poi che l'esercizio governativo ed i principii in nome dei quali egli lo sostenne fossero respinti dai rappresentanti della democrazia italiana.

Ora, noi dobbiamo distinguere democrazia da democrazia. Fu una democrazia anche quella che vinse a Farsaglia: ma noi non vogliamo di questa democrazia autoritaria e cesarea.

Avvi un'altra democrazia, a cui accennò pure l'onorevole Luzzatti, che vorrebbe lo Stato regolatore della produzione sociale.

LUZZATTI. Delle ferrovie!

Voci a sinistra. Di tutto voi altri.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io tengo sott'occhio il programma di questa democrazia, programma

che essa presentò nel tempo del suo maggiore sviluppo e potenza, delle sue maggiori speranze, che presentò per le elezioni francesi del 1849. Ora in questo programma trovasi infatti proclamato insieme col diritto al lavoro, insieme coll'abolizione dell'interesse del danaro, anche l'accentramento e l'esercizio delle ferrovie da parte dello Stato. (Benissimo! *al centro*) Ma tale non è il programma della democrazia liberale, programma che è anzi diretto ad accogliere, a favorire, ad allargare le iniziative individuali e sociali. Accrescere la potenza dell'individuo e della associazione, anzichè immolarla all'idolo dello Stato, tale è il compito che si impone agli studi, agli assidui sforzi della moderna democrazia. (Bene! *a sinistra ed al centro*)

L'onorevole Minghetti, onde cercare di giustificare di fronte alle osservazioni dell'onorevole Genala il principio dello Stato direttore della società, disse essere codesta una dottrina italiana e citò in appoggio di tale asserzione il venerando nome di Romagnosi. Ora, la dottrina, la formula romagnosiana a questo riguardo è troppo semplice, troppo conosciuta da tutti, per poter essere adoperata a cotesto fine. Romagnosi disse che il Governo è educazione e tutela, onde l'onorevole Minghetti ben vede che negli uffici della tutela nulla è compreso di quelle direzioni, nè di quelle iniziative che egli vorrebbe attribuire allo Stato. Humboldt, del pari ebbe a dire che compito dello Stato è quello di assicurare la indipendenza all'estero, e la giustizia e la sicurezza all'interno.

E invero, rappresentante della nazionalità, vindice della giustizia, protettore della sicurezza, lo Stato è ciò che avvi di più alto e di più augusto nelle istituzioni umane, esso è la forma visibile della patria; fatelo invece esorbitare fuori dai suoi domini naturali e necessari, ed esso riuscirà uggioso, dispotico, costoso, rovinoso, malefico, voi verrete anzichè a fortificarlo, ad indebolirlo e ad umiliarlo.

L'onorevole Minghetti confida principalmente nella stampa e nel Parlamento; egli disse che in un paese in cui avvi la libera stampa ed il Parlamento, è un sogno il temere i pericoli dell'assorbimento, della onnipotenza, della tirannia dello Stato.

Anche in ciò io non sono punto d'accordo coll'onorevole Minghetti; per noi senza il decentramento, senza la libertà locale, senza la libertà individuale anche le garanzie costituzionali possono diventare nient'altro che il despotismo dello Stato, la tirannia di una maggioranza. (Bene! *a sinistra*)

Ora, quando ingenti forze stanno raccolte in pugno di una autorità centrale, questa maggioranza è troppo facile di acquistarla e mantenerla.

Noi non crediamo che l'obbiettivo delle libere istituzioni sia soltanto una lotta alla tribuna, non crediamo che per avere un Governo liberale, si tratti soltanto di controllare, di spostare, di rovesciare il Governo, ma che si tratti essenzialmente di restringere la sua azione, di limitare i suoi poteri. (Bene! a sinistra)

In questa Roma che fu maestra ai secoli delle libere istituzioni, non era nel senso accennato dall'onorevole Minghetti che intendevasi la libertà. L'onorevole mio amico Luzzatti ricorderà certamente, come il Laboulay nel suo libro sulla responsabilità dei magistrati presso i romani, abbia magistralmente dimostrato che a Roma non eranvi accentramenti, non eranvi gerarchie, e la libertà fosse ottenuta mediante autorità diverse ed indipendenti, la cui azione limitavasi a vicenda.

Noi intendiamo assai più modestamente di quello che non facessero i nostri avversari, il nostro compito di governanti. Quello che possiamo promettere agli amici e dichiarare agli oppositori si è che questi banchi non ci danno nè ci daranno mai la cupidine del potere.

L'unica nostra ambizione, quella si è di far sì che i cittadini italiani possano sentirsi governati meno. (Bene!)

In questo senso noi crediamo debba essere diretta l'opera nostra, foggiate le istituzioni, studiate le riforme che il Governo dovrà presentare, fortificando le autonomie individuali, sociali, locali, tutto ciò che dipende dagli sforzi liberi dei cittadini. (Bravo!)

L'onorevole Luzzatti ebbe a dire che in questa circostanza l'Opposizione cadrà, ma cadrà in modo da andarne orgogliosa.

Noi a nostra volta saremmo fieri e orgogliosi di aver combattuto contro il principio autoritario in nome del principio liberale. (Benissimo! a sinistra)

Noi crediamo assai utile che su questa questione delle ingerenze del Governo, degli uffici dello Stato si pronunzi solennemente la Camera, che avvenga la costituzione di due partiti sopra questa grande questione del trionfo della dottrina autoritaria o della dottrina liberale. Noi crediamo che la maggioranza ci darà la vittoria, vittoria che sarà basata sopra il trionfo di un principio elevato e fecondo; principio che siamo certi avrà altresì l'assentimento e la sanzione della grande maggioranza del popolo italiano. (Applausi vivi e prolungati a sinistra ed al centro)

NOBILI. Nel sorgere a parlare quando l'aula echeggia ancora per le eloquenti e focose parole dell'onorevole Luzzatti e dopo le maschie e robuste argomentazioni dell'onorevole ministro dei lavori

pubblici, non è certamente una buona ventura per me; e per invocare la vostra attenzione benevola debbo dichiararvi fino da questo momento che io non intendo di fare a quest'ora un discorso, nè rispetto alla convenzione di Basilea riportarvi nel mare magno delle cifre o nelle alte sfere di speculazioni scientifiche.

A me basta notare che, tutto considerato, avremo, come effetto della convenzione di Basilea, una spesa annua di circa 42 milioni di fronte ad un prodotto netto di appena 31 milioni. A me basta notare che, se si considera la questione puramente dal lato del capitale, avremo a pagare per riscatto della rete dell'Alta Italia più che un miliardo e 79 milioni ad un interesse dell'uno e mezzo, o del 3 per cento, secondo che alle azioni, o alle obbligazioni della società questo prezzo si riferisca.

A me basta osservare che, per quanto un prezzo così elevato dipenda dall'essere caro il capitale nel nostro paese, tale considerazione doveva pesare sopra i consigli di coloro che iniziavano le trattative, per le quali si giunse alla stipulazione di Basilea.

Nè con questo io intendo dire che l'onorevole Sella non facesse tutto quanto gli fu possibile per ottenere che il prezzo del riscatto fosse il meno gravoso per il nostro bilancio, dacchè io sono più che convinto che l'onorevole negoziatore non una cura, non una premura omettesse per riuscire a conseguire questo fine.

Nè posso ammettere quella necessità politica sulla quale fondò le sue argomentazioni l'onorevole Minghetti. Egli vi diceva ieri che, se anche un aggravio per questa convenzione si fosse dovuto incontrare, era per noi una questione d'onore il sbarcarvisi, perchè il trattato di pace del 1866 ce ne aveva imposto il dovere.

Ma il trattato di pace conteneva una stipulazione del fatto altrui, nè questa sarebbe perfetta per l'Italia come per l'Austria se nel 23 aprile 1867 la società dell'Alta Italia non ne avesse accettate le conseguenze.

Fu allora che per l'Italia e per l'Austria sorsero eguali diritti ed obblighi eguali. Entrambe potevano e dovevano costringere la società dell'Alta Italia a separarsi economicamente e finanziariamente; nè alla prestazione di questo fatto era obbligato il Governo italiano, ma bensì la società dell'Alta Italia.

E se, come ci hanno detto gli onorevoli Minghetti e Spaventa, l'Austria-Ungheria da qualche tempo insisteva con note e con rimproveri perchè, per parte nostra, non si adempiva al patto stipulato nell'ottobre del 1866, quelle medesime note, quei medesimi rimproveri potevano essere mossi, per

ragione del medesimo patto, dall'Italia all'Austria-Ungheria. Non esisteva dunque quella necessità politica della quale ieri l'onorevole Minghetti con tanta sicurezza parlava alla Camera.

Nonostante tutto ciò, io accetto il riscatto. Lo accetto perchè in principio è sanzionato dalla nostra legislazione; lo accetto perchè, al punto in cui sono giunte le cose, il rigettare la convenzione di Basilea sarebbe portare un grave danno al credito del nostro paese; lo accetto perchè, se si lesinasse sopra la cifra del prezzo, l'Alta Italia (e ne conveniva lo stesso onorevole Spaventa) potrebbe farci questo rimprovero: voi contrattate una merce che dite avariata; voi la volete valutare e pagare come tale, e voi compratore non ricordate che, se avaria esiste, con la vostra politica ferroviaria ne siete stato la prima e principale cagione. Accetto finalmente il riscatto, perchè è mezzo per riordinare tutto il sistema ferroviario con un concetto migliore di quello che lo ha informato fino a questo momento.

È inutile il dire che io voterò l'articolo 4 del progetto di legge. Sarebbe molto meglio posto il quesito quando io mi domandassi se voterei la legge che ci viene proposta ove l'articolo 4 non esistesse.

È vero che in condizioni normali poteva aver forse effetti uguali un ordine del giorno; ma nello stato attuale l'articolo 4 ha un significato grandissimo, e non sarà forse senza buon risultato che esso aspetti dal tempo il compimento di un fatto che deve rispondere alla volontà solennemente espressa dal potere legislativo e che per ora non è, nè può essere più che una promessa per parte di quegli egregi uomini che seggono nel Consiglio della Corona.

Nè io ho timore che le società non si trovino, nè che, trovate che siano, possano essere quel flagello della moralità pubblica che l'onorevole Spaventa ci ha voluto dipingere. Se le società non si trovassero, anch'io saprò, quando ogni ragionevole mezzo fosse esaurito, rassegnarmi alla sorte; ma in tal caso avrò grandemente a dolermi delle condizioni nelle quali, per questo sintomo, dovrei riconoscere essere caduto il paese.

Se il Governo saprà o potrà trovare delle società, ho troppa fede nell'onestà degli Italiani, per non respingere le paure, e, più che le paure, le accuse che contro le società in genere mosse l'altro giorno l'onorevole Spaventa. Tutti conosciamo l'integrità dell'animo, la stoica onestà dell'onorevole Spaventa, ma certo egli non può pretendere di avere il privilegio della onestà e della integrità.

Anche nelle società anonime si trovano, e si possono trovare uomini onesti ed integri; e, se non è possibile il negare che in qualcheduna di queste

società dei brutti fatti si avverarono, non è per questo che tutte meritino di essere colpite da una uguale sentenza. È proprio delle cose umane che il bene si mescoli al male, e, anzi, talvolta quello scaturisce da questo.

Senza le società anonime non si sarebbe tagliato l'istmo di Suez, forato il Frejus, non si sarebbero eseguiti insomma i grandi lavori che si sono fatti in Europa e fuori d'Europa; non si sarebbero costruite neppure quelle strade ferrate, delle quali oggi si parla. Nè al Governo industriale avrebbe potuto riescire di farle meglio, nè a più buon mercato.

Io conosco il Governo industriale: e, per dire il vero, non posso dagli atti compiuti in questa sua vita industriale trarne un felice augurio per quel momento in cui il Governo fosse diventato per l'esercizio delle strade ferrate il più grande degli industriali nel nostro paese. Se voi prendete ad esaminare la officina delle carte-valori, diretta da un uomo abilissimo, da uno degli ingegneri più preclari, vedrete, o signori, che, se il bilancio di quell'officina può passare, ed è passato fin qui per lo Stato, non sarebbe davvero da desiderare per un fabbricante che avesse dalla sua industria a cavare l'interesse del suo capitale e la mercede dell'opera sua.

Io ho visto il Governo industriale nella fabbricazione dei tabacchi; ma non ho potuto sfuggire ad un sentimento di umiliazione, quando il Governo, nel fare la consegna delle fabbriche ad una società privata, ha dovuto confessare che gli mancavano gli inventari, e che non conosceva, nè poteva conoscere lo *stock*, esistente nei suoi magazzini.

L'onorevole Spaventa nelle sue accuse lanciate contro le società anonime disse cose che non avrei voluto sentire mai dire da nessuno in quest'Aula e molto meno da uno che appartiene a questa parte della Camera. Egli lamentava la potenza delle grandi società, perchè hanno troppo pericolosi e, più che pericolosi, dannosi contatti colle amministrazioni governative, ed anche con coloro che dovevano giudicare sopra le questioni, che insorgono fra il Governo e le società medesime.

Non mi aspettava davvero che l'onorevole Spaventa volesse gettare la sfiducia sulle amministrazioni pubbliche, e peggio che mai, sulla magistratura. Ma non si accorgeva forse quel brav'uomo che con quest'accusa, egli andava a ferire specialmente le amministrazioni pubbliche, e che si distruggeva fra mano l'argomento suo più vitale? Non pensava forse che quando lo Stato fosse divenuto industriale, avrebbe dovuto valersi di quegli uomini stessi che costituiscono l'amministrazione governativa?

Egli dubita che gli impiegati dello Stato possano lasciarsi corrompere dalla potenza delle società ferroviarie; ma allora come e con qual coraggio l'onorevole Spaventa voleva affidare a questi medesimi ufficiali dello Stato l'esercizio governativo, e lasciare che da questi si abbiano a fare gli acquisti, le costruzioni, gli accelli?

L'onorevole Spaventa disse che il Governo oggi ha così strettamente nelle sue mani le società, che quasi è per esse penosa e impossibile la vita. Disse che il Governo approva i tracciati, gli studi, esamina e sorveglia la esecuzione delle opere. Ebbene, per le Calabro-Sicule lo Stato non solamente approvò il tracciato ma fece anche eseguirne per proprio conto la costruzione.

Per queste strade dunque lo Stato si iniziò in quella vita industriale, nella quale si lancierebbe completamente quando assumesse l'esercizio governativo.

Voi avete sentito anche recentemente nella Camera come si facciano grandissimi lamenti per il modo col quale codeste linee furono costruite. Ognuno di voi sa che ora è un ponte che viene trasportato, ora è un lungo tratto di argine che viene portato via e distrutto dalle acque, o che non resiste più al peso della locomotiva e dei treni. Molti di voi sanno come in quelle linee si verifichi anche il fatto che la strada ferrata senza ponte, senza difesa traversi fiumi sul semplice loro letto, sicchè in certi momenti può presentarsi un grave pericolo per la vita dei viaggiatori.

Io credo che l'onorevole Spaventa, ripensando con calma a quanto disse l'altro giorno, dovrà convenire di essere stato ingiusto verso le nostre società ferroviarie.

Alle Romane egli rimproverava i peccati d'origine, e non si ricordava che se peccati d'origine vi furono, il Governo, invece di sanare la piaga, costrinse la società delle Strade livornesi e la Centrale toscana a fondersi colle Romane, e unendo così corpi vivi e vitalissimi ad un cadavere, li costrinse tutti a morire.

Nonostante i sussidi, diceva l'onorevole Spaventa, le Romane andarono in malora; ed è vero. Ma come vennero questi sussidi? Non furono dati appena concessi, ma vennero tardi, quando non erano più efficaci e a forza di cause e di giudizi che la società fu costretta a fare contro il Governo.

Ciò che s'impondeva alla società delle Romane di reclamare e di pretendere dal Governo pontificio, appena entrato in Roma il Governo italiano si rifiutò di concedere!

Rimproverava l'onorevole Spaventa alla società delle Meridionali di non avere adempiuto agli ob-

blighi per la costruzione delle sue linee. Ma è poi anche questo tutto vero? Perchè non dire che quegli obblighi si stipulavano prima che fosse compiuta la linea Foggia-Benevento-Napoli? Perchè non dire che se si eseguissero quelle linee, che per l'antico capitolato si dovevano costruire da Termoli a Campobasso e da Campobasso a Benevento e che sarebbero parallele ai tratti già esistenti da Termoli a Foggia e da Foggia a Benevento, lo Stato verrebbe a pagare ogni anno circa sei milioni e più sulle garanzie, senza speranza di recuperare un giorno la grave perdita? Perchè non dire che dal 1874 in poi i progetti dettagliati per la costruzione di quelle linee sono al Ministero dei lavori pubblici, e che ancora non sono stati approvati?

Ma lasciamo andare tutto ciò. Io ritengo che le società non sono una sventura, come le ha dipinte l'onorevole Spaventa, ma che invece sono e possono essere una fortuna pel paese. Io ritengo che il Governo troverà le società di esercizio quando non parta da quel punto dal quale partivano e gli onorevoli Spaventa e Minghetti, i quali cominciavano dal dire che il Governo non avrebbe voluto affidare alle società l'esercizio, ma assumerne l'esercizio direttamente.

È però da raccomandare che non si pretenda, come si è preteso fin qui, che le società nascano tifiche, e che poi per curarle si voglia usare di debilitanti e di salassi continui.

L'onorevole Spaventa ha portata la questione nel suo vero punto.

Oggi la convenzione di Basilea non è più l'argomento che agita gli animi nostri, ma bensì è questione dei principii. Sono a fronte l'autoritarismo e l'individualismo. L'onorevole Spaventa ha sollevato nettamente la bandiera di un autoritarismo effrenato, e la lotta è puramente e semplicemente fra i due opposti principii: e per quanto io resterò sempre dove sono stato fin qui, cioè, sotto il vessillo della libertà, ho però la speranza e la fiducia che sopra tale questione possano riordinarsi i partiti che da lungo tempo sono in una grandissima confusione in questa Camera.

Io non comprendo lo Stato quale lo intende l'onorevole Spaventa, desumendone il concetto dalle nebulose definizioni germaniche.

Per me, lo dirò con una modesta formula, il miglior Governo è quello che governa il meno possibile.

Lo Stato, quale lo intende l'onorevole Spaventa, è tirannico; secondo lui l'ente Stato assorbe l'individuo e spegne l'attività dei cittadini, sostituendosi all'operosità individuale. L'onorevole Spaventa ha un ottimo cuore, e quando lo Stato fosse rappre-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876.

sentato da lui, la tirannia sarebbe per certo diretta non ad altro che a conseguire il bene di tutti; ma lo Stato non sempre potrebbe essere personificato nell'onorevole Spaventa, e quando anche ciò fosse possibile, questo suo Stato ideale non sarebbe meno tirannico, nè come tale, se la passione politica non faccia velo all'intelletto, nessuno di noi, a qualunque parte della Camera appartenga, può certamente accettarlo.

PRESIDENTE. L'onorevole Bertani Agostino ha facoltà di parlare.

BERTANI A. Se fosse vero che la politica non ha viscere, come proclamò uno scettico uomo di Stato, non sarebbe questa una verità per l'Italia, la storia del cui risorgimento fa testimonianza contraria e la grandezza del suo avvenire che pressente è tutta ispirata dalla magnanimità del suo cuore.

Ma, comunque sia per l'arte politica, io, sorgendo da questi banchi a parlare contro un Ministero amico, sento che un viscere mi fa male, e non è il viscere che fabbrica la bile, ma è quello che ci annuncia, ci conforta e ci tribola in variata vicenda la vita.

E, come avviene anche ad esperto chirurgo che abbia cuore in petto, io debbo oggi occultare a voi e impedire, se lo possa, a me stesso la commozione che provo nell'apprestare gli stromenti in faccia all'amico a cui debbo imporre una pena, sia pur salutare, finchè, raffermando il polso e snebbiata la mente, possa essere tutt'occhi operando e armar d'occhio anche la mano.

L'amico, sia benevolo od ispido, ha dei doveri da compiere verso gli amici, e primo, io penso, sia quello di parlar loro disinteressato e franco. Se la ragione e il pubblico interesse lo impongano e il cuore si ribelli, questo si freni, poichè avrà ragione dappoi.

Ho detto, signori, come io la senta; permettetemi adesso che vi dica come io la pensi.

Innanzi avere un partito nella Camera, io ebbi per norma un criterio di giustizia, che ho sempre cercato di confortare col senno di chi fosse più di me, in ogni singola materia più competente. E la prima abiura a quelle salde norme non vorrei farla davvero per cortesia partigiana, altrimenti, su quella via, il Governo ridiventerebbe un partito, e un partito, come ben disse l'onorevole Depretis, non è il Governo.

Io non approvo la convenzione di Basilea perchè la credo troppo onerosa allo Stato.

Postami innanzi quella convenzione dagli uomini di destra, essa non ha mutato sostanza, non ha variato colore, non ha per me scemato le gravi censure che prima si meritava, perchè mi viene sporta

con più grazia e con sorrisetti seduttori su un vaso ornato di complimenti, di lusinghe e speranze dagli amici miei del Ministero.

Le sue sconvenienze sono gravi, palesi, ed ormai sopra di esse il giudizio universale è pronunciato.

Il patto addizionale, per più giorni a noi annunziato con cento forme ingannevoli, è, per mio giudizio, tale miseria di linimento, che davvero la Destra, condannata dalla pubblica opinione, anche per la convenzione di Basilea, oltre che per gli abusati suoi espedienti finanziari e ferroviari, non può essere mortificata; poichè appaia che assai poco restasse ad altri a fare; e quel patto addizionale compassionevole, apertamente significa l'impotenza del Ministero e del suo negoziatore a modificare la prima convenzione, oppure l'arrendevolezza inescusabile del Ministero e, permettetemi il dirlo, una insidiosa ed irrisoria regalia di pochi milioni su un centinaio quistionabile, fatta, purchè si tacciano, ai postulanti italiani.

Oltre ciò, mi dolgo della differenza fra il reddito ferroviario messo in conto per noi a paragone di quello che la società dell'Alta Italia accetta a debito per sè. E non ammetto l'utile o il minor costo dal fare i pagamenti a Parigi anzichè a Roma; e mi infastidisce il 6 per cento che deve decorrere per ogni giorno di ritardato pagamento oltre il 1 luglio.

Ma l'onorevole negoziatore, col suo rapido ingegno, sempre correndo, fu, come a Berna, assai corrente anche a Parigi.

Ma oramai la cosa è fatta e non voglio spendervi dietro maggiori parole. Un solo spiraglio mi è lasciato aperto nel progetto di legge in discussione, attraverso il quale posso rimirare meno aggrottate le ciglia ministeriali, ed è quello che mi dà l'articolo 4 che, nel suo indefinito impegno, mi permette di votarlo.

E mi è permesso ciò dalla magnanimità dell'Alta Italia che consentì di esercitare ancora per due anni quelle ferrovie, perchè ho fiducia, che sarà nominato dal Governo un direttore generale tetragono contro ogni sorta di seduzioni; che il Governo saprà regolare e sorvegliare la contabilità e il controllo di quella società; che ricomponendo il Consiglio di sorveglianza, se pure occorra, saprà il Governo impedire il molto spreco di denaro che si fece finora nell'alto personale della società dell'Alta Italia, spreco annuale che si somma a centinaia di mille lire.

È nell'alto personale esercente ed amministrativo che si possono fare grandi economie. Lasciatemi dire che, gente ignota e nuova agli affari, assunta provvisoriamente o in prova, fatta venire da oltr'Alpe dalla strapotente direzione, dopo pochi

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

mesi di soggiorno in ufficio, se ne ritornò a casa con gratificazioni arbitrarie di decine e decine di migliaia di lire.

Nel 1874, pel nome del solo direttore generale delle ferrovie dell'Alta Italia furono spiccati tanti mandati di cassa per 250,000 lire! Stipendio assai maggiore codesto che non il vostro cumulativamente sommato, onorevoli ministri, che avete sulle spalle ben altra soma di responsabilità e di affari da sbrigare.

Avviate quelle economie, oltre quelle derivanti dalla soppressione dei Comitati o direzioni di Parigi, di Vienna, e fors'anco del Consiglio di sorveglianza italiano, avremo una norma più equa e sicura per istabilire il reddito ferroviario, che si riconoscerà assai maggiore del presunto dal patto addizionale in lire 31,500,000 e fors'anche più elevato di quello, di oltre 34 milioni, preventivato dal Ministero caduto.

Fu rimproverato il Ministero caduto di avere compromesso la Corona nell'ultimo discorso reale, annunciando in prima linea il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, raccomandato come dipendente da *alte considerazioni politiche*.

Sono forse queste *alte considerazioni politiche* che hanno forzato l'adesione del nuovo ministro e degli amici suoi a quel patto anteriormente da tutti loro reietto?

Sono forse queste alte considerazioni politiche che hanno fatto piccino, piccino e timido l'atto addizionale, che non sarà certamente la seconda gloria economica dell'onorevole negoziatore?

Sono queste alte considerazioni politiche che, sussurrate da orecchio ad orecchio, hanno convertito anche gl'inconvertibili? (*Movimento a sinistra*)

Una grande importanza adunque debbono avere queste alte considerazioni politiche, perchè il partito di sinistra, dapprima tutto contrario, meno pochi ribelli, accettò ora la convenzione di Basilea e l'atto addizionale!

C'è dunque una questione politica sottintesa in questa convenzione! L'ha detto più volte l'onorevole presidente del Consiglio, fu ripetuto nel seno della Commissione che la esaminò, lo replicò l'onorevole Toscanelli nei giorni primi di questa discussione.

Scrutiamo adunque pacatamente questi reconditi motivi e la loro importanza. Essi non possono essere certamente che esteri od interni. Fra gli esteri, io non posso dare nessuna importanza allo spauracchio, messo innanzi, tanto da destra come da sinistra, del probabile fallimento della società dell'Alta Italia. Signori, dove c'è Rothschild non si fallisce. D'altronde sarebbe stato, in fine dei

conti, un temporale di borsa per una settimana, e gli accomodamenti posteriori, veri accomodamenti non sarebbero mancati dopo poco tempo.

È forse il broncio degli azionisti francesi che si temeva? Ma quei signori sono persone troppo disinvolte, troppo lavorate dagli affari, troppo abituate a vedere queste grandi società sparire, risorgere e ricomporsi con varia vicenda, sempre confortandosi e anche riguadagnando nelle speculazioni di Borsa. Del resto essi non avrebbero potuto crearci un grave perturbamento nelle nostre finanze. Si sono accomodati gli azionisti delle Romane che sono in gran parte francesi! Non si accomodano sempre gli azionisti di tante società ferroviarie e grandi società industriali, quando gli affari non procedono secondo i loro preventivi?

È forse il rabbuffo possibile dell'impero austro-ungarico che si temeva? Ma il Gabinetto di quell'impero ha troppa elevatezza di concetti e di propositi! Quel Governo, che fu paziente dal 1866 al 1876 ad attendere la separazione delle due reti ferroviarie per dieci anni, inoperosamente trascorsi mentre sedevano Ministeri di destra, avrebbe concesso una dilazione di sei mesi, obbligata dalla crisi parlamentare del 18 marzo e dal cambiamento di Ministero.

Nessuno, d'altronde, nè da questo lato, nè da quello della Camera, ha mai dato importanza a questi timori di complicazioni diplomatiche. E poi in diplomazia ci sono ben altri accomodamenti! E se anche oggi, per gli imbrogli nell'Oriente importi all'Italia di avere amica l'Austria, di certo l'Austria per la questione ferroviaria non vorrebbe disgustarsi con noi. Inoltre gli interessi austro-ungarici in quella rete ferroviaria erano garantiti dal possesso territoriale e dall'esercizio fruttuoso della rete rispettiva anche nei pochi danni eventuali in cui avrebbero potuto incorrere per alcuni mesi di ritardo.

Di altri motivi esteri, o signori, io non ho letto, ne altri ho sentito mettere innanzi, per quanto abbia frugato nei giornali dei diversi partiti, che agitavano vivamente questa questione.

Saranno dunque *le alte considerazioni di politica interna*, che avranno indotto il Ministero di sinistra a venire a tali patti, in materia ferroviaria, da confondersi pienamente col Ministero di destra.

Inoltriamoci, o signori, pian pianino, col lumicino del minatore alla mano, entro gli antri oscuri e tortuosi della politica interna.

Signori, io non sono addentro le segrete cose, e però debbo giovarmi — delle voci ripetute da uomini autorevoli ed importanti — dei giornali che si combattono con vivace insistenza — di quel poco di

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

luce che sprizza dall'urto delle dure cervici, infine debbo giovarmi delle solenni dichiarazioni fatte dalle maggiori autorità al paese.

Io sentii ripetere da persone rispettabili; e lo disse apertamente l'onorevole mio amico Crispi ieri, che ben valeva la pena di accettare questa convenzione, pur di serbar fede e forza al Ministero amico affinchè possa attivare quelle riforme che sono da tempo desiderate ed invocate dal paese e sono parte integrante del programma della sinistra. Io sono d'accordo in questo; accetto il virtuale contratto; ma domando agli uomini che siedono su quei banchi; siete voi così compatti? Assumete voi la responsabilità di tanti milioni che ci costate? Avete voi la ferma volontà, avete il tempo, la forza, il consenso unanime per attuare queste riforme? Sentite voi che una buona legge può valere quanto un corpo d'armata? (*Movimento a sinistra*)

Io debbo qui spassionatamente giudicare il Ministero dai fatti e dalle promesse di questi 90 giorni.

Per me, in questo momento, sono uomini politici che siedono su quegli scanni, e non soltanto preziosi e carissimi amici personali. Io devo pertanto giudicarli senza passione, e tanto meno con rancore.

Or bene, io finora ho ravvisato in essi degli ottimi capi di dicastero, attivissimi, intelligentissimi, che sbrigarono rapidamente molti ed importanti affari che erano in corso ed arretrati. Ho veduto degli uomini oculati, che hanno saputo scoprire qualche macchia nell'amministrazione passata; ho veduto degli uomini abili che hanno saputo cambiare qualche ordigno alla gran macchina amministrativa; che ebbero fin troppo modestia e diffidenza nelle loro forze, abbandonando a tante Commissioni lo studio di materie che per essi erano già pienamente studiate e mature. Io ravviserei volentieri per essi anche un Olimpo delle maggiori divinità, o con tropo dell'era cristiana, un cielo con martiri ed arcangeli, che annunzieranno colle trombe fatidiche la grande risurrezione; ma io finora non iscorgo fra di essi, non sento agitarsi fra loro il *Deus* rigeneratore che sto riverente aspettando da tre mesi col capo chino per esserne battezzato.

E un'altra voce, più grave e diffusa, sostenuta e combattuta dai diversi giornali, è pure degna della più alta considerazione, la voce del prossimo scioglimento della Camera, serbata l'attuale legge elettorale.

Io lo ripeto, signori, non oso interpellare e tanto meno interpretare la sfinge ministeriale: ma devo esaminare dal mio punto di vista di attuale opposizione questa probabile ed importantissima eventualità; e mi pengo due quesiti. Qual è l'opinione

pubblica sull'argomento? Qual è l'impegno, quale la promessa dal presidente del Consiglio fatta al paese dinanzi alla Camera il giorno 28 marzo?

Tutto il giornalismo, è indiscutibile l'asserirlo, riconobbe la necessità dello scioglimento della Camera dopo il solenne voto del 18 marzo, tutti i giornali e gli uomini politici riconobbero la necessità di un nuovo appello al paese, nè vi era una valevole ragione da opporvi.

Trascurata quella solenne opportunità, lo farete voi? Perchè? Quando? Chi me ne affida? Il tema diventò arduo e le circostanze da favorevoli si mutarono in contrarie, e lo scioglimento della Camera, coll'attuale legge elettorale incontrerebbe l'opposizione dell'istesso presidente del Consiglio e della solenne dichiarazione del Principe fatta nell'articolo 1 del decreto 23 aprile, col quale costituiva la Commissione incaricata di formulare il progetto per la riforma elettorale, dichiarazione che afferma essere necessario *ristabilire il pieno accordo fra la legge elettorale e le altre leggi che determinano gli obblighi dei cittadini*. In questo senso, con altre parole, si spiegò l'onorevole presidente del Consiglio.

Tutte le votazioni aperte o segrete nella Camera diedero finora una grande maggioranza al Ministero. La votazione sulle convenzioni ferroviarie, è facile il prevederlo, sarà a lui di grande appoggio e conforto. Io quindi non discuterò più in là questo argomento, augurandomi soltanto che il Ministero di sinistra sia più che mai rispettoso delle forme costituzionali e delle significazioni parlamentari; e poichè si sente forte nella Camera e pel suffragio del paese, non imiti mai le eccessività altrui, che potrebbero ritorcersi, in un evento qualsiasi, a danno del partito che lo sostiene.

Ma mi domanderò invece: quali sono le promesse fatte il 28 di marzo? Eccole: *noi studieremo quanto più presto ci sarà concesso una proposta per riformare la legge elettorale politica, la quale uscì dai pieni poteri del 1860, e che ora a nostro parere vuole essere riveduta*.

Ora dunque il Ministero, e più particolarmente il presidente del Consiglio, avendo pure in vista la necessità di sciogliere la Camera e quella maggiore di una riforma della legge elettorale, perchè mai indugiò quella e non si decise per questa?

Non valgano qui le piccole scuse che, se hanno qualche valore disciplinare e di conforto per noi entro questo recinto, nel quale troppo spesso artificiosamente ci componiamo un piccolo mondo a parte, non ne hanno più alcuno appena usciamo in piazza Colonna.

Ma un obbligo severo aveva il presidente del Con-

siglio ed il Ministero tutto con esso, oltre quello delle reiterate promesse orali, scritte, stampate; oltre quello che gli impone la generale aspettazione del paese per quelle riforme, aveva l'obbligo severo di venire allo scioglimento della Camera con la nuova legge elettorale, obbligo impostogli dai considerando premessi al decreto reale del 23 aprile, che vi ho citato.

Il Principe, più liberale di voi, ha annunciato al paese che l'elettorato politico deve avere una più sincera rispondenza colle progredite condizioni della società. Egli ha acutamente veduto dunque fino da oggi un nuovo legislatore.

Annunciato questo bisogno al paese, sotto la vostra responsabilità, noi siamo qui oramai esautorati, per bocca del Principe, che si mette a capo, avviandola, alla maggiore riforma da tanti anni invocata.

Ha dunque il Principe maggiore fiducia di voi nel senno della nazione?

Ma vedete da quali labbra vi debbono venire tali avvertimenti! E tocchi proprio a me dirvi quale e quanto prestigio avreste recato e assicurato alle attuali istituzioni, alla monarchia, alla dinastia con tanto preziosa e feconda iniziativa di riforma?

Sono io dunque più fervente costituzionale-monarchico e dinastico di voi? Cedetemi allora quel posto, poichè l'accordo col Principe è già fatto. (*Ilarità*)

Ma no, o signori, dopo le splendide idee espresse con eleganti parole dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, amico mio Zanardelli, io ho piena fede, ho la sicurezza che voi, da uomini leali e generosi quali siete, saprete adempiere il programma che vi siete imposti, e ci avete annunciato.

Nè pel modo io vi debbo fare da maestro. Il vostro maestro finora, ve lo ripeto; è il Principe.

Riconosciuta così la volontà del paese; constatate le promesse ministeriali, rammentata la sapienza previdente del Principe che vi consiglia e vi incita ad una riforma elettorale; richiamata la massima che lo sviluppo della libertà popolare in Italia è salutare e senza pericolo, io voglio ricordare all'onorevole presidente del Consiglio alcune sue savissime parole. Egli disse: « Noi intendiamo di governare colle idee, coll'appoggio del nostro partito, ma nell'interesse di tutti. » Invero perchè quella promessa fosse nella piena sua sincerità, dovrebbero governare col suffragio universale; ma governate almeno con un suffragio più esteso, ponendo, come vi proponeste « la maggior cura nell'interrogare i sentimenti della nazione; diffondete la vita pubblica e l'esercizio dei doveri dei cittadini in tutte le parti dello Stato affine di evitare una plethora pericolosa alla nostra vita politica. Sono vostre parole onorevole De-

pretis, ed io come amico e come medico vostro vi avverto (*Viva ilarità*) che dalla plethora all'apoplezia, alla paralisi, agli sbocchi di sangue è quasi eventuale e sempre breve il passo.

Seguite il proposito del Principe, ve lo ripeto, che vi sarà scongiuro per la plethora; seguite i miei umili, disinteressati e prudenti consigli, ed andate avanti.

Se queste, a cui ho accennato, sono le *alte considerazioni politiche* che vi determinarono ad accettare la convenzione di Basilea ed il patto addizionale. Pazienza! Io riconosco che una larga estensione del suffragio elettorale, vale davvero i cento milioni sciupati. Ditemelo, e voto con voi.

Signori, amici di questo lato della Camera, vogliate riconoscere in questo mio attuale dissenso col Ministero e con voi, non già un proposito artificioso per creare artificiose gradazioni in questa Camera, o costituire più vanitose eccezioni al suffragio vostro collettivo, no, o signori, è l'ineluttabile forza delle cose che ci ha portati a questo punto; è l'esigenza della logica, della coerenza, dell'indeclinabile necessità di giovare degli ammaestramenti, non di imitare gli errori dei nostri avversari che li hanno così solennemente scompagnati.

Or bene, un partito politico che inaugura il suo sistema economico con un patto destramente compostoci dagli avversari, e lo accetta, colle convinzioni non sue e dapprima totalmente contrarie, senza avere per compenso la certezza di una grande riforma politica, quel partito, o signori, è troppo misterioso, non sarà compreso dal pubblico, esso non ha avvenire, abdica e si suicida.

Io ho teso da tre mesi gli orecchi per sentire i tamburi battenti che dovevano annunciare l'arrivo al potere del nuovo Ministero; e benchè l'onorevole Minghetti mi voglia sordo ai suoi cortesi annunci di prossima controversia fra noi, certamente avrei ancora orecchi sufficienti per sentire i fragorosi tamburi del nuovo Ministero.

Io ho teso la vista per iscorgere il vessillo da voi spiegato come insegna del nuovo programma, e finora io non vidi che un lembo di bandiera bianca, bandiera di capitolazione innanzi la convenzione di Basilea.

Per gli intimi vostri la fiducia non sarà incerta nelle vostre intenzioni, sarà fors'anche accresciuta dalle segrete rivelazioni, ma pensate, signori, che non tutto il paese può essere nelle intimità ministeriali; pensate che mal si regge chi si affidi nei pochi, negli indugi, o percorra, in questo grande periodo di evoluzioni politico-sociali, per linee curve

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876.

o tortuose malagevoli sempre, sicchè troppo spesso si finisce per inciampare e cadere.

Io pertanto, imitando sempre i buoni esempi che mi vengono dagli avversari, e tanto più volentieri quando essi accedono al campo mio, dirò coll'onorevole Puccioni, che non mi stacco dal partito, no, altrimenti dovrei andare ramingo su per le tribune a trovarmi un posto (*Ilarità*); e neppure mi stacco dagli uomini del Ministero, ma dissento da essi nel caso concreto delle convenzioni e dissento da essi ancora nell'indirizzo politico del Governo che mi si presenta, dopo tre mesi, come fiacco ed incerto.

E qui, o signori, io ritorno al mio esordio. E permettetemi che, stanco e commosso da questa lotta fra l'amicizia e il dovere di deputato, serbandolo la mia fede e la mia decisione, giovandomi in Roma della storia romana, senza pretesa, per mia parte, o ragionevolezza di confronto alcuno, al dolce rimprovero che mi sento venire dagli amici del Ministero, qual fece Cassio a Bruto nel *Cesare* di Shakespeare: « *Me più non ami* » rispondo: « *Gli errori tuoi non amo.* » E se fossi, da Cassio o Depretis... (*Ilarità*) invocato, che a tali errori non dovrebbe giungere occhio d'amico. « *Occhio d'adulator non lo vorrebbe* » risponderai anch'io.

Ma Bruto e Cassio, bisticciatisi e riscaldatisi si abbracciarono poi, e fu scusa accettata da quello che si credeva offeso, che un imperioso sentimento prorompeva nella parola infuocata:

Sia a me di scusa, amico Ministero, l'irresistibile amore di libertà e di progresso. (Approvazione — Bene! a sinistra)

SELLA. La convenzione di Basilea, signori, è stata oggetto di critiche così acerbe, d'insinuazioni così gravi (non qui), che mi dovete concedere la parola.

Quanto alle insinuazioni, ho per abitudine di disprezzarle, sia per il sentimento della mia coscienza, sia anche perchè l'esperienza mi ha mostrato che le calunnie infami vanno contro chi le lancia, anzichè cadere su colui che ne dovrebbe essere colpito.

Risponderò alle critiche, anzi a talune di esse, perchè ci vorrebbero giorni e settimane se le volessi rilevare tutte, e più che mai mi debbo raccomandare alla vostra cortese indulgenza; giacchè a voler rispondere sono nella necessità di tenere un discorso, sempre spiacente in un'Assemblea, ugghiosissimo poi per me, che debbo parlarvi un po' delle mie idee, o, se volete, delle mie sventure in materia ferroviaria.

Poichè di tutto ciò che fa lo Stato si dubita che possa essere buono, sia lecito dire, o signori, che in Piemonte (voi lo sapete), le ferrovie principali erano state costruite dallo Stato ed esercitate da esso con una perfezione, che era ammirata dagli intelligenti

di tutta Europa. Io che sono stato testimone degli stupendi lavori fatti al passaggio degli Appennini; che ho veduto da vicino le meravigliose invenzioni dei Rua e dei Sommeiller e di tutta quella pleiade d'ingegneri; che ho osservato ancora come nessuno contestasse l'assoluta onestà di quella amministrazione; l'affettuoso interesse per le popolazioni, e per la patria, che era la sola guida che ne condusse gli atti; e sapevo come la opinione pubblica fosse soddisfatta di quella gestione: che volete? io non era sfavorevole all'esercizio governativo, non tanto per principii teorici, quanto per considerazioni pratiche.

Mi avete fatto tante volte l'accusa di non tenere sufficiente conto delle teorie, che mi perdonerete se giungessi a quella conclusione, condottovi piuttosto dai fatti che si erano verificati avanti ai miei occhi.

Ora, o signori, in questa disposizione di animo, vedete la mia sventurata sorte.

Nel 1862, assumo per la prima volta il portafoglio delle finanze, mentre l'onorevole Depretis prendeva quello dei lavori pubblici. Dopo l'esame che avevamo fatto insieme della situazione del bilancio dello Stato, il quadro che ci si presentò davanti, dopo qualche settimana, fu che, invece di 317 milioni di disavanzo, che erano stati annunciati poche settimane prima, se ne aveva 500. Se ne rammenta l'onorevole Depretis? e 500 erano, giacchè si voleva dare alla costruzione delle ferrovie, specialmente nelle provincie meridionali, lo sviluppo che ci pareva necessario in quei tempi.

Ora, signori, per me fu necessario in quel tempo distinguere i capitali da impiegarsi in modo fruttifero nella costruzione delle ferrovie da quelli che costituivano l'eccedenza delle vere spese sulle vere entrate, ossia il disavanzo propriamente detto. Epperò, facendo cosa che era contraria alle mie simpatie ed alle mie tendenze, ho dovuto coll'onorevole Depretis presentare un progetto di concessione a società private, per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie meridionali.

Vollero i miei destini che io tornassi al Ministero nel mese di settembre 1864. Allora ho dovuto venire alla Camera coll'onorevole Jacini, ministro per i lavori pubblici, a sostenere niente meno che la vendita di quelle strade ferrate piemontesi delle quali ho dianzi parlato. Del che in questa discussione fui ripreso da parecchi oratori come di una contraddizione. Come? si disse, voi volete l'esercizio governativo delle strade che avete vendute!

Potrei parlare delle difficoltà in cui si trovava allora il Tesoro, come di circostanza attenuante, ma non sarei nel vero. La questione è una sola: il contratto non fu fatto da me, fu fatto dal Ministero che

mi avea preceduto. Debbo confessare che, fino a questi ultimi tempi, ho avuto la debolezza di credere che per un Ministero fosse una specie di dovere e di onore il sostenere i contratti fatti dai suoi antecessori. (*Esclamazioni a sinistra*)

Mi sarò sbagliato, nulla avrò inteso di questioni costituzionali, ma vi confesso che ho veduto le cose a questo modo.

Ondechè non vi maravigliate, signori, se in altre circostanze, per esempio quando si trattò del Gottardo, io che pensava che a questa spesa l'Italia non dovesse partecipare più di quello che vi partecipavano la Germania e la Svizzera insieme riunite, credetti nondimeno che fosse mio dovere di porre la questione ministeriale, per sostenere quel contratto di rimpetto all'onorevole Peruzzi, che accanitamente lo combatteva. L'onorevole Barazzuoli mi ha accusato di contraddizione; ma egli non ha detto che i contratti, ai quali egli alludeva, non erano stati fatti da me; e questa circostanza pare a me che muti intieramente i termini della questione. Io non credo che egli abbia taciuto di proposito questa circostanza, poichè sarebbe un fare la storia ad uso dei gesuiti.

Io m'immagino invece che egli non abbia dato tutta l'importanza che, almeno io fino a questi ultimi tempi, ho sempre ritenuto si dovesse dare alla circostanza che il Ministero debba tenersi impegnato (non la Camera: la Camera non s'impegna a niente), che il Ministero debba tenersi impegnato dai contratti stipulati dal Ministero precedente.

Ma non basta, o signori; nel 1869, ritornando al Ministero delle finanze, mi sono trovato costretto a sostenere un altro contratto ferroviario, quello della cessione dell'esercizio delle ferrovie liguri-toscane alla società appunto dell'Alta Italia. Certo la questione era meno grave di quella che trattiamo ora; poichè, trattandosi di una linea isolata, come era quella della Liguria, nissuno avrebbe potuto pensare di farne un esercizio per se: ma la questione si presentava gravissima sotto il punto di vista degli sbocchi alpini. Ricorderanno parecchi nostri colleghi le grida di dolore, che furono emesse da varie parti, e specialmente dai Genovesi. Ebbene, signori, io mi tenni anche allora vincolato, e con me si tenne vincolato l'onorevole Gadda, che era mio collega per i lavori pubblici; e quel contratto fu da noi difeso.

Ora mi conceda la Camera di esporre quello che è avvenuto d'allora in poi; credo che sia una necessità per la mia difesa, e forse non è senza utilità anche per rendere ragione di tutto ciò che è accaduto in materia ferroviaria.

Che avvenne dall'agosto al settembre del 1870? Io confesso che quei mesi hanno fatto in me una

grande impressione. Saranno stati non molti giorni, ma nella mia vita furono anni. Mi parve di scorgere allora che vi sono dei momenti in cui le ferrovie, in pochi istanti, decidono dei destini della nazione. Mi parve che la rivendicazione di Roma eccitasse contro l'Italia delle vendette pericolose, sollevando contro di noi i partiti clericali e retrogradi, oserei dire, di tutto il mondo. Ondechè mi sembrò doversi guardare la questione ferroviaria essenzialmente sotto il punto di vista politico; doversi essenzialmente prevedere i pericoli prima del giorno in cui non ci si potesse più ovviare.

Ora, signori, volgendo la mente sopra le condizioni delle società ferroviarie in quel tempo, ecco quali erano. Lasciamo stare le minime società. Avevamo la società delle Meridionali; una società nazionale egregiamente amministrata, e che aveva del resto gli stessi amministratori dell'antica linea piemontese; il Bons, e parecchi ingegneri delle linee già esercite dallo Stato.

Poi avevamo tre società. La società Charles-Picard, appaltatrice dell'esercizio delle Calabro-Sicule; la società delle Romane, una società in parte nazionale, e in parte no; anzi si affermava che una parte non piccola delle azioni fosse nelle mani dei principali agenti dell'obolo di San Pietro; finalmente l'Alta Italia, della cui costituzione non ho bisogno di venire a discorrere. Così, io diceva fra me, noi abbiamo in Italia il servizio ferroviario affidato quasi intieramente agli stranieri, eccettuato soltanto le Meridionali. Non crediate, o signori, che io osteggi il capitale straniero, intendiamoci bene, anzi ben venuto sia il capitale straniero; credo che bisogna usare tutti i riguardi al capitale straniero, che bisogna accoglierlo molto bene, ma ad un patto ed è che il dominio di casa nostra sia in noi. Io ammetto che gli stranieri prendano del consolidato, lo comperino, ma non vorrei che prendessero parte al Governo dello Stato. Queste erano le considerazioni che mi preoccupavano sotto il punto di vista politico.

Vi erano poi altre considerazioni. L'andamento di alcune di queste ferrovie non era soddisfacente. In passato per tenere in piedi le società ferroviarie, (ce lo avete tante volte rimproverato! parlo ai colleghi che siedono dall'altra parte) per tenere in piedi le società ferroviarie bisognava usare loro tutti i favori, interpretare nel modo più indulgente le leggi, i regolamenti e i contratti, perchè altrimenti si sarebbe dovuto venire ad ogni momento davanti al Parlamento per chiedere nuovi patti di favore per le società.

E alcune società, per stare in piedi, domandavano aumento di tariffe e diminuzione di servizi. Mi è parso di capire che c'è qui una scuola

che considera la questione degli aumenti di tariffe e la diminuzione di servizi, come se si trattasse di trovare un modo più economico di fare le scarpe e di accomodare i cappelli. Ma, secondo il mio modo di vedere, sono tasse belle e buone. Fate che una società ferroviaria aumenti una tariffa, essa viene così ad imporre in realtà una tassa alla popolazione che si serve di questa strada; fate che una società ferroviaria tolga un convoglio, si viene ad imporre con ciò una tassa all'utente della ferrovia, una tassa forse meno apparente, perchè non si salda a quattro trini, ma tante volte assai grave, la tassa del tempo.

Ma poi non bastava; si sarebbe dovuto, per sistemare bene l'azienda ferroviaria, venire davanti al Parlamento a proporre nuovi vantaggi per le società ferroviarie, cioè dei nuovi aggravii per i contribuenti.

Laonde, signori, io diceva fra me e me: Come? Col mio amico Perazzi stiamo applicando il macinato, col mio amico Giacomelli l'esazione delle imposte, non facendo grazia nè di un centesimo, nè di un'ora ai contribuenti, e potremo noi venire davanti al Parlamento a proporre nuovi aggravii alla finanza pubblica, con tutto quel che segue, per migliorare le condizioni delle società ferroviarie? Io, signori, lo confesso, per la timidità del mio carattere (*Oh! oh! — Risa a sinistra*) non ho avuto il coraggio di venirvi a fare proposte di questa natura, perchè mi pare che mi avreste dovuto gettare in faccia il vostro voto contrario, dicendomi che non ci vogliono due pesi e due misure. Quella nostra severità era certamente per la giustizia; e giustizia ci voleva certamente; ma se si voleva giustizia inesorabile verso il contribuente, doveva anche essere adoperata rispetto alle società ferroviarie. Ciò che era delle società, doveva darsi alle società, ma ciò che era di diritto dello Stato, doveva essere riservato allo Stato.

Vi era anche un altro punto di vista; una piccolezza, mi dirà qua'cheduno; e la è difatti, se si considera rispetto alle grandi questioni che stiamo agitando. Anzi mi darette anche del protezionista, dopo aver udito ciò che sono per dire; ma vi sono certe cose, alle quali sono sensibile, perchè credo che il miglioramento economico dell'Italia dipenda essenzialmente dall'aumento della sua produzione, dall'aumento della sua operosità; e credo che non sia mai indifferente ogni questione che riguarda la produzione e l'operosità nazionale. Non mi viene in capo alcun'idea di protezionismo, ma pure sembrami che bisogna tenere d'occhio a quel che succede.

Ora potrei raccontarvi tanti fatti, ma ve ne cito uno solo, un piccolo aneddoto.

A Basilea, nei giorni piovosi, durante i quali non potevamo uscire dalla locanda (poichè avevamo anche questo diletto in quei giorni in cui aspettavamo le risposte dei telegrammi dall'onorevole Minghetti e dall'onorevole Spaventa), si andava discorrendo della situazione delle strade ferrate, della impressione sulle popolazioni, eccetera, ed io qualche volta dicevo: ma perchè non vi valeste di più della produzione nazionale? Perchè fate venire i vagoni dall'estero? Milano, ebbe sempre il vanto di perfetta costruzione delle carrozze, ed alle varie esposizioni, cominciando da quella del 1871 fece sempre bellissima figura. Ora in Milano ci sono importanti opifici di carrozzeria e vagoni, per esempio quello di Grondona. Perchè non valervene? Abbiamo fatto tutto il possibile, rispose alla domanda il mio interlocutore, abbiamo cercato di fare le provviste in Italia, ma non ci fu modo di servirsi dei vagoni fatti in Italia. Gli avevano fatto credere che i nostri vagoni erano inservibili, ed in buona fede egli credeva che così stessero le cose.

Dei casi di questo genere, signori, ne sono avvenuti parecchi, tanto che credo che coloro i quali un poco intendono queste cose dovranno convenire con me che il modo degli approvvigionamenti delle società ferroviarie non è stato senza influenza sulla (se non volete che dica lentezza) sulla non grande rapidità d'incremento dell'industria nazionale.

Un altro lato della questione, che parrà di poca importanza, ma che per me è abbastanza importante, è lo sviluppo intellettuale. Che volete! Saranno quelle tali reminiscenze di gioventù che fanno impressione molto profonda nell'uomo; ma io mi ricordo sempre di quei tempi in cui, insieme con tutta quella pleiade d'ingegneri, addetti al servizio dello Stato, nei nostri discorsi si affrontava con molto animo la soluzione dei problemi che l'arte dell'ingegnere avrebbe dovuto risolvere. C'era un progresso, c'era quella tale vibrazione che c'è nel cervello che produce. E perchè questo? Perchè si andava a parlare ai ministri, si andava a parlare al direttore generale, i quali ad ogni proposta, che interessava il paese, avevano una parola d'incoraggiamento, e ciò non sarebbe accaduto se si fossero interessati soltanto all'immediato lucro che poteva venirne all'esercizio ferroviario.

Se a ciò aggiungete questo modo di approvvigionamenti, voi capite come io vedessi, a mio avviso, in tutto questo un danno allo sviluppo intellettuale, alla produttività economica del nostro paese. Perciò, fatte tutte queste considerazioni, la mia conclusione fu semplice, fu nettissima: bisogna adoperarsi ad eliminare le società straniere. Questo in primo luogo. In secondo luogo poi bisogna essere giusti, anzi

giustissimi; vuoi dare alle società quello che loro spetta, ma non di più di quello che loro spetta.

Vediamo quali furono le conseguenze di queste premesse.

Alla fine del 1871 scadeva la locazione dell'esercizio delle Calabro-Sicule alla società Charles e Picard; e questo esercizio fu allora affidato alla società delle Meridionali. Io non voglio dire nulla contro l'amministrazione della società eliminata, ma per me aveva un grande difetto, cioè che la società non era nazionale.

Vi confesso, o signori, che il giorno in cui si votò quel progetto, dissi fra me e me: e una! *Dies albo notanda lapillo*. La Camera approvò senza contrasto. Vi fu chi m'interrogò, anche prima della votazione, della ragione, ed io debbo dire che non mancarono anche nel Parlamento individui che avevano ragguardevoli interessi, e mi piace dirlo, poichè torna loro ad onore. Saputa la ragione, il movente, non vi furono opposizioni nè dirette, nè indirette, nè aperte, nè mascherate. Cosicchè quel disegno di legge ebbe l'approvazione, si può dire, senza contrasto.

Passiamo alle Romane. Per tenere in piedi le Romane sarebbe stato necessario di accordare alla società vantaggi che non erano in facoltà del potere esecutivo. Cosicchè accadde che vi furono discorsi di riscatto e furono mandate dal Ministero precedente due lettere firmate dal presidente del Consiglio di quel tempo, l'onorevole Lanza. Fin qui tutto è di pubblica ragione, ma io devo dar conto di un fatto particolare che non è senza importanza. Pareva all'amministrazione delle Romane di quel tempo che ogni difficoltà sarebbe stata tolta se l'onorevole Peruzzi fosse entrato in quel Consiglio; e mi fu dichiarato che degli otto consiglieri, se non erro, nominati dal Governo, parecchi erano pronti a dare le dimissioni quando fosse eletto in loro vece l'onorevole Peruzzi. Alla quale proposta, io che faccio delle molte e grandi qualità dell'onorevole Peruzzi il più gran conto, e lo credo uno degli uomini più importanti d'Italia, risposi che era prima di tutto necessario riconoscere se si fosse d'accordo. Ebbe quindi luogo una conferenza.

I due primi propositi che io enunciai, cioè riscatto delle Romane ed esercizio affidato alle Meridionali, furono tosto ammessi; giunti al terzo mio proposito, cioè trasporto a Roma della direzione della rete complessiva, cioè delle due reti romane e meridionali, il buon accordo andò rotto. Osservai che non s'intendeva portare ogni cosa a Roma, che io non desideravo portarvi troppa copia di operai, ma solo la parte direttiva generale, e che, nelle mie predisposizioni, era riservata per Firenze una grande officina, cioè a dire di due mila operai. Non valse os-

servare le conseguenze importantissime di una grande officina per Firenze. Noi non andammo d'accordo; anzi ci separammo con una specie di dichiarazione di guerra, politica s'intende, perchè tutto ciò nulla tolse all'eccellenza delle nostre relazioni personali; perciocchè nell'accaduto non vi era stato altro che un diverso modo di considerare l'interesse generale dello Stato.

Confesso che da quel giorno (mi pare in febbraio del 1873) io perdetti fiducia nella durata del Ministero di cui faceva parte; perchè diceva tra me e me: contutchè il Ministero abbia avuta la fortuna di condurre felicemente l'Italia a Roma, pure non ha trovato molta grazia presso il partito che aveva avuto a bandiera: *Roma o morte*. Ora, se il diverso modo di considerare la questione ferroviaria, e la costituzione della capitale, finisce per distaccare uomini così autorevoli, come l'onorevole Peruzzi ed i suoi amici, il Ministero avrà poca vita.

Infatti alcune settimane dopo, estintosi il compianto Rattazzi, e sorta una quistione in verità difficile, il Ministero cadde.

Voce a sinistra. La valvola di sicurezza.

PRESIDENTE. Non interrompano.

SELLA. Avrò sbagliato, ma non è era il caso di apprezzamenti. Quello che è necessario si è che noi vediamo chiaramente come le cose sono procedute. (*Interruzione dell'onorevole Peruzzi*)

Non è mio costume di portare in pubblico delle conversazioni private senza l'autorizzazione, ed infatti prima di parlare oggi mi concertai coll'onorevole Peruzzi...

PERUZZI. Dica pure. Le risponderò.

SELLA. La ringrazio di questa sua autorizzazione, ripetuta pubblicamente, perchè è bene che ci spieghiamo in modo netto, chiaro e preciso. Non vogliamo che ci attribuiscono intenzioni che non abbiamo, ma nel tempo stesso non dobbiamo nascondere le intenzioni che abbiamo; se siamo ben chiari, credo che ne guadagnerà la cosa pubblica.

Ferrovie dell'Alta Italia! Qui era il massimo pericolo politico ed economico; politico, perchè è nella valle del Po che si decidono i destini d'Italia; economico, perchè è là essenzialmente dove si possono deviare i commerci; e ciò dico senza intenzione di menomare in verun modo l'importanza delle altre parti d'Italia. Vi era una direzione straniera, nel fondo e nella forma. Mi pareva che da parte della società non ci fosse osservanza per le autorità costituite come ci doveva essere; e queste erano considerazioni che mi avrebbero indotto ad agire in un senso. D'altra parte, o signori, io era compreso di un sentimento di gratitudine per la casa Rothschild, e la ragione è semplicissima. Io mi ricordo

dei tempi in cui questa casa ha reso dei servizi molto importanti, prima al piccolo Piemonte, poi scia all'Italia, ed ha reso servizi in momenti in cui c'erano dei grandi gruppi bancari, i quali dicevano che la questione italiana non valeva nè uno scellino, nè una goccia di sangue. A me pareva che fosse da tener conto di questa parte della nostra storia. Taluno mi dirà che erano affari, e che non ci si perdeva. Ma quando si tratta di centinaia di milioni, o signori, non basta l'interesse: ci sono anche delle questioni di fiducia, che per certe case che non amano poi arrischiare i loro capitali così sventatamente, sono le principali.

Ma, o signori, queste considerazioni dovevano cedere tutte davanti alla considerazione politica, davanti alla grande questione economica.

Concedetemi licenza di narrare alcunchè dell'accaduto.

Il ministro dei lavori pubblici di quei tempi, l'onorevole Devincenzi, aveva una quantità di reclami da società di ferrovie secondarie, alle quali la società dell'Alta Italia dava dei conti, che esse non consideravano sufficienti. Voi sapete benissimo come queste povere società minori non avevano modo di vederli, in nessuna maniera. Dunque facevano ressa. Ma vediamo, dicevano, questi conti, si nomini una Commissione, e si preghi anche il ministro delle finanze di delegare dei rappresentanti. Io confesso che non credeva ci fosse l'interesse delle finanze. Ma sì che c'è un interesse delle finanze, mi rispondevano; le contabilità delle garanzie non sono mica assestate, non si paga che su conti provvisori. Certamente l'onorevole Depretis non si terrà offeso se dirò che è impossibile che anch'egli sia al corrente dei mandati che si spediscono. Dunque, va bene: nominiamo anche noi dei rappresentanti.

Un giorno, tornando dal traforo del Moncenisio, trovo uno dei rappresentanti delle finanze in quella Commissione, il quale mi dice: Quella tale Commissione incaricata di verificare i conti della società dell'Alta Italia non riuscirà a far nulla.

E perchè?

Perchè la società non vuole dar nulla.

Ma, intendiamoci bene: le finanze sono interessate?

Sì, perchè credo che abbiamo pagato troppe garanzie.

Ah! allora è un altro discorso; se riguardava altre cose non era affar mio; ma se riguarda le finanze, è affare mio personale.

Viene la fine dell'anno, e si stavano redigendo quelle tali relazioni sull'amministrazione finanziaria. Era quello il primo anno, in cui si cominciarono a fare quelle relazioni, che l'onorevole Minghetti con-

tinuò, e che spero l'onorevole Depretis continuerà, non fosse che in grazia di ciò che sto per dire.

Ebbene, trovo nella relazione del Tesoro che, mentre quasi tutte le società avevano realmente riscosse somme inferiori alle previsioni dei bilanci, la società dell'Alta Italia aveva quasi sempre avuti dei pagamenti superiori alle previsioni dei bilanci. Rischiamo adunque di avere pagato troppo! Non c'è altro da fare che dare ordini precisi che non si spediscono più mandati per garanzie a favore della società dell'Alta Italia, se non quando le contabilità siano riscontrate definitivamente, e l'ordine fu dato.

Giunta la scadenza dei pagamenti delle garanzie, venne mezzo mondo a reclamare. Datemi le contabilità riscontrate, e si paga subito. Ma sapete che cosa mi si venne a dire? Che le carte di un triennio erano state mandate alla posta, cioè che se ne era già fatta della pasta per nuova carta, e si trattava di anni, la cui contabilità non era aggiustata. Vorrei che coloro, i quali sono tanto entusiasti delle società ferroviarie, si trovassero in frangenti di questa natura! (*Commenti*)

CRISPI ed altri. Era un cattivo Governo.

SELLA. I documenti erano annullati prima che fossero approvati da chi di ragione.

Voci. E lo Stato?

PRESIDENTE. Non interrompano.

SELLA. Lo Stato reclamava, lo Stato strillava, non gli si dava retta.

Voci. Ma pagava.

SELLA. Ecco ciò che fanno le grandi società: non danno retta al Governo.

LA PORTA. Coi Governi che non sono Governi.

CRISPI. Questo avveniva, perchè i ministri non facevano il loro dovere.

SELLA. Si pagava, ma sopra liquidazioni provvisorie.

CRISPI. Era lo stesso.

SELLA. Quando ho veduto questo, ho mantenuta la sospensione dei pagamenti.

Però, siccome non ci era ragione di dubitare di mala fede, si cercò modo d'accomodare le cose. Si fecero dei saggi sui mesi nei quali ci erano dei documenti. Da questi documenti si poteva desumere la prova del come stessero le cose.

Quelli che si sono occupati ad esaminare le 70 od 80 questioni controverse che pendevano con la società dell'Alta Italia, e che furono rimesse agli arbitri, avranno veduto la gravità della faccenda di cui si tratta.

PERUZZI. Ringrazio la convenzione di Basilea di avermi liberato dall'arbitrato.

SELLA. Ringrazio l'onorevole Peruzzi, poichè trova

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

un vantaggio nella convenzione di Basilea; e credo che non sia il solo ad essere di questo avviso.

Signori, non nascondo che in quel tempo io mi preoccupava molto delle condizioni di questa società, di una società importante, di una società i cui interessi erano connessi con quelli dei principali stabilimenti di Europa, di una società a cui erano affidati i tre quarti delle ferrovie nostre, se si considerano non i chilometri perchè questi significano poco, ma il numero delle tonnellate e dei viaggiatori chilometro; di una società cui erano commesse le linee di massima importanza politica e strategica.

Fu allora che venne affidata all'onorevole conte Digny la missione a Vienna per la separazione delle reti: missione la quale non ebbe seguito perchè l'onorevole Digny non poté andare subito a Vienna, ed intanto avvenne il cambiamento di Ministero, ed è perciò che vidi con qualche sorpresa domandati i relativi documenti, e pubblicati poscia nella relazione. Non è che io abbia a dolermene: soltanto rimasi stupito che ciò avvenisse.

Avvenuto il cambiamento ministeriale, io pregai gli onorevoli Minghetti e Spaventa di una particolare conferenza, anzi di una serie di conferenze sulla questione ferroviaria; imperocchè io desiderava dire loro l'animo mio su quello che si doveva fare; ma non nascosi neppure i pericoli, che, secondo me, avrebbe avuto la linea di condotta, che io credeva la sola conveniente agli interessi del paese.

Non se ne abbia a male l'onorevole Peruzzi, ma fino d'allora io dissi all'onorevole Minghetti, che se avesse risolta la questione ferroviaria in questo senso, egli sarebbe caduto, per opera dell'onorevole Peruzzi. (*ilarità*)

PERUZZI. E il contratto con le Romane chi lo ha stipulato?

PRESIDENTE. Non interrompa, risponderà.

SELLA. Nel 1864 l'onorevole Peruzzi fu uno dei delegati della società delle Romane per stipulare il contratto, ma quel contratto non comprende altro che il riscatto delle Romane. Le altre questioni sono risolte nel contratto colle Meridionali. Fino dal io sentiva che in questa questione tosto o tardi 1873 l'onorevole Peruzzi e noi saremmo stati discordi.

L'onorevole Minghetti si ricorderà che io richiama tutta la sua attenzione sulle ferrovie. Egli, ve lo disse ieri schiettamente, esitò un momento; studiò se per l'Alta Italia si poteva provvedere con la diminuzione del servizio, coll'aumento delle tariffe; se ne preoccupò molto, ed io confesso che, se l'onorevole Minghetti fosse entrato nella via di sostenere le società straniere, io avrei pregato i miei onorevoli colleghi di quella parte (*Accenna a sinistra*)

di accordarmi un posticino nelle loro file. (*ilarità*) Tanto erano profonde le mie convinzioni sopra questa questione!

L'onorevole Minghetti vi dichiarò recisamente ieri che gli rincresceva di entrare in questo mio ordine di idee; ma vide che modificazioni di tariffe non bastavano, che non bastava sopprimere qualche treno, ma bisognava venire alla Camera per proporre dei nuovi aggravii, e giunto lì, si fermò anche esso, come credo che si sarebbe fermato qualunque ministro di finanza, ed entrò in quella via, nella quale io non potevo che appoggiarlo.

Eccoci adunque, o signori, davanti all'Alta Italia in una posizione netta. Tutto quello che le spetta, sì, lealmente e con premura; ciò che non le spetta, ciò che risulta essere di spettanza dello Stato, no: lo stesso rigore, la stessa giustizia di fronte alle società come ai contribuenti, come a tutti. La società non poteva più vivere. Fu fatta un giorno una domanda in questi termini: quale contegno deve, a vostro avviso, tenere il Governo italiano colla società dell'Alta Italia, perdurando le condizioni attuali? Il contegno, risposi io, di non darle nulla più di quello che le spetta. E se si fa il riscatto? Ricordarsi del grande servizio che la casa Rothschild e la società, bisogna confessarlo, hanno reso all'Italia. E dichiarandosi che il riscatto si farà, si vorranno tuttavia mantenere intatte le condizioni attuali? Sì, fino a che il riscatto sia fatto. Insomma le trattative cominciarono: gli onorevoli Minghetti e Spaventa vollero fare a me l'alto onore di affidarmi queste trattative. Cominciarono a Roma, si ruppero, e poi si ripresero a Lucerna, e finalmente si conclusero a Basilea.

Si dice: queste trattative erano inopportune; imperocchè ne doveva conseguire un onere. So che degli uomini autorevoli dalle due parti della Camera hanno creduto inopportune queste trattative. Ma, signori, il ragionamento era questo. Il trattato della cessione della Venezia imponeva assolutamente l'obbligo della separazione delle due reti. Quando la Venezia fu ceduta, in buona fede, (quella buona fede, signori, che giova sempre così fra gli individui, come fra i popoli), quando fu ceduta la Venezia, fu forse attribuito all'Italia un carico dipendente dalla rete ferroviaria italiana? No, *neq; hinc, neq; inde*. Fu ammesso che ciascun Stato prendesse la sua parte di ferrovie colle conseguenze che ne potevano derivare.

La cosa languì, finchè l'Austria somministrava proventi, che bastavano per le due linee, finchè si aveva speranza in un rapido incremento dei proventi in Italia, tale da poter rendere anche la rete italiana fruttifera per sè. Ma, signori, che cosa suc-

cede? Succede un aumento straordinario nei prezzi dei ferri e dei combustibili; succede a Vienna una crisi così grave che non so se altre simili ne registri la storia, il famoso *krach*; furono miliardi che andarono perduti. Le grandi società non falliscono, fu detto oggi; andate a vedere a Vienna ciò che accadde! Ora in queste circostanze le strade ferrate meridionali dell'Austria si trovarono in cattive condizioni per la sola ed unica ragione che la rete italiana non fruttava.

Ebbene, non volete che l'Austria dicesse all'Italia: in buona fede prendete sopra di voi gli oneri che vi spettano: volete che noi continuiamo a mantenervi? Infatti si trattava di qualche cosa di simile, perchè la rete italiana si faceva mantenere dalla rete austriaca.

Io chieggo se chi ha un sentimento di dignità, davanti a reclami di questa natura, si sarebbe trattenuto a domandare se era opportuno o no. Si trattava dell'esecuzione di uno stretto dovere d'onore, e noi, per conseguenza, lo dovevamo adempiere senza esitanza, con premura.

Sapete bene, o signori, che il partito nostro si è fatta una religione del soddisfacimento degli impegni della nazione.

COMIN. Non è un privilegio del partito loro. È di tutta la Camera! Del paese! (*Rumori*)

PRESIDENTE. Non interrompano!

SELLA. L'impopolarità per mantenere gl'impegni del Tesoro ce la siamo presa noi e non voi. (Bravo! Bene! *a destra*)

CRISPI. Ci siete stati 16 anni; si capisce! Da qui a 16 anni vedrete!

SELLA. Almeno non siateci così crudeli! Vi abbiamo fatto un così bel nido del pareggio! (*Risa e rumori a sinistra*) Abbiamo affrontati noi tutti i dispiaceri; ci siamo abbreviata e amareggiata la vita. Almeno abbiate gratitudine! (*Rumori a sinistra*)

Ma, si dice, signori, è un carrozzino rovinoso. Che cosa non è stata questa convenzione di Basilea?

Se fra i posteri vi sarà qualche curioso che si vorrà divertire a cosa del resto poco interessante, a studiare un bell'esempio di singolare denigrazione, ne troverà uno *specimen*, come pochi ve ne fu nella storia, in tutte le infamie dette contro la convenzione di Basilea. Un carrozzino rovinoso... Ma cosa non fu detto? Meno male prima del 18 marzo. Si trattava di rovesciare un Ministero! (*Si ride*) Credevo che dopo il 18 marzo tutto fosse finito. Lo scopo era raggiunto...! No, signori; gli avversari non sono stati tanto generosi, dopo di avere vinto, hanno voluto farci sentire il *Veh victis!* in tutta la sua durezza. Ora è lecito giustificarci un po'! E voi signori avversari ricordatevi che gli

uomini si possono giudicare in due circostanze. Se sanno resistere alla cattiva fortuna. Ci sono parecchi fra voi che hanno saputo resistere nell'Opposizione e stare in minoranza molto tempo. (*Benissimo!*)

Adesso saprete voi resistere alla buona fortuna? (*Mormorio a sinistra — Segni di approvazione a destra*)

Ora, o signori, io vorrei aggiungere qualche cosa a ciò che fu detto splendidamente dai miei amici in difesa della convenzione; ma io sono in qualche imbarazzo.

L'onorevole presidente del Consiglio l'altro giorno disse che dovevamo per carità di patria guardarci da certe apologie. Io non ho capito bene a quali apologie egli alludesse. Io gli domando francamente: posso io intraprendere questa dimostrazione che la convenzione di Basilea non è onerosa alle finanze italiane? Sì, o no? Se la patria ne ha danno preferisco tacere.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Lo faccia pure.

SELLA. Posso parlare?

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io credo che sarebbe un danno maggiore, se condannassi l'onorevole Sella al silenzio. (Bravo! *a sinistra*)

Voci. Ben detto. (*ilarità*)

SELLA. Ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio, e mi permetto di aggiungere, ringrazio l'amico personale Depretis della risposta, per il fondo e per la forma. (Benissimo! *a destra*)

Capisco che in tutti i casi le mie parole saranno innocue, perchè è chiaro *a priori* che se ho fatto una cosa, l'ho fatta con convincimento della sua utilità per la patria.

Fu detto: la base della convenzione è affatto sbagliata, voi siete partiti dall'assurdo: siete partiti dalla spesa. E dopo vista la mia lettera al Conte Digny fu detto: Voi stesso indicavate che la separazione delle reti dovesse essere fatta in ragione del reddito. E come va che avete cambiato base nella convenzione di Basilea?

Nella stessa Commissione era rimasto inesplicito il mio contegno, tanto che nella prima redazione della relazione si diceva: non si capisce come l'onorevole Sella dopo avere scritto una lettera al conte Digny in cui diceva: la base della separazione delle due reti deve essere desunta dal loro reciproco reddito, poi egli assume per base delle trattative il prezzo del costo. Ma la Commissione ed il suo gentilissimo relatore, non appena ebbero data ragione dell'accaduto, convennero nel modificare intieramente la redazione della relazione in questa parte. Per il che ringrazio sinceramente l'onorevole relatore.

PUCCINI, *relatore*. Era un dovere.

SELLA. Ma fui sorpreso quando intesi l'onorevole Barazzuoli ripetere l'obbiezione, ed inveire sospirando contro di me. (*Risa prolungata*) La mia prima offerta è stata appunto fatta avuto riguardo al reddito. Ma per fare un contratto bisogna essere in due. E sapete che cosa rispondeva l'altra parte? Rispondeva: eccovi il nostro conto; noi abbiamo speso in Italia 782 milioni, e questo capitale lo abbiamo trovato emettendo delle obbligazioni al saggio medio di lire 239; il servizio di queste obbligazioni dura novantatré anni, e costa lire 16 50 l'anno per caduna obbligazione; non hanno ritenuta, sono pagabili in oro; importano quindi una spesa complessiva di 54 milioni all'anno, in oro, e senza deduzioni, durante novantatré anni. Ecco la domanda dell'altra parte, ed ecco come ci troviamo di fronte.

Io diceva: non so che farci se avete speso molto, ma io so che questa strada non rende che tanto.

Ma il mio interlocutore, il quale non so se fosse così grande professore di economia politica come l'onorevole Barazzuoli, ma di affari certo si intendeva (*Ilarità*), mi osservava: ma come? Avreste la pretesa di valutare il reddito di una ferrovia in base all'anno passato? E mi presentò il conto del prodotto di cui, a suo giudizio, può essere capace la rete. E ragionava nel seguente modo: l'ammontare del prodotto netto del 1874 è stato di 35 milioni e mezzo. (Parlava di 35 e mezzo anziché di 31 milioni e mezzo perché riteneva come imputabili a beneficio del 1874 quattro milioni altre volte ritenuti come spesa di esercizio, e che nel 1874 si vollero importare a conto capitale.)

Poi soggiungeva: voi mi fate fare dei convogli inutili che ci costano 2,200,000 lire all'anno, e volete detrarmi dal conto del prezzo delle strade ferrate il costo dei convogli inutili che mi fate fare? Voi mi forzate colla vostra prepotenza di Governo ad applicare tariffe insufficienti e subiamo per ciò una perdita di 4,800,000 lire. In totale sette milioni.

E seguiva: il corso forzoso lo volete mantenere per tutti i novantatré anni? Volete obbligarmi a fare i miei conti come se il corso forzoso dovesse durare per tutti i novantatré anni? Non vale nulla questa obbiezione? E mi faceva un conto di lire 5,400,000.

Ma poi ci era un altro elemento. « Il prodotto delle strade ferrate in tutti i paesi van crescendo col crescere della popolazione, dell'agiatazza e di mille altre cause. Si tratta dunque di una proprietà la quale è in incremento di prodotto. Non mi volete dar niente per questo? » E domandava un aumento del 30 per cento. Fra poco ne discorreremo; la do-

manda era meno assurda di quello che possa parere, e portava nel conto altri 13 milioni; cosicché in sostanza, secondo il suo conto, il calcolo del reddito si sarebbe dovuto valutare a 60 milioni.

Ma lasciamo stare i numeri adesso: prendiamo i criteri. Si poteva, sì o no, pagare questa ferrovia soltanto in ragione del reddito, impedendo la soppressione di qualche convoglio o l'aumento di qualche tariffa? Si poteva in realtà valutare che durante i 93 anni il corso forzoso dovesse continuare come in oggi? Si poteva negare l'aumento successivo del movimento? Non si poteva; perciò la base del prodotto del 1874 poteva essere un punto di partenza, ma, evidentemente, sarebbe stata un'iniquità se si fosse sostenuto definitivamente che questa rete si doveva riscattare solamente in ragione del reddito, tenuto conto delle attuali circostanze. Si sentiva che era esagerata da una parte la domanda, dall'altra la pretesa. Si cominciò a dire a mezza voce: da un lato si potrebbe fare il riscatto dando il 5 20 per cento sul capitale speso; dall'altro lato invece, assumetevi il capitale speso parte in obbligazioni e parte in azioni a cui assegnerete il 3 per cento. Ma il fatto sta che le trattative a Roma andarono fallite. Furono riprese a Lucerna. Dopo avere ragionato molto, un bel giorno venne fuori una domanda. Dopo avere discusso tanto della situazione del paese, della situazione dell'opinione pubblica che io rappresentavo acerba, ma non sapeva che potesse essere sino a questo punto, fu detto: « Insomma, come trattate voi in Italia le società ferroviarie in fallimento? »

« Ecco l'esempio delle Romane. Per evitare i guai infiniti delle società in fallimento, noi facciamo questo; assumiamo a conto dello stato attivo e passivo della società, inoltre diamo uno e mezzo agli azionisti. Ebbene, ci si disse, trattate l'Alta Italia come avete trattato le società ferroviarie fallite. »

Per conto mio, signori, ho accettata quella proposta e venni al Ministero ad esporre il risultato, ed anche esso accettò.

Era possibile rifiutare? Era (non mi servo più della parola *onesto*) (*Ilarità*), era discreto rifiutare?

Considerate, o signori, la gravità del precedente creato non solo da un Ministero cui si potesse rimproverare di non tener conto della pecunia pubblica. Vi era un sistema di riscatto proposto nella lettera del Ministero Lanza, stipulato dal Ministero Minghetti, e per due volte approvato dagli uffici e dalle due diverse Commissioni da essi nominate.

Il voto della Camera veramente non c'era, ma io domando, signori, se non si poteva presumere questo voto.

Quindi, signori, venne accettata la parificazione

dell'Alta Italia alle Romane, e sapete come rimaneva la società? Ne discorro perchè udii obbiettare che rimaneva colla rete austriaca che dava grassi prodotti, e quindi poteva fare qualche maggior sacrificio sulla rete italiana.

Ho trovato fra i documenti mandati alla Commissione dall'onorevole Zanardelli ministro dei lavori pubblici un documento, in cui si valuta quello che rimarrebbe alle azioni austriache, una volta fatto il riscatto, secondo la convenzione di Basilea.

Sapete cosa rimane secondo questo documento?

Rinunziando al prodotto della rete italiana, ma ricevendo la società dall'Italia tutto quello che le spetta in base alla convenzione di Basilea, ed i prodotti della rete austriaca, agli azionisti rimarrebbe: se la gestione della rete austro-ungarica fosse come quella del 1873, il 2 3/8 per cento; se fosse come quella del 1874, rimarrebbero in perdita, non avrebbero neppure di che pagare le obbligazioni; se fosse come la media 1873 e 1874 rimarrebbe agli azionisti 0 80 per cento. Questo risulta dal documento che è stato mandato alla Commissione dal ministro dei lavori pubblici. E così essendo, domando se io poteva rifiutare le condizioni che erano state fatte, e se alla sua volta poteva il Ministero, del quale io era il mandatario, ricusarne la sanzione? Quindi, a mio modo di credere, siamo più che giustificati.

Però taluno potrebbe farmi una osservazione, ne convengo, cioè che ho ammesso l'estinzione delle azioni, mentre, se si desse, come si fa per le Romane, l'uno e mezzo di rendita perpetua, non ci sarebbe l'estinzione, e sebbene una rendita perpetua valga più che un'annuità temporanea, tuttavia, facendosi l'estinzione al saggio dell'uno e mezzo, la società ha un vantaggio. Ma d'altra parte vi debbo...

TOSCANELLI. Chiedo di parlare per un fatto personale. (*Si ride*)

SELLA. Prego l'onorevole Toscanelli di osservare che non l'ho nominato, che non ho nemmeno pensato a lui.

PRESIDENTE. Io mi intendeva appunto di farlo osservare all'onorevole Toscanelli.

TOSCANELLI. Spiegherò il fatto personale.

SELLA. Vuolsi osservare dall'altra parte che la società deve ancora pagare 30 milioni di lire austriache al Governo Austro-ungarico per residuo del prezzo delle linee venete; deve ancora sopportare la perdita che nasce dal rimborso dei Buoni lombardi; che è una perdita enorme: è una perdita di 52 milioni sul complesso delle due reti; ma voglio compensare in parte codesta perdita colle obbligazioni delle società già estinte. Dedotti per questa ragione 34 milioni dai 52, restano 18 milioni di perdita, la

cui metà cioè 9 milioni va a carico della rete italiana. Inoltre vi sono quei tali 6 milioni che già dedusse il commissario governativo l'ingegnere Berutti sul materiale mobile. Anche questa perdita andrà a carico della società che rimane al di là dell'Isonzo.

Finalmente, se non vado errato, se le informazioni che ho avute non sono inesatte, il materiale mobile applicato alla ferrovia ligure, nel quale mi fu detto che figurava la parte peggiore, e che si deve prendere al prezzo di stima e non a prezzo di scrittura, darà luogo forse ad una perdita di altri 8 milioni. Per cui, se si uniscono queste varie cifre, cioè i 30 milioni di lire austriache per residuo di prezzo, i 9 milioni per la metà della differenza fra la perdita dei Buoni e le obbligazioni esistenti, i 6 milioni dedotti dall'ingegnere Berutti, gli 8 milioni sul materiale ligure, si avrà, un totale di un 50 milioni o qualcosa di simile.

Voci. 50 milioni?

SELLA. Ora a questa società che mandiamo al di là dell'Isonzo con questa serie di debiti attinenti alla rete, cosa date voi per le sue azioni? Gli date un'annualità che, ridotta in capitale, vale oggi 56 milioni.

In realtà, o signori, va via quasi quasi colle mani vuote. Fate bene i conti. (*Interruzione*) Forse non mi sarò spiegato chiaro. Si dà agli azionisti l'uno e mezzo per cento con un po' di estinzione ossia un'annualità di 3,700,000 lire per 93 anni: se ne valutate il valore al saggio attuale troverete lire 56,000,000. Sicchè la società se ne va via con 56 milioni; ma coi debiti dei quali ho parlato; in guisa che, con un po' di politura dell'amico Correnti, in realtà non so che cosa le resti. (*ilarità*)

Ma lasciamo l'opera dell'amico Correnti.

Io vi debbo dichiarare, signori, che quando narrai i risultati ottenuti ad un industriale, in cui gli affari non avevano per nulla diminuito il sentimento della sua innata probità, e che appunto per l'abitudine degli affari e per la conoscenza dei paesi stranieri, si interessava grandemente del buon nome dell'Italia, quando gli ebbi narrato tutto; sapete quale fu il suo giudizio? Che io era stato indiscreto. Indiscreto! Tal giudizio mi riesci doloroso.

Signori, il riscatto delle Romane a qual patto si fa? L'ho detto per quello che riguarda gli azionisti. Ma volete saperlo anche come risulta rispetto a chilometri? Per riscattare le Romane si danno 17,370 lire di rendita a chilometro; per l'Alta Italia se si prescinde dal materiale mobile e dagli approvvigionamenti 16,800: ora il prodotto lordo delle Romane è di 16,000, mentre quello dell'Alta Italia è 34,000; e il prodotto netto delle Romane è stato nel 1874

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

di 4786 per chilometro, e quello dell'Alta Italia fu di 18,000 lire. Ma, o signori, lasciamo stare questo terreno del capitale, poco importa che gli azionisti, come mi dirà qualcheduno, abbiano più o meno; questo è un altro discorso. La convenzione resta tuttavia onerosissima per le finanze. Vediamo a che si riduce quest'onere.

Il materiale mobile non vale nulla, fu detto: cosa non fu scritto sopra questo materiale mobile? Si misero le cose in maniera, con una buona fede tanto singolare, come se questo materiale mobile si pagasse in contanti, e non ci fosse una enorme riduzione. Si disse: si perde 30, 40, 50 milioni; furono tirati fuori dei numeri singolarissimi.

Ora il mio amico Becruti, in una lettera spiritosa, e l'altro giorno l'amico Maurogò nato nel suo splendido discorso hanno dimostrato che il contratto era fatto in maniera che il materiale mobile era interamente regalato. Difatti il materiale mobile nelle scritture è conteggiato a 139 milioni. Deduciamone i 6 milioni che furono detratti per l'aggio, come risulta dagli allegati della convenzione. Restano 132 o 133 milioni.

Siccome, o signori, voi date soli 56 milioni alla società, la quale spese del proprio senza contare i prestiti 187 milioni e mezzo per fare le reti italiane, ed in tanto contante, poichè allora non c'era il corso forzoso, anche lasciando da parte quei debiti di cui testè parlavo, voi vedete, dico, che questa società ha perduto 132 milioni. Per conseguenza la perdita fatta direttamente dalla società vale tutto quanto il materiale compreso quello della Liguria.

Ma lasciamo stare questi ragionamenti estremi, e vediamo se in tutti questi giudizi sul materiale mobile non ci sia stato un po' di fantasmagoria.

L'egregio relatore della Commissione sapete che cosa dice?

« È a credere adunque che la società fatta accorta della sua deficienza, siasi data durante il 1874 la cura lodevole di accrescerla e completarla; ma la cosa si rivela precisamente al contrario. E valga il vero; sono registrate nell'inventario del 1873, 1318 locomotive, mentre sole 1298 ne ha il 1874: le carrozze per i passeggeri erano 3386 per il 1873, e sole 3358 se ne contavano nell'anno successivo; di 25,887 carri disponeva la società pel 1873, e già nell'anno seguente si riducono a 25,873. Ora come spiegare, dice il relatore, una diminuzione numerica nel materiale ed un incremento di altri 16 milioni nel suo valore?

« Si dirà: è effetto questo di una savia riforma, eccetera. » E seguono termini molto vivi, che temo che siano sfuggiti all'onorevole mio amico Puccini, perchè adesso, dopo il contegno che si deve avere

colla società, queste espressioni mi pare che non stiano più; poi segue:

« Di vero una radicale riforma, quale da noi si è messa innanzi, non si compie senza farne trapelare verbo al di fuori; e uno sguardo solo dato alle macchine, carrozze e carri della nostra rete varrà a scusarci dallo spendere più parole sopra il tema ingrattissimo. Quelle 87 macchine poi ad un asse motore, dichiarano aperto, come la società tra i suoi mobili tenga e conservi inutili strumenti, condannati dalla pratica, rifiutati dal progresso meccanico moderno, degni in tutto di far bella mostra di sé in un museo d'antichità creato a posta per servire alla storia delle strade ferrate. »

Il periodo è splendido. (*ilarità*)

Ora, come stanno le cose? Vediamo questi numeri come sono.

Lascio stare la parte storica, perchè non ha che fare col caso nostro, e mi si permetta di esaminare solo quello che ci interessa.

Esaminando lo stato del 1873 e lo stato del 1874 si trova che il materiale mobile è diminuito, diminuite le locomotive, diminuiti i carri, e se si prende per poco l'altro stato in cui è contenuto il valore di questo materiale, si trova che il materiale da un anno all'altro è cresciuto in valore. Ecco quello dice il relatore, e l'argomento fa un certo effetto. Parecchi deputati, letto questo periodo, sono venuti da me per domandarmi: ma come avviene questa cosa? Erano tutti un po' allarmati. Hanno sentito dire tante cose intorno al materiale mobile, e vedono poi il relatore, colla sua autorità personale, coll'autorità che gli viene dalla Commissione, che dice: badate, sono diminuite le centinaia di carri e di locomotive, ed è cresciuto il valore di parecchi milioni!

È vero che nel 1873 vi era un totale di locomotive, di carri e carrozze maggiore di quello che figura nel 1874, ma vi è una colonnetta che è sfuggita all'occhio, del resto penetrante, dell'onorevole Puccini; ed è la colonna del materiale non consegnato. Parlerò solo di ciò che riguarda la rete italiana, e non, come fece il relatore, con effetto di aumento di confusione, del complesso della rete italiana e dell'austro-ungarica. Negli stati del 1873 vi sono 67 locomotive non consegnate; vi sono 70 carrozze non consegnate; vi sono 690 carri da merci non consegnati; vi sono 50 carri diversi non consegnati. Naturalmente, se non erano consegnati, cioè a dire se erano ancora presso il costruttore, che non li aveva ancora rimessi alla società, figuratevi se erano pagati, epperò se erano rappresentati nel conto capitale della società! Anzi di solito si tiene in mano per un certo tempo, ed a titolo di

guarentigia, una certa parte del valore del materiale consegnato.

Debbesi quindi, se si vogliono paragoni attendibili, mettere fuori conto il materiale non consegnato: ora, se voi fate il confronto fra il materiale consegnato nel 1874 e nel 1873, voi troverete che nel 1874 c'erano 52 locomotive più che nel 1873; c'erano 70 carrozze di viaggiatori più che nel 1873; c'erano 785 carri da merci di più che nel 1873; vi erano 62 carri diversi più che nel 1873. Insomma troverete perfettamente spiegato quello che è accaduto. Anzi, osserverete che i biasimi contro la società cadono del tutto di fronte alla verità. Veramente, poichè io sostengo l'esercizio governativo, non dovrei fare gli elogi della società, ma conviene fare giustizia per tutti.

Di quelle tali macchine a un asse motore, che, a quello che vedo, hanno dato un poco sui nervi all'onorevole relatore, bisogna convenire che un certo numero ce ne vuole per il servizio delle stazioni, ed altri minori servizi: una grande rete ha bisogno di macchine a un asse motore, altrimenti questi servizi costerebbero troppo caro. Quindi conceda l'onorevole relatore che essa ne abbia un certo numero.

Ma io osserverò questo, che nel 1873 erano 103 le macchine a un asse motore, nel 1874, non ce ne erano più che 87; conseguentemente vi sono 16 macchine a un asse motore che o furono alienate, o sono andate in modificazione per essere accresciute di assi motori.

Non conviene pertanto esagerare. Io non voglio mica dire che tutti i conti fossero perfettamente tenuti, Vedete che vi ho narrati fatti abbastanza gravi, ma concediamo che molti conti sono abbastanza esatti.

Si vuole un'altra prova, o signori, della verità sotto certi rispetti di questi conti?

Coloro che si sono occupati del contratto fatto l'anno passato, cioè del contratto fatto colle Meridionali si ricorderanno della formula per valutare la spesa di esercizio, appunto per tenere conto delle riparazioni del materiale mobile, ecc. Io avevo pregato il mio amico Berruti di fare il calcolo di quello che avrebbe costato l'esercizio dell'Alta Italia applicando la formula concessa con tanta difficoltà alle Meridionali, e creduta da parecchi così vantaggiosa a questa società.

Ebbene, è risultato questo, che l'Alta Italia pel 1874 avrebbe speso 20,332 lire a chilometro. Secondo la formula delle Meridionali avrebbe dovuto spendere lire 19,738. Per cui non abbiamo termini tali da poter presumere che questa società trattasse

poi così male questa parte della sua amministrazione.

Io osservo poi, che se si fosse fatto questo riscatto due anni addietro, quando il prezzo dei ferri era così elevato, non so se colla stima avremmo ottenuto un valore maggiore o minore. Per quel che riguarda il servizio cambia forse? Potete voi equamente sostenere di far sopportare oggi alla società tutta la perdita che risulta dal ribasso dei ferri?

Ma mi direte: noi non vogliamo più sentire parlare di dettagli: discorriamo dell'onere annuo per le finanze. L'aggravio annuo, voi lo confessate nella vostra relazione, è di circa 5 milioni durante il corso forzoso; ora poi dite: si ha da fare questo, si ha da fare quell'altro, chi ci aggiunge 5, chi 10 milioni, per cui voi sentite affermare che l'onere annuo per la convenzione di Basilea partendo dal minimo di 5 milioni, può salire a 10 ed anche a 15 milioni all'anno.

Ora mi sia permesso di fare qualche osservazione contro queste affermazioni che potrebbero fare cattiva impressione nell'animo vostro.

Nè credo, signori, che si debbano andare immaginando ragioni diplomatiche che abbiano sforzato il presente Ministero ad accettare la convenzione, come ha detto l'onorevole Bertani. Ma non tocca a me dire queste cose... Scusi l'onorevole Depretis l'antica abitudine di difendere il Ministero. (*Risa*)

Poichè volete tutti la convenzione colla piccola aggiunta del compromesso di Parigi, voi siete certamente tutti persuasi che essa non è onerosa, ma per il pubblico fuori di qui che capisce un poco meno la facilità e la grazia di certe evoluzioni... che ha sentito dire intorno a questa convenzione cose d'orrore, dorrebbe parere grave, e si è detto, quasi come un secondo macinato.

Parliamone un poco, o signori, di quest'onere.

Partiamo dai cinque milioni di onere annuo che ammise nella sua relazione l'onorevole Spaventa, durante il corso forzoso. Aggiungiamo pure l'onere che dipende dai cento milioni, o cento venti, e siano anche cento cinquanta milioni di capitale necessari nel decennio onde ampliare e completare la rete, ed ammettiamo pure che si giunga così ad un onere annuo di dieci, dodici milioni.

Badate poi che in una questione di questo genere disputarsi intorno alle 500 mila lire od al milione all'anno, significa, non dirò non sapere quello di cui si discorre, ma non pensare a quello di cui si parla. Sarebbe come uno che avesse una grande tenuta, e che venisse a fare il conto delle cinquanta, delle mille lire. Massime per cosa aleatoria, mutabile come questa!

Partiamo dai cinque milioni ammessi dall'onore-

vole Spaventa. Se si sopprime il corso forzoso si riducono ad un milione e mezzo. Il corso forzoso durerà in perpetuo? (*Movimenti diversi*) Se credete che debba essere tolto, non dirò prestissimo, perchè non bisogna esagerare mai, ma ragionare da uomini freddi che non esagerano niente nè in un senso, nè in un altro, evidentemente dei quattro milioni che si guadagnerebbero ne vorrete ben calcolare un'aliquota fin da oggi.

Tariffe, riduzioni di convogli. Certo può dar luogo a diminuzione di oneri, ma è materia sulla quale bisogna andare pianino.

Io non credo mica che si tratti qui di una semplice industria, come per esempio, vendere dei panni, del grano, o che so io; è una questione di tutt'altro genere la questione ferroviaria. Vedo che per le strade ordinarie il capitale di costruzione lo danno lo Stato, la provincia, il comune, i vicini, secondochè si tratta di strade nazionali, provinciali, comunali o vicinali. Sta in principio che il traffico stesso della ferrovia debba pagare il servizio del capitale? Un ragionamento di questa natura equivarrebbe perfettamente a quello che ammetteva le strade ordinarie pagate soltanto col frutto del pedaggio, vale a dire con ciò che uomini, cavalli e carri dovevano pagare per transitare sulla strada. Si è creduto un progresso il considerare il capitale speso nelle strade come un interesse generale il cui carico si poteva lasciare allo Stato, alla provincia, al comune, poichè tutti, anche coloro che non passano sopra la strada ricavano un utile dalla sua esistenza; perfino la manutenzione della strada è a carico del pubblico cui riguarda. Il solo esercizio è a carico del cittadino, il quale si paga il carro, il cavallo e chi lo conduce. Io credo che prima di concludere sulle strade ferrate convenga un po' considerare le cose anche sotto questo aspetto. Pazienza se si tratta di paesi dove vi furono dei capitalisti che hanno fatto a loro rischio e pericolo delle strade ferrate; allora sta bene. Sono, ad esempio, in 50 che hanno arrischiato parte del loro patrimonio per fare una strada ferrata; lo Stato non se ne ingerisca, lasci fare a coloro che debbono trar profitto dal loro capitale; ma quando si tratta di strade costrutte, sovvenute in gran parte e riscattate dal Governo, io non posso credere la cosa così semplice come la pensa l'onorevole Genala.

Ma tuttavia, anche ammessi questi principii, secondo cui vuolsi andare a rilento nel crescere tariffe, o diminuire servigi, purchè le spese speciali di esercizio siano coperte, pure volendo crescere il reddito delle ferrovie dell'Alta Italia non credete voi che qualche cosa si possa fare? Non credete possibile ridurre qualche convoglio senza danneggiare troppo

i cittadini, o crescere lievemente qualche tariffa senza farne una tassa troppo pesante? Non c'è qualche cosa da fare?

Ma vi è un altro argomento sopra il quale chiamo tutta la vostra attenzione, ed è quello dell'aumento del prodotto delle ferrovie. Io sono d'opinione che parecchi di coloro i quali hanno parlato della convenzione, non abbiano abbastanza riflettuto alle conseguenze dell'aumento del prodotto di una ferrovia.

Se la Camera me lo concede, io non la voglio certo infastidire ed ingolfarla troppo nei numeri, ma dirò alcune parole, poichè è un argomento importante. Alla fine dei conti la votiamo tutti questa convenzione. (*ilarità generale*) Sicchè avete interesse anche voi di conoscere le cose, e se trovate qualcheduno disturbato dagli errori che si sono diffusi, credo abbiate interesse anche voi di rassiecurarlo. Dunque ci guadagneremo tutti.

Le ferrovie dell'Alta Italia nel 1875 diedero un prodotto brutto di 35 mila lire il chilometro, nel 1865 davano 23,392, cioè a dire che nel decennio il prodotto brutto crebbe del 49,6 per cento.

Parrebbe dunque che in media fosse cresciuto il prodotto brutto di queste linee del 4,96 per cento all'anno, ma non sarebbe esatto. Il prodotto di un anno cresce su quello dell'anno precedente come fa l'interesse composto. Se fate il calcolo colla formula dell'interesse composto, troverete che l'aumento medio del prodotto brutto delle ferrovie dell'Alta Italia fu di 4,1 per cento all'anno.

Ora, signori, quest'aumento del 49 per cento durante il decennio, o, se volete del 4,1 all'anno per lo stesso decennio, volete voi supporre che, per essersi fatto il riscatto di queste ferrovie, abbia a cessare interamente? Veramente colla prospettiva dell'esercizio biennale che ci sta avanti, non so che cosa succederà. Ma voglio sperare che una soluzione definitiva verrà prima della scadenza del biennio, giacchè mi farebbe troppo male il pensare che quelle popolazioni dovessero stare due anni in una situazione come quella lì, che io chiamo deplorabile, perchè voi intendete bene che, economicamente parlando, è un danno enorme. Infatti con chi, e come volete andare a parlare di combinazioni commerciali, di sacrifici dell'oggi in vista dello sviluppo del traffico di domani? Non c'è niente da dire; è una morte economica. Ma è evidente che si deciderà prima questa questione, perchè il Ministero non può lasciarla a lungo insoluta, nello stato transitorio che l'onorevole Correnti ha creato, per soddisfare ad una necessità politica. O se non l'ha creato, si è rassegnato a crearlo.

Ma, signori, lasciando da parte questo incidente, voi non potete mica ammettere che questa scala

ascensionale abbia da cessare, perchè è avvenuto il riscatto. Per quanti anni volete voi accordarlo questo aumento del 4,1? Se me lo accordaste per 20 anni, verrebbero fuori dei numeri troppo grossi che io non oso dire; ma accordatemelo solo per un altro decennio. C'è stato un periodo in cui ha dato questo incremento; supponiamo di salire anche il decennio venturo colla stessa velocità con cui abbiamo salito il decennio passato. Invito coloro i quali si dilettaano di conteggi, a mettere il problema in questi termini: ricordatevi della sentenza biblica che *omnia in numero, pondere et mensura*. Vi è una annuità la quale si suppone crescere del 4,1 per cento durante un decennio, e poscia si suppone rimanere dopo il decennio costantemente al punto cui è giunta nel decennio stesso. Quanto vale oggi questa annuità?

La risposta dell'aritmetica è la seguente: quest'annuità vale oggi non uno, ma vale 1 324, cioè vale un terzo di più. (Il valore della annuità è 1,324, ovvero 1,34 secondochè i conti si fanno in base al saggio dell'interesse del 6 ovvero del 5 per cento.) Ora, signori, il prodotto netto di cui parliamo, qual è? È qualche cosa che si approssima da 32 a 34 milioni, se teniamo un qualche conto delle osservazioni fatte sul corso forzoso, sulle tariffe, sui servizi. Disputate, se vi garba, di un milione in più od in meno; questo non m'importa. Metto 33 milioni per istabilire un numero prossimo al vero; il terzo di questa somma è di 11 milioni. Di questo aumento si deve in coscienza tener conto nè si può fare a meno di tenerne conto, come dice benissimo l'egregio Monti, senza negare a dirittura la giustizia.

L'annuo incremento dei prodotti della ferrovia ha adunque per effetto di accrescere il valore vero delle strade ferrate dell'Alta Italia di circa 11 milioni all'anno. Ripeto ancora: si potrà disputare se 10, se 11, se 12, perchè le sono cose aleatorie, cosicchè le sottili discussioni mi paiono, non dirò destituite di senso comune, poichè ciò non sarebbe parlamentare, ma mi paiono non corrispondere alla natura dell'argomento di cui trattiamo.

Prendendo la cosa all'ingrosso, se si tiene conto di questo incremento, che certamente vale molto; se teniamo conto del corso forzoso, che bisogna pure scontare in qualche maniera; se teniamo conto della regolarizzazione del servizio, di qualche aumento nelle tariffe, sapete quale è la mia conclusione? La mia conclusione all'ingrosso è la seguente: che la convenzione di Basilea non porta onere sensibile al bilancio. (*Mormorio a sinistra*)

Signori, è una convinzione risultante dal lungo studio della questione. Vi è una anticipazione per parte delle finanze, non lo nego, ma se voi fate bene i conti, se contrapponete tutti gli aumenti futuri

cui accennai all'onere attuale dei 5 milioni indicati dall'onorevole Spaventa, e degli altri 7, 8, 9 milioni, come più vi aggrada, che occorrono per il servizio non dei 98, ma dei 150 milioni di capitale per fare i lavori necessari per compire le strade, voi vedrete come sia stata una ingiusta guerra quella che si è fatta alla convenzione di Basilea, quando fu combattuta nel modo che voi avete udito. Ma fortunatamente il giorno della giustizia è arrivato.

Dirò ancora poche parole e poi chiederò un momento di riposo.

PRESIDENTE. Onorevole Sella, desidera ora di riposare?

SELLA. No, no!

La convenzione di Basilea, prescindendo dall'esercizio vi dà una magnifica rete con tali patti, che come dimostrarono gli onorevoli Maurogò nato e Spaventa, voi pagate 600 milioni ciò che costò 724. Riflettete che se aveste dovuto trovare questo capitale, emettendo rendita al vantaggioso saggio attuale, e non al saggio dei tempi in cui furono fatte le spese, ed in cui avreste dovuto farne la emissione, perchè le differenze sarebbero in tal caso anche assai maggiori, ci troveremmo gravati di un'annuità di nove milioni, maggiore di quella che sarà per la convenzione di Basilea.

Vi si dà, o signori, questa rete in buono stato.

Sono state dette molte cose. Capisco che da un anno o un anno e mezzo non si è fatto molto; e non so quel che si farà nel famoso biennio. Certo è che al 31 dicembre 1874 la rete si trovava in buono stato; certo è che a termini della convenzione di Basilea la società è obbligata a tutte le riparazioni ordinarie e straordinarie, sicchè egli è come la ferrovia fosse oggi in buono stato.

Signori, io vi confesso che non sono uso a farmi illusioni. Ho sperimentata abbastanza la vita; ma confesso che io mi era lusingato.

A dirla in breve, tornando in patria io pensavo: si restituisce al dominio nazionale ed a condizioni assai vantaggiose la più grande, la più bella, la più importante delle reti ferroviarie: si consegue la emancipazione economica della nazione, la libertà dei passi alpini... Vi sarà un applauso od almeno per parte degli avversari un benigno compatimento.

Altro che applauso! (*ilarità*) Se fosse stato nel 1870 o nel 1871, quando si era un poco inquieti, forse il contegno sarebbe stato diverso; adesso c'è bonaccia, tutti dormono, pericolo politico non ce n'è. Quindi non fu tenuto conto di nulla! (*Bravo! a destra*)

Questo non bastò; un formidabile *crucifige* si gridò da tutte le parti. Io capisco; le esigenze della politica sono crudeli; si voleva abbattere un partito.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

Ma nemmeno questo non bastò: il *crucifige* ha continuato più intenso che mai. Non bastò che al nostro partito fosse stata inflitta una ferita mortale nel 18 marzo, ci furono delle frotte che vennero sopra di noi a calpestarci ed a farci ingenerosamente sentire il *vae victis* in tutta la sua forza.

La convenzione di Basilea doveva a qualunque costo essere un carrozino: indi la missione del mio amico Correnti.

Parlando dell'onorevole Correnti, io devo anzitutto dichiarare che col Correnti ho fatto vita comune in certi giorni, che hanno creato tra di noi vincoli di affetto, i quali finchè l'uno e l'altro vivremo certamente non cesseranno.

Vengo quindi a parlare dell'opera sua. Egli lo sa, nè ha bisogno che lo dichiari, ma per norma dei colleghi dico che io parlerò di lui con tutta la benevolenza.

Io mi congratulo cordialmente coll'onorevole Correnti di quello che egli ottenne relativamente al modo di pagamento, imperocchè questa fu una vera e degna riforma della convenzione di Basilea: non mi perito di confessare di averla chiesta invano. Quindi con lui mi congratulo di avere ottenuto ciò, perchè infatti questa modificazione è veramente una di quelle che possono dirsi utili: non costano ad una delle parti, e sono grandemente vantaggiose all'altra, non solo come Tesoro, ma anche come movimento del numerario, come movimento del credito.

Quanto ai 12 milioni, non è che la somma considerata in sè non potesse anche essere un balsamo per chi si è tanto adoprato onde migliorare la condizione delle finanze; ma io debbo dire che questa riduzione di prezzo in me ha prodotto una certa apprensione. Io temo che questa ulteriore deduzione dal pochissimo che rimane alla società faccia l'effetto di una prepotenza dello Stato verso una vittima; perchè, o signori, davanti allo Stato niente può resistere. Chi resiste davanti ad uno Stato? Trattandosi di una società che non può crescere tariffe, che non può ridurre convogli, che non può far niente, senza il consenso dello Stato, dovete confessare che la è gente legata mani e piedi davanti allo Stato. Ora, in queste condizioni, osereste voi spingere la ingenerosità, per esempio, a chiedere oggi la riduzione di qualche milione? Voi intendete quindi il perchè io temo che la riduzione di 12 milioni non abbia fatto buon effetto all'estero.

Io sono certo che il mio amico Correnti ha insistito unicamente per le esigenze politiche dei nostri avversari. Io oso dire che l'onorevole Correnti era fin dal principio favorevole alla convenzione di Basilea, altrimenti non avrebbe accettato un incarico che doveva procurargli non pochi dolori. Evi-

dentemente l'onorevole Correnti eredevo la convenzione utile al paese, ma vi era una situazione politica che esigeva a qualunque costo una modificazione; ed egli si è risoluto ad un ufficio ingrato per rendere un servizio al suo paese; e sotto questo punto di vista io lo ringrazio.

Pertanto, signori, ora che le convenzioni di Parigi e di Roma, per consenso delle parti contraenti, fanno in certo modo parte integrante della convenzione di Basilea, io non posso che accettarle. Però voto sopra un affidamento formale che diede l'onorevole presidente del Consiglio nella Commissione.

Si fu in tre a trattare questa questione: i rappresentanti della società, i rappresentanti del Governo italiano, i rappresentanti del Governo austro-ungarico. Io mi feci un dovere, nel seno della Commissione, di interpellare il presidente del Consiglio se anche il Governo austro-ungarico riconosceva che le convenzioni di Parigi e di Roma non portavano modificazioni al trattato di Vienna, o se, riconoscendo che portavano modificazioni, vi assentiva. L'onorevole Depretis diede la formale risposta, che avete veduta nella relazione, cioè che egli non credeva necessario (ed in ciò la maggioranza della Commissione era d'accordo, ma io non aveva da entrare in questo apprezzamento), egli non credeva necessario questo assenso; ma, tuttavia, per cortesia, le comunicazioni opportune erano state fatte; e che allo stato delle cose egli riteneva per sicuro l'assenso e l'adesione del Governo austro-ungarico.

Sopra questa formale assicurazione del Governo io voto anche l'atto addizionale, perchè altrimenti, intende perfettamente la Camera come il negoziatore del trattato di Vienna, non solo, ma i ministri che gli avevano dato l'incarico e forse qualcheduno degli amici che non ci vorrebbero abbandonare del tutto, non potremmo che votare la pura convenzione di Basilea.

Invece, allo stato delle cose, debbo ritenere, se il presidente del Consiglio nulla osserva in contrario, che le parti contraenti hanno come inserito l'atto addizionale di Parigi e di Roma entro il trattato di Vienna e la convenzione di Basilea; cosicchè tutte queste convenzioni ed il trattato formano una cosa sola. Indi all'articolo primo del progetto di legge, per parte nostra, possiamo dare il nostro voto.

Io ho appena, signori, da aggiungere alcune parole sull'esercizio. Domando solo tre minuti di riposo.

(*L'oratore si riposa.*)

PRESIDENTE. L'onorevole Sella ha facoltà di riprendere a parlare.

SELLA. Sarebbe indiscrezione il rimandare a domani?

PRESIDENTE. Per parte mia sono agli ordini della Camera. Soltanto le faccio osservare che domani dovrebbero ancora parlare gli onorevoli Peruzzi, Correnti, l'onorevole presidente del Consiglio e poi l'onorevole relatore; inoltre vi sono i voti motivati, e quindi gli articoli. Se si fa la proposta di rinvio, interrogherò la Camera.

Voci. Domani! domani!

Altre voci. No! no! Continui!

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Prego la Camera di continuare la discussione, perchè, oltre alla ragione che ho indicato, che cioè vi è un termine fatale dentro il quale fa d'uopo di dare esecuzione alla convenzione, bisogna avere anche un riguardo all'altro ramo del Parlamento, inviandogli con minor ritardo questo progetto.

PRESIDENTE. Come ho detto, per parte mia sono agli ordini della Camera.

SELLA. Mi sia concesso di parlare ora dell'esercizio. Dopo i bei discorsi che sono stati uditi tanto da questo quanto dall'altro lato della Camera poco più rimane a dirsi.

Certo io inclino all'esercizio governativo, non fosse altro per reminiscenze giovanili. Ricordo troppo il Ruva, il Sommeiller, il Grattoni, il Ranco, il Borelli, e tutti gli altri bravi ingegneri del Piemonte che non avevano altra aspirazione che l'utile della patria sotto il punto di vista economico non solo, ma anche sotto ogni aspetto, e che vedevano le questioni ferroviarie e tutte le questioni tecniche sotto il punto di vista italiano, umanitario, filosofico.

Società anonime?! Ma chi non ne vuole, o signori? Chi non riconosce in esse uno dei più potenti strumenti d'azione dei tempi moderni? Ma facciano e trattino degli interessi privati; non vengano a far ciò che è di pubblica ragione, cioè a dire i pubblici servizi. Mi concederà la Camera di non entrare in questo tema con alte vedute teoriche, ma di stare terra a terra. Considerando le cose sotto i loro aspetti pratici, io ho veduto in Italia le società ferroviarie poco o punto favorevoli allo sviluppo delle ferrovie secondarie. In generale si avversano, perchè talvolta fanno una piccola concorrenza. Non si tiene conto dei vantaggi indiretti che portano alle grandi reti, e spesso si sono viste le maggiori società abusare del vivo desiderio delle popolazioni, di avere un piccolo tronco; le domande per le spese d'esercizio non sono sempre discrete. Io credo che su questo punto Veneti, Lombardi, Piemontesi, tutti abbiamo veduto le nostre ferrovie secondarie impedito, maltrattate da grandi società ferroviarie.

Molte voci a destra. È verissimo!

SELLA. Invece, quando esercitava lo Stato, di disgraziata memoria, queste ferrovie secondarie si

guardavano colla più grande benevolenza; e mi pare ancora vedere il conte di Cavour fregarsi le mani quando vedeva farsene una quà, una là. Era proprio un altro modo di sentire! Vorrei che aveste vissuto in mezzo a quel nobile ambiente ed aveste veduto con quanto affetto per le popolazioni si trattavano tutte queste questioni; oh! allora sareste più benigni verso l'esercizio governativo.

Giacchè ho citato il conte di Cavour, ve ne voglio raccontare una. Un bel giorno il conte di Cavour, si occupava personalmente con vivo interesse d'istruzione tecnica, e voglia l'onorevole ministro di agricoltura e commercio prestarmi la sua attenzione!

Il conte di Cavour domandava tante volte: ma queste scuole tecniche che fanno? Ma se non sono scuole tecniche, e sono invece istituti di istruzione generale non classica! Io vorrei fare qualche cosa per isvolgere l'istruzione tecnica. Come si fa? Ecco qua: l'istruzione tecnica propriamente detta, a farla bene, bisogna che sia una mescolanza di studi e di lavoro, ma di lavoro proprio di officina; ma non di un'officina modello, perchè le officine a modello sono un tradimento, dirò così alle industrie.

Eppure non è impossibile il fare qualcosa. Nelle ferrovie si hanno dei bravi ingegneri, poco pagati è vero, ma studiosissimi, cito ad onore il Rua che era uno degli uomini più dotti che esistessero in Italia. Là vi è facile organizzare il modo onde gli allievi studino al mattino nella scuola e lavorino il pomeriggio nelle officine.

Infatti fu organizzata una scuola presso le officine ferroviarie di Torino; al mattino s'insegnava agli allievi un po' di geometria, un po' di meccanica, il disegno, gli elementi di chimica e poi nel pomeriggio gli allievi lavoravano alle officine. La scuola durava 3 anni; nel primo anno s'insegnava agli allievi nelle officine a lavorare in legname, nel secondo a lavorare in metallo, nel terzo a comporre e condurre macchine e locomotive.

Questa scuola diede eccellenti risultati.

Ma sapete che cosa accadeva? Che questi allievi erano, per così dire, rubati alle scuole, alle ferrovie, perchè molte officine private li desideravano.

Alienate le ferrovie, la scuola fu soppressa, e si capisce. Sotto il punto di vista del tornaconto questi allievi erano piuttosto di aggravio che di utile; la società non aveva alcun interesse di mantenere questa scuola tecnica a vantaggio del pubblico. Dunque, anche sotto il punto di vista del progresso tecnico, io inclino verso l'esercizio governativo.

Il sindacato parlamentare lo credo più efficace di quello degli azionisti; a me pare di valere tanto quanto un azionista, e ciascuno di voi varrà ben più

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

di me. Finalmente mi pare, o signori, che sia opportuno inclinare anche all'esercizio governativo per i dissensi che vi sono intorno alla soluzione di questo problema. È molto difficile il trovare società molto serie le quali vogliano andare ad assumere l'esercizio a questi chiari di luna, con un Parlamento dove le maggioranze vanno e vengono. La maggioranza attuale durerà mezzo secolo, o signori: ma i dubbi restano, le difficoltà non scompaiono.

A me personalmente se mi dicessero di andare a prendere un esercizio di strada ferrata in condizioni come queste, preferirei andare a fare il pastore sulle Alpi. Certo non me ne incaricherei.

All'esercizio governativo inclino anche per le ragioni strategiche. Vidi l'opuscolo di un egregio nostro collega, l'onorevole Zanolini, che si pronuncia contrario al mio avviso, ma mi permetta l'onorevole Zanolini che tra lui ed il maresciallo di Moltke, io sia dell'avviso di Moltke.

Vi è un altro egregio collega, elegantissimo scrittore, che ha trattata questa materia, l'onorevole Marselli, il quale il 18 marzo è stato della maggioranza, ed il quale sotto il punto di vista dell'interesse militare conclude in favore dell'esercizio governativo. Son lietissimo di trovarmi d'accordo con lui.

MARSELLI. Domando la parola per un fatto personale.

SELLA. Ma è stato ancora affermato da molti e ripetuto ancora in questa seduta che l'esercizio fatto dallo Stato costa di più che l'esercizio fatto dalle società. Certo se l'affermazione fosse vera sarebbe molto efficace, e si capisce che i nostri oppositori e la Commissione nella sua relazione non abbiano trascurato un argomento così bello.

La relazione dice: « In quei paesi nei quali il Governo la fa da esercente delle ferrovie la trazione che in ultima analisi è l'oggetto prodotto dalla ferrovia, costa assai più di quello non costi alle società. La Germania spende il 63,25 per cento dell'introito lordo nelle linee da essa condotte, mentre per le società, che le vivono a lato, la spesa non supera il 52,65. »

Anzi l'onorevole Barazzuoli è andato più avanti e ha detto: qualunque cosa mi diciate per dimostrare che lo Stato spende meno delle società, io non credo più niente, perchè le statistiche possono essere false. Ma abbiate pazienza. Voi avete parlato: lasciate anche dire a noi. L'onorevole Genala ha parlato dell'esercizio governativo in Piemonte, ma quasi temendo che io citassi questo istruttivo esempio, ha detto che le circostanze non erano uguali per fare un paragone. Voglio dare ragione all'onorevole Genala, e non citerò il Piemonte per-

chè sarebbe difficile ridurre allo stesso denominatore d'oggi tutte le quantità che si dovrebbero paragonare fra loro.

Ma io mi sono domandato: è possibile avere dei dati omogenei, e comparabili relativi a qualcheduno dei paesi che hanno contemporaneamente l'esercizio delle società private, e l'esercizio governativo? Ecco: ho qui un libro intitolato: *Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen*, cioè notizie statistiche delle ferrovie prussiane per l'anno 1874. È un lavoro magnifico, ufficiale, fatto d'ordine del ministro dei lavori pubblici, dove si può studiare ottimamente la cosa.

Io desidero che si persuadano bene quelli che hanno parlato; ondechè darò questo volume a coloro che ne dubitano. Vi sono in Prussia otto ferrovie esercitate dallo Stato, e di sua proprietà che misurano 3960 chilometri, ve ne sono tre di proprietà privata ma esercitate dallo Stato e che hanno la lunghezza di 2365 chilometri: finalmente, ve ne sono 26 di proprietà privata ed esercitate dalle società private le quali hanno la lunghezza di 7377 chilometri. Abbiamo quindi una esperienza in grande scala nella quale tutti i termini sono comparabili. Ometto di considerare le ferrovie che sono di proprietà privata e che sono esercitate dallo Stato, perchè si riferiscono ad un caso intermedio. Studiamo invece da un lato le ferrovie proprie dello Stato da esso esercitate, e dall'altro le ferrovie private esercitate dalle società private.

A prima giunta vengono fuori, anche per la Prussia, numeri poco diversi da quelli citati dall'onorevole Puccini per la Germania.

Le ferrovie dello Stato esercitate dallo Stato hanno per spesa di esercizio 61,7 per cento del prodotto brutto. Per le strade private esercitate da società private la spesa di esercizio è invece 55,8. Lo Stato spende di più, si dirà. Adagio; esaminiamo a fondo, e non superficialmente che cosa fa lo Stato, e che cosa fanno le società.

Prima di tutto vorrete ben permettermi di considerare le tariffe. Se lo Stato porta un uomo facendogli pagare uno, e la società gli fa pagare due, capirete perfettamente come se eguale è la spesa per trasportare quest'uomo, il prodotto essendo nel primo caso metà di ciò che è nel secondo, la spesa di esercizio sembrerà relativamente maggiore per lo Stato che per la società, e troverete anzi per lo Stato un'aliquota del prodotto doppia della aliquota relativa alla società.

Ora, o signori, le tariffe in Prussia sono queste: la media generale per lo Stato, per ogni persona trasportata ad un chilometro, è di *pfennige* 4 04, mentre per le società è di 4 42.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

Passiamo alle merci, e vediamo cosa paga il quintale-chilometro (si parla qui del quintale prussiano). La tariffa dello Stato è di 0 26; per le società private è di 0 31; la differenza di 0 05 è del 19 per cento.

Bestiami. Le società hanno una tariffa di 0 65 a testa-chilometro; lo Stato di 0 53. Dunque voi vedete che le tariffe dello Stato sono molto inferiori a quelle delle società private; non dirò moltissimo, ma certo abbastanza per dare risultati assai diversi.

Le società private per spese d'esercizio spendono 55 08 per cento di prodotto lordo, ma se supponeste che le società avessero le tariffe governative per ciò che riguarda le persone, sapete cosa sarebbe l'aliquota per la spesa di esercizio? Essa ammonterebbe a 61 05. Se le società avessero le tariffe delle merci eguali a quelle che ha il Governo, sapete a che cosa salirebbe la spesa d'esercizio? A 66 05. Se le società avessero per il bestiame le tariffe governative l'aliquota per la spesa di esercizio salirebbe a 68 04.

Ora prendete la media di queste cifre e troverete che se lo Stato spende 61 07 per cento, le società, avendo le stesse tariffe dello Stato verrebbero a spendere 65 03 il che vuol dire che le società spenderebbero sempre più dello Stato.

Signori, non c'è altro che studiare questi numeri per convincervi della mia tesi: e voi capite bene *a priori* che un paese così magnificamente organizzato come la Prussia, non può immaginarsi che dia luogo per il Governo ad una spesa assai maggiore che per le società. Ed invero se vi sono società private che pagano (lo ha detto l'onorevole Bertani), fin 250 mila lire di gratificazione a un direttore generale; come volete che lo Stato abbia da spendere di più? Basta studiare la questione per vedere che lo Stato spende meno.

Ma non ho ancora finito, signori. Mi sono domandato: Fanno lo stesso servizio lo Stato e queste società? Ebbene, per giudicare questo c'è nel libro che ho sott'occhio una quantità di dati che si possono studiare bene.

Certo le società spendono poco, se servono poco il pubblico. Evidentemente, se fanno poco servizio, se fanno come proponeva un tale che voleva mettere in equilibrio le Romane, possono ridurre di assai le spese. Costui diceva: Quando non c'è più un posto vuoto nei vagoni, la locomotiva allora si accende e parte. (*Si ride*) C'è stata una persona abbastanza seria che ha fatta questa proposta. Dunque si trova naturalmente, che se fate un servizio più comodo pei cittadini, avrete una minore entrata per ciascun chilometro percorso dai vagoni. Ed infatti in

Prussia ogni chilometro percorso da un asse di vagoni di persone dà per lo Stato il prodotto di *silbergroschen* 1,4, e per le società private 1,7.

Ma signori, se andiamo a vedere proprio la spesa. Sono andato a vederla con qualche trepidazione, perchè temeva di trovare qualche numero che desse ragione ai miei oppositori. Ora trovo a pagina 41 del mio libro che la spesa per ogni chilometro di asse di vagoni fu di *silbergroschen* 0,6 per lo Stato, e 0,7 per la società.

Signori; non è vero che lo Stato nella Prussia spenda di più che le società, od almeno è vero apparentemente, è una parvenza. Certamente se voi fate il riscontro della spesa brutta rispetto all'entrata brutta senza ragionare sopra nulla, voi trovate un'aliquota diversa, e maggiore per lo Stato che non per le società, ma, come diceva giustamente l'onorevole Genala, immaginate termini uguali, immaginate uguali tariffe, uguali servizi, e poi vedrete che la proposizione non regge, anzi emerge chiara la verità del contrario.

PRESIDENTE. Se la Camera crede di rinviare a domani la discussione, io non mi oppongo.

Voci clamorose a sinistra. No! Parli! parli!

Altre voci. Sì! (*Rumori*)

PRESIDENTE. (*Con forza*) Queste interruzioni non sono decorose.

Quando fosse stato uno dell'altra parte (*A sinistra*) che avesse chiesto di rinviare a domani, si sarebbero fatti gravi rumori. Ci vuole imparzialità.

SELLA. Per me sono agli ordini della Camera.

PRESIDENTE. Onorevole Sella, se le mancano le forze per continuare il suo discorso, ha il diritto di rinviarlo a domani, come si è fatto da altri.

SELLA. Stanco lo sono, è vero; ma però non è il caso che non mi senta assolutamente di continuare, quando la Camera voglia che io continui. Se poi si intende di rimandare a domani, io all'ora precisa mi troverò al mio stallo, senza far aspettare un momento i miei colleghi.

PRESIDENTE. Onorevole presidente del Consiglio, crede che domani si debba tenere una seduta per le altre leggi?

Voci. Sì! No! no! (*Movimenti generali diversi*)

PRESIDENTE. Non dicano *no*; lascino che si deliberi.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. È la seconda volta che io dichiaro alla Camera che ritengo urgentissimo, nell'interesse dello Stato, che questa discussione finisca. Quindi non posso che rinnovare questa mia preghiera. È un'ora in cui mi pare che si possa ancora continuare.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

PRESIDENTE. Allora, siccome l'onorevole presidente del Consiglio insiste perchè la seduta continui, io interrogherò la Camera.

L'onorevole Sella chiede che la discussione sia rinviata a domani, non potendo più continuare...

SELLA. Quando ho un dovere da adempiere, dovessi morire, non mi ritraggo.

Voci a destra. No! no!

Voci a sinistra. Sì! sì!

PRESIDENTE. Onorevole Sella, se non può continuare, ella ha il diritto di rimandare a domani, diritto che è sempre stato riconosciuto in tutti, ed è veramente strano che ora gli si voglia contestare. È un diritto di cui si sono valse cento volte dalla parte sinistra, ed è strano che oggi si voglia contestare ad un oratore di destra. Sarebbero indecenze!

NICOTERA, ministro per l'interno. L'onorevole Sella insiste per rimandare a domani la fine del suo discorso...

Voci. No! no!

MINISTRO PER L'INTERNO. Come no! Quando l'onorevole Sella dichiara che se dovesse morire, continuerebbe a parlare, comprenderà la Camera che noi non possiamo ammettere che l'onorevole Sella si esponga al pericolo di morire. (*Oh! oh!*) Dunque evidentemente l'onorevole Sella desidera di rimandare a domani la fine del suo discorso. È evidente questo. (*Sì! sì!*)

Il Ministero non avrebbe nulla ad osservare per il prolungamento di questa discussione, se non fosse stretto dal tempo; ad ogni modo, per conciliare le cose, io credo, e sono sicuro che il presidente del Consiglio sarà d'accordo con me, io credo che si potrebbe oggi esaurire i fatti personali, suscitati dall'onorevole Sella, e continuare egli domani il suo discorso.

PRESIDENTE. Onorevole Sella, ella avrà il diritto di ripigliare il suo discorso domani quando incomincerà la seduta su questo argomento. Ora non c'è difficoltà che si esauriscano i fatti personali.

Onorevole Marselli ha la parola.

TOSCANELLI. L'ho domandata anch'io.

PRESIDENTE. C'è prima l'onorevole Marselli.

MARSELLI. L'onorevole Sella nel suo discorso e l'onorevole Boselli in altra tornata hanno citato la mia opinione intorno ai vantaggi dell'esercizio governativo dal punto di vista militare. Io li ringrazio dell'onore che mi hanno fatto e vorrei dare loro chiare spiegazioni, ma non questa sera. Siccome sono iscritto all'articolo 4, così a questo punto risponderò.

PRESIDENTE. Ma ella potrebbe esporre le sue ragioni ora, onorevole Marselli. Ella comprende che

quando saremo alla discussione dell'articolo 4, la Camera sarà incalzata dal tempo.

MARSELLI. Ora non posso espormi a parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Marselli, ella comprende che alla discussione dell'articolo 4 sarà impossibile che la Camera le accordi facoltà di parlare su ciò.

Intende dunque valersi ora della parola per fatto personale?

MARSELLI. Rinunzio.

PRESIDENTE. Onorevole Toscanelli; ha la parola.

TOSCANELLI. Quando parlai sull'attuale importante questione dichiarai che la Commissione aveva un documento dal quale risultava che nelle condizioni attuali economiche gli azionisti avevano il 3 15 per cento. Oggi l'onorevole Sella ha affermato che dai documenti che aveva la Commissione risultavano cifre molto diverse. Credo che fatto più personale di questo sia difficile ammetterlo. (*Rumori e conversazioni*)

Pregherei di ristabilire l'ordine.

PRESIDENTE. Se dipendesse da me lo ristabilirei qualche volta anche contro la sua volontà.

Invito gli onorevoli deputati a non allontanarsi.

TOSCANELLI. Questo documento contiene gli utili netti degli esercizi degli ultimi sei anni, distribuibili agli azionisti ed è citata in questo documento la pagina della relazione di ciascun anno fatta all'Assemblea degli azionisti dal Consiglio di amministrazione. Io feci questo conto perchè la Commissione riteneva suo dovere (essendosi detto negli uffici che la società non era vitale, e che agli azionisti toccava il frutto dell'uno e mezzo per cento), di mettere in essere e rettificare questo punto importantissimo; dopo che io ebbi fatto questo calcolo, il relatore disse: desidererei che fosse riscontrato per vedere se è esatto. Andammo alla divisione delle strade ferrate, facemmo rivedere i calcoli, e da questi calcoli, che io non voglio dettagliare per non tediare la Camera, risultò che la società (l'onorevole Sella ne fa due delle società, ma finchè non avremo votato la legge è una sola) risultò che la società nelle attuali condizioni dà il 3, 15 per cento.

Ora, siccome il paese deve giudicare degli uomini che erano precedentemente al potere, io faccio istanza perchè a queste mie brevi parole, che ho detto sia allegato questo documento e sia stampato nel resoconto ufficiale.

Di più aggiunti che, considerando gli effetti finanziari che la convenzione di Basilea produceva sul miglioramento delle condizioni finanziarie della società, gli azionisti venivano ad avere il 5 04 per cento, perchè l'aumento annuo del reddito della società viene ad essere di lire 7,119,212.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

Io dunque faccio istanza affinchè questo calcolo sia stampato nel resoconto ufficiale, perchè l'autorità dell'onorevole Sella e dell'onorevole Maurogò nato in fatto di finanza è tanto maggiore alla mia, che è molto facile vedere attornati i deputati a coloro i quali fanno dei calcoli finanziari anche erronei allorchè hanno autorità, e mettere in disparte con grande facilità i calcoli di colui che non ha uguale prestigio.

Dunque io faccio questa istanza.

PRESIDENTE. La unisca, onorevole Toscanelli (1).

Il suo fatto personale è esaurito?

TOSCANELLI. No, signor presidente.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Toscanelli, la prego a considerare che la Camera è dalle 8 di stamane che è riunita.

TOSCANELLI. Mi lasci dire un'altra parola ed ho finito.

Quando si adopera un modo per giustificare dei

(1) *Calcolo dimostrativo del deputato Toscanelli.*

| | |
|---|-------------|
| 1869, pag. 37 (1), Utili . . . L. | 25,449,257 |
| Meno perdite di cambio . . . » | 7,339,438 |
| Restano . . . L. | 18,109,819 |
| 1870, pag. 33, Utili . . . L. | 18,360,452 |
| Meno perdite di cambio . . . » | 8,851,084 |
| Restano . . . L. | 9,509,368 |
| 1871, pag. 29, Utili . . . L. | 23,232,803 |
| Meno perdite di cambio . . . » | 8,205,241 |
| Restano . . . L. | 15,027,562 |
| 1872, pag. 33, Utili . . . L. | 20,389,513 |
| Meno perdite di cambio . . . » | 7,262,501 |
| Restano . . . L. | 13,127,012 |
| 1873, pag. 37, Utili . . . L. | 19,564,190 |
| Meno perdite di cambio . . . » | 8,304,446 |
| Restano . . . L. | 11,259,744 |
| 1874, pag. 37, Utili . . . L. | 9,694,077 |
| Meno perdite di cambio . . . » | 5,942,193 |
| Restano . . . L. | 3,751,884 |
| Somma degli utili . . . L. | 70,785,589 |
| La riserva straordinaria al 1° gennaio 1869 era L. | 11,297,035 |
| Quella al 31 dicembre 1874 era » | 5,210,041 |
| Differenza . . . L. | 6,086,994 |
| Somma distribuibile al capitale azioni della società L. | 76,872,383 |
| Media annuale delle lire 70,785,389 L. | 11,797,565, |
| cioè agli azionisti in media il frutto del 3 15 per cento. | |

(1) La pagina citata è quella che corrisponde alla relazione fatta dal Consiglio di amministrazione all'assemblea degli azionisti in ciascun anno.

conti per riconoscere il prezzo desunto da libri distrutti, allora è necessario di capitalizzare la speranza per giustificare il contratto. (*Movimenti generali*)

PRESIDENTE. La Camera intende di dover tenere seduta domattina alle 8 e di riprendere l'ordine del giorno della mattina? (*Affermazioni, negazioni, rumori*)

Facciamo qualche proposta, ed io interpellero la Camera.

AMADEI. Essendovi all'ordine del giorno delle sedute del mattino delle materie che sono importantissime, io pregherei la Camera a volere acconsentire che dalle 8 alle 10 si discutano quei progetti, e poi si continuasse la discussione sulla convenzione di Basilea. (*Rumori e negazioni*)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io prego la Camera di continuare le sue sedute finchè la questione di Basilea non sia risolta. (*Nuovi rumori e movimenti generali*)

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione sul progetto di legge:

Miglioramento delle condizioni degli impiegati civili.

| | |
|------------------------------|-----|
| Presenti e votanti | 309 |
| Maggioranza | 155 |
| Voti favorevoli | 176 |
| Voti contrari | 133 |

(La Camera approva.)

(*Domandano facoltà di parlare gli onorevoli Vastarini e Fabrizi.*)

MINISTRO PER L'INTERNO. Desidero pregare la Camera, e più specialmente i miei amici, di non insistere per l'ordine del giorno della seduta del mattino, e di lasciare che si compia la discussione di questo progetto di legge. Io sono certo che la Camera non vorrà separarsi, se prima non avrà discussi tutti i progetti di legge che sono all'ordine del giorno. (*Movimenti in senso diverso*) Basta fare appello al sentimento delicato e patriottico della Camera per essere sicuri che non vorrà separarsi se prima tutti i progetti di legge non saranno discussi.

Bisogna pure rendersi ragione delle condizioni nelle quali si trova il Governo. Questa legge deve essere presentata al Senato. Al Senato conviene lasciare il tempo necessario per esaminarla; e poi deve essere firmata da Sua Maestà, che non è in Roma.

Ora, comprende la Camera che al 27 non è possibile più ritardare di un solo giorno. Se domani la Camera, nella prima seduta si occupasse di un'al-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 GIUGNO 1876

tra legge, si correrebbe il rischio di non vedere finita questa discussione domani sera.

Io non posso dubitare, lo ripeto, del patriottismo della Camera, e sono certo che essa rimarrà qui per discutere tutti i progetti di legge che sono all'ordine del giorno anche dopo la votazione di questa legge. (Sì! sì!)

PRESIDENTE. Dunque domani seduta alle ore otto del mattino; e l'ordine del giorno recherà:

- 1° Verificazione di poteri;
- 2° Seguito della discussione di questo progetto di legge sulla convenzione.

La seduta è levata alle 7 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Verificazione di poteri;
- 2° Seguito della discussione del progetto di legge relativo alla convenzione di Basilea, all'atto addi-

zionale e al trattato coll'impero austro-ungarico riguardo alle ferrovie dell'Alta Italia;

3° Seguito della discussione del progetto di legge per la pensione ai feriti, alle vedove e famiglie dei morti per la liberazione di Roma e Venezia e la reintegrazione nei gradi militari di coloro che li perdettero per causa politica.

Discussione dei progetti di legge:

- 4° Opere di miglioramento e sistemazione dei porti di Trapani e Sinigaglia;
- 5° Costruzione ed esercizio di una ferrovia da Parma a Brescia e ad Iseo;
- 6° Dichiarazione di utilità pubblica delle opere di miglioramento della via Meravigli in Milano;
- 7° Dichiarazione di utilità pubblica delle opere di prolungamento della via Nazionale in Roma da piazza Magnanapoli a piazza di Venezia;
- 8° Adattamento dei locali per la scuola di applicazione degli ingegneri in Napoli;
- 9° Contratti di vendita e permuta di beni demaniali.