

## LXXI.

### TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MAUROGÒNATO.

**SOMMARIO.** *Petizione trasmessa ad una Commissione. = Congedi. = Svolgimento della proposta di legge del deputato Compans per la costituzione in comune della borgata di Santena, consentita dal ministro per l'interno e presa in considerazione. = Seguito della discussione del disegno di legge per la proroga del corso legale dei biglietti degli istituti di emissione — Modificazione all'articolo 6 proposta dal relatore, accettata dal ministro per le finanze — Spiegazioni domandate dal deputato Diligenti, e date dal ministro — Approvazione del detto articolo e dell'articolo 7 ed ultimo — Aggiunta proposta dal ministro all'articolo 5, accettata dal relatore e approvata — Scrutinio segreto sopra questo disegno di legge, che risulta approvato. = Annunzio di una interrogazione al ministro per le finanze sugli effetti che produce in Sicilia la revisione del reddito imponibile dei fabbricati, rinviata alla discussione del bilancio definitivo dell'entrata. = Discussione generale del disegno di legge per un'inchiesta sulle ferrovie del regno e per l'esercizio provvisorio governativo della rete ferroviaria dell'Alta Italia — Considerazioni intorno alla inchiesta proposta, agli scopi da raggiungersi, e al sistema dell'esercizio per conto dello Stato, dei deputati Zeppa, Lugli, Gabelli, Marselli — La discussione generale è chiusa, dopo riserve del deputato Viarana — Annunzio di emendamenti del ministro per i lavori pubblici agli articoli 1 e 4; di una proposta di legge del deputato Bizzozero; e di una interrogazione del deputato Di Pisa al ministro per i lavori pubblici sull'esecuzione della legge 6 giugno 1877 per la revisione generale dei redditi dei fabbricati, rinviata alla discussione del bilancio dell'entrata. = Presentazione dal ministro per i lavori pubblici di un disegno di legge per la concessione della costruzione di ferrovie a sezione ridotta da Tremezzina a Porlezza e da Luino a Fornasette.*

La seduta è aperta alle 2 pomeridiane.

Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Il segretario Quartieri legge il sunto delle seguenti petizioni:

1727. Roedel Mario Giovanni Battista Leone, nativo di Svizzera, già capitano nel corpo dei volontari italiani, si rivolge al Parlamento per ottenere che gli vengano concessi i diritti politici.

1728. Il Consiglio comunale di Arzignano, provincia di Vicenza, esprime il voto che sia dalla Camera accolta la proposta della Giunta per la completa abolizione della tassa di macinazione sui cereali inferiori.

1729. Soliani Raschini conte Antonio, tenente nel corpo veterani, inoltra alla Camera una domanda tendente ad ottenere una largizione in risarcimento dei danni sofferti per cagione politica.

1730. La Deputazione provinciale di Calabria ulteriore seconda, sottopone alla Camera alcune considerazioni intese ad ottenere che la linea ferroviaria Eboli-Reggio venga allogata in prima categoria e che sia accolto favorevolmente un suo voto per un tronco Jonio-Tirreno.

#### ATTI DIVERSI.

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

**LUCCHINI.** Prego la Camera di accordare l'urgenza alla petizione 1728, del comune d'Arzignano, con cui si domanda la completa abolizione della tassa di macinazione sui cereali inferiori; e prego l'onorevole presidente di volerne ordinare l'invio alla Commissione che ha in esame il progetto di legge relativo.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

**PRESIDENTE** Se non vi sono obiezioni, l'istanza dell'onorevole Lucchini è ammessa.

(È ammessa.)

Chi sono un congedo: per motivi di famiglia, l'onorevole Dezza, di 20 giorni; per ragioni di salute l'onorevole Farina Luigi Emanuele, di 4 giorni; per ufficio pubblico, gli onorevoli Gerardi e Cordova, di 15 giorni.

Se non vi sono osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

(Sono accordati.)

#### SVOLGIMENTO DI UNA PROPOSTA DI LEGGE DEL DEPUTATO COMPANS.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento d'una proposta di legge del deputato Compans.

Ne do lettura:

« Art. 1. Dal 1° gennaio 1879 la borgata di *Santena*, mandamento di Chieri, circondario e provincia di Torino, sarà distaccata dal comune di Chieri e costituita in comune.

« Art. 2. Il Governo del Re è autorizzato a provvedere con decreti reali per le occorrenti disposizioni. »

L'onorevole Compans ha facoltà di parlare per svolgere la sua proposta di legge.

**COMPANS.** Nello svolgere la mia proposta di legge, procurerò, o signori, di meritarmi in parte il benevolo vostro appoggio di cui tanto abbisogno, mantenendomi oggi più che mai fedele al vecchio detto inglese: *times is money*.

Vi esporrò per sommi capi le ragioni che militano a favore della proposta che ebbi l'onore di sottoporre al vostro illuminato giudizio, e che spero veder accolta dal vostro voto.

**PRESIDENTE.** La prego di scendere un poco perchè gli stenografi non possono sentirla. (*Molti deputati stanno nell'emiciclo*)

Prego i deputati di occupare i loro posti.

**COMPANS.** La borgata di *Santena*, nota a voi tutti, ed omai storica quale custode delle ceneri del conte Cavour, da molti anni domanda, anzi implora colla più viva insistenza, d'essere separata dalla città di Chieri e costituita in comune autonomo.

Ed invero se validissime ed incontestabili ragioni in linea di fatto, di diritto e di opportunità consigliano un tale provvedimento legislativo, al tempo stesso la situazione veramente eccezionale in cui versa quella frazione ne impongono l'urgenza.

E venendo dapprima a trattare delle ragioni di

*fatto* che militano in suo favore, mi sia lecito espervi come la grande distanza che separa Santena dal suo capoluogo, per un tratto di oltre otto chilometri, e la necessità per accedervi di attraversare un altro comune, cioè Cambiano, crei a quella popolazione eminentemente agricola e commerciale una situazione ormai insopportabile, un danno continuo ed ognora crescente, sia per perdita di tempo, sia per le spese di comunicazione ed incomodi non lievi di ogni fatta che toccano ai Santenesi, quando per i molteplici loro bisogni debbono recarsi agli uffici municipali.

Le difficoltà di comunicazione col capoluogo divennero tanto più sensibili ed onerose in seguito all'attuazione della ferrovia Torino-Trofarello-Chieri, essendosi in allora tolto ai Santenesi il comodo di una vettura giornaliera che dalla stazione di Cambiano conduceva a Chieri.

Oltre a ciò, essendo riservata alla borgata di Santena la nomina di 5 consiglieri su 30 che compongono la rappresentanza municipale, cioè un sesto appena del numero totale, evidentemente appare che una tale straordinaria minoranza, pone questa frazione in una posizione oltremodo svantaggiosa sotto l'aspetto finanziario, costretta qual'è sempre a sostenere ingenti spese, alle quali non avendo interesse alcuno, lungi dal ritrarne vantaggio di sorta, vedesi in compenso negletta nei suoi più vitali e legittimi bisogni.

Quasi tutte le migliorie introdottesi nel comune andarono a profitto del capoluogo, e peggiorarono la già triste posizione di Santena, non arrecandogli che un maggior concorso nelle spese a profitto quasi esclusivo della città.

Invero, mentre la frazione concorreva nell'ingente somma di 200,000 lire alla costruzione della ferrovia, l'attivazione appunto di essa in causa della sua ubicazione, ne incagliava il commercio e ne rendeva più difficile la comunicazione col capoluogo.

Nessun utile ricava Santena dagli uffici postale e telegrafico, dall'ampliamento del cimitero, dai giardini, dall'allargamento delle vie, dall'illuminazione a gaz, in una parola da tutte quelle migliorie ed agi della vita che vennero introdotti a Chieri.

La posta, oggigiorno una delle primissime necessità di una popolazione eminentemente agricola e commerciale, viene affidata per Santena ad un procaccio, il quale deve percorrere 16 chilometri e più fra l'andata ed il ritorno, mentrechè coll'erezione a comune autonomo potrebbe avere un ufficio proprio in paese e ritirare le corrispondenze parecchie volte al giorno dalla stazione di Cambiano, ove pure troverebbe l'ufficio telegrafico, per cui otterrebbe un utile diretto senza sottostare alle spese cagio-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1878

nate dagli uffici anzidetti nel capoluogo, e di cui non può giovarsi.

Tralascierò, per brevità, dal menzionare i vantaggi che deriverebbero a Santena dal poter provvedere più efficacemente e con minor spesa a tutti i servizi riflettenti l'istruzione pubblica e la viabilità, ma non posso a meno dal rilevare come gravissimi inconvenienti siensi già verificati a Santena dalla mancanza dell'ufficio di stato civile, essendochè credo sia avvenuto che taluni matrimoni celebratisi in chiesa rimasero illegittimi per non essere stati sanzionati dall'autorità civile e ciò appunto per la grande distanza dal capoluogo. Accenno soltanto.

Ma il danno maggiore che da un tale stato di cose deriva a Santena è nell'applicazione del sistema tributario comunale, essendochè quando vengono autorizzati i centesimi addizionali all'imposta sui terreni, oppure si attiva la tassa sul bestiame, Santena, con una larga estensione di territorio e con una popolazione essenzialmente agricola, viene ad essere gravata in modo sproporzionato ed affatto speciale, facendosi in tal guisa vieppiù palese non solo la poco equa ripartizione dei pesi a di lei carico, ma tutta la loro ingiustizia.

E passando ora ad esaminare questa mia proposta in *linea di diritto*, viene essa appoggiata da varie considerazioni che giova accennare. In conformità dell'articolo 15 della vigente legge comunale 20 marzo 1865, allegato A, non mancano a Santena per aspirare all'erezione in comune autonomo e distinto i *due estremi*, dei mezzi finanziari cioè per sostenere le spese comunali, e quello delle *condizioni topografiche* che reclamino un tal provvedimento.

Relativamente alle condizioni richieste dal primo estremo della legge menzionata, è d'uopo osservare come l'estensione del territorio di Santena consti di ettari 1613 circa di fertilissimo suolo. Il numero poi dei possidenti fra quella solerte ed industriosa popolazione non riscontra forse l'eguale in tutto il regno, tant'è che solamente nel volgere di questi ultimi anni furono spezzate in mano dei Santenesi alcune proprietà superiori in complesso al valore di due milioni. Tutti questi possidenti, ottenendosi la erezione, avranno il vantaggio di pagare meno imposte comunali e ricavarne almeno qualche utile dalle spese che faranno.

Le condizioni richieste dal secondo estremo di legge appaiono chiaramente soddisfatte anche da un solo sguardo che gittar si voglia sulla carta topografica dello stato maggiore, ed invero la distanza dalla frazione al capoluogo, e la configurazione affatto eccezionale del nuovo comune erigendo, il cui centro è equidistante dai punti estremi del suo

territorio, non lasceranno dubbio alcuno sul provvedimento invocato.

L'ultimo *estremo* che la legge esige, che cioè la popolazione superi i 4,000 abitanti non verrebbe soddisfatto da Santena che ne conta 3,200 circa.

Eccovi, o signori, il tallone d'Achille!

Ma se la borgata avesse potuto col numero della sua popolazione soddisfare a quest'ultimo estremo della legge, non avrebbe essa ricorso oggi al giudizio del Parlamento, che aspetta benevolo ed indulgente. Nè sarà fuor di proposito l'osservare come i comuni del regno con popolazione inferiore a tremila abitanti ammontino a 5934, e che nella provincia di Torino (la più popolata), su 442 comuni di cui si compone, se ne trovino appena 21 con popolazione superiore ai 3,000.

Permettetemi, o signori, ch'io francamente vi dica, quanto equa e conveniente cosa sia che la Camera, come nutro fiducia, voglia derogare in questo caso affatto speciale a quella disposizione tassativa.

La legge speciale ch'io invoco, parmi sia conforme al principio di temperato decentramento amministrativo che è nella coscienza pubblica e che informava il progetto ministeriale di legge sull'amministrazione comunale e provinciale, che m'auguro, colle debite modificazioni, veder discusso nella ventura Sessione legislativa.

L'erezione di Santena a comune è consona a precedenti analoghi di questa Camera, la quale sempre accolse favorevolmente *domande atte a rendere meno disagiata la condizione dei cittadini*, come risulta dagli atti parlamentari. Ma oltre a questi precedenti che mi permisi di citare quali utili e validi ausiliari alla proposta mia, giovami eziandio aggiungere che l'approvazione vostra, onorevoli colleghi, attuerebbe quanto la Commissione parlamentare per mezzo del suo relatore, il compianto deputato Brofferio, si proponeva fin dal 27 maggio 1858 in ordine al progetto presentato dal conte Cavour in allora ministro dell'interno.

Il voto ardente dei Santenesi sarebbe ora un fatto compiuto, se la guerra nazionale del 1859 non avesse troncato i lavori della Camera.

*In linea d'opportunità* non meno apprezzabile appare, a mio debole avviso, per le sopra enunciate ragioni di equità, lo schema di legge che ebbi l'onore di presentare.

Infatti considerata la questione sia in tesi generale che applicata al caso presente, la Camera ritenne già che:

« Siccome un generale riordinamento porta con « sè non leggiera difficoltà e d'altra parte la sua attuazione potrebbe essere non affatto vicina come « si desidera, così non debbansi intanto sacrificare

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

« gli interessi della località per la quale fosse per « avventura urgente di provvedere. »

Gli interessati, dopo tante concepite speranze, fanno voti onde sia provveduto al conseguimento dei loro desideri, dei loro legittimi ed urgenti bisogni. Ed io non dubito che la illustre e ricca città di Chieri non si rifiuterà ad un sacrificio che segna un atto di giustizia. Da questo provvedimento, tolti gli attriti, cessate le cause di diffidenza, rafforzati saranno i vincoli di solidarietà e di buona vicinanza fra i due comuni. Chieri con 7042 ettari di superficie ubertosa, con una popolazione di 12,000 abitanti circa che le rimarrà, con il reddito che il suolo, l'intelligenza e la rara attività dei suoi abitanti le forniscono, non subirà scossa dalla separazione invocata. Sarà per lei nuovo titolo di gloria il non aver esitato dinanzi ad un provvedimento reclamato dall'equità e dalla concordia.

Signori! Accordando a Santena la costituzione in comune autonomo, la Camera oltre all'addivenire ad un atto di giustizia, renderà pure un nuovo tributo di meritata onoranza al sito ove sono gelosamente custodite le spoglie mortali del sommo nostro statista, del più benemerito cittadino che vanti l'Italia rigenerata.

Io ho la ferma convinzione che quest'alto Consiglio, in cui quasi giornalmente risuona con riverente e riconoscente affetto il nome del conte di Cavour, non lascerà naufragare in causa della disadorna e tarda mia parola, un progetto già da lui presentato e che porta il suo nome.

ZANARDELLI, *ministro per l'interno*. Poichè, come disse l'onorevole deputato Compans, la proposta di erigere a comune la borgata di Santena era già stata fatta 20 anni or sono dallo stesso potere esecutivo, cioè dal conte di Cavour; tanto più ora io, 20 anni dopo, debbo consentire alla presa in considerazione di questa proposta, come ben volentieri vi aderisco.

COMPANS. Ringrazio l'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Come la Camera ha inteso, il Ministero consente che sia presa in considerazione questa proposta di legge.

Non essendovi opposizione metto ai voti la presa considerazione di questa proposta di legge.

(La Camera approva.)

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA PROROGA DEL CORSO LEGALE DEI BIGLIETTI DI BANCA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per la proroga del corso legale dei biglietti degli istituti di emissione.

Prego i deputati di prendere i loro posti.

Come la Camera ricorda, la discussione è rimasta sull'articolo 6 modificato, che è del tenore seguente :

« Potranno essere modificati con decreto reale, previo il parere dei consiglieri generali, udito il parere del Consiglio di Stato, gli statuti dei Banchi di Napoli e di Sicilia, e della Banca Nazionale Toscana nelle parti che hanno un carattere regolamentare e che non riguardano la costituzione intrinseca di quegli istituti. »

Su quest'articolo vi erano due emendamenti : uno dell'onorevole Romano Giuseppe, l'altro dell'onorevole Sanguinetti Adolfo.

Li prego di dire se insistono nelle loro proposte.

L'onorevole Romano è presente? (*Non è presente*)

L'onorevole Sanguinetti Adolfo è presente? (*Non è presente*)

La parola allora spetta all'onorevole relatore. Lo prego di dire se si sono messi d'accordo coll'onorevole ministro per le modificazioni da introdursi nella dicitura di quest'articolo.

BRANCA, *relatore*. Esaminati dalla Commissione questi emendamenti, si è concordata una formola, la quale è accettata anche dal ministro.

La formola sarebbe la seguente :

« Previo parere dei Consigli generali, potranno essere modificati per decreto reale, udito il Consiglio di Stato, gli statuti dei Banchi di Napoli e di Sicilia, nelle parti che hanno carattere regolamentare. »

PRESIDENTE. La prego di mandare questa proposta al banco della Presidenza.

(*L'onorevole relatore scrive la proposta e la manda al banco presidenziale.*)

PRESIDENTE. L'articolo 6, dietro concerti presi tra la Commissione e gli autori degli emendamenti, sarebbe così concepito :

« Previo parere dei Consigli generali, possono essere modificati per decreto reale, udito il Consiglio di Stato, gli statuti dei Banchi di Napoli e di Sicilia nelle parti che hanno carattere regolamentare. »

Prego l'onorevole ministro di dichiarare se accetta questo emendamento.

SEISMIT-DODA, *ministro per le finanze*. Sì.

PRESIDENTE. Se non v'è opposizione, metto ai voti questo articolo.

DILIGENTI. (*Della Commissione*) Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DILIGENTI. (*Della Commissione*) Da quest'articolo è tolta la proposta relativa alla Banca Toscana.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

Secondo quello che ho inteso dalla maggior parte dei miei onorevoli colleghi, la Commissione non sarebbe stata aliena dall'accettare l'estensione di queste disposizioni e anche di altre più efficaci alla Banca Toscana; ma ieri per parte di uno di noi sorsero alcune obiezioni che qui potrebbero oggi ripetersi e trarci a una discussione molto laboriosa. Però in questo momento e per la somma delicatezza dell'argomento e per le angustie del tempo e per le disposizioni della Camera, non sarei io troppo proclive ad assumermi la responsabilità di una simile discussione.

Ma, dall'altra parte, considero che qualche provvedimento che mettesse la Banca Toscana in condizioni più normali potrebbe rendersi urgente e non si potrebbe, senza danno, lasciar trascorrere le vacanze senz'altro agli azionisti fosse dato di portare qualche mutamento negli statuti, che potrebbe essere utilissimo agli interessi meglio intesi di quello stabilimento; mutamenti che d'altronde sarebbe necessario autorizzare per legge il Ministero a consentire poichè pure per legge furono quegli statuti approvati.

Io, ripeto, non voglio dilungarmi punto per dimostrare le ragioni che possono rendere indispensabili coteste modificazioni.

Del resto, ciò non può essere necessario, almeno per il momento, dappoichè l'onorevole ministro conosce la portata delle mie osservazioni. Quindi io, senz'altro, lo prego di dichiarare se potesse accettare questa mia proposta.

Io non intendo che sia pregiudicato punto il diritto degli azionisti: suppongo anzi che l'iniziativa venga dagli azionisti stessi, o ad ogni modo essi prestino il loro consenso. Ma quando ciò avvenisse, io vorrei che fin d'ora si autorizzasse il Governo ad acconsentire a quei mutamenti allo statuto che, mantenendo l'autonomia della Banca, la mettessero in una condizione più normale e più conforme all'interesse proprio ed a quello del paese.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Sarebbe troppo grave per me accettare tale proposta, perchè una delle prime cose che farebbero gli azionisti sarebbe molto probabilmente quella di domandare la liquidazione della Banca.

Qualora il Governo per deliberazione della Camera avesse facoltà di aderire o di opporsi alla domanda degli azionisti della Banca, io mi vi opporrei; pure, io non vorrei assumere tale responsabilità senza dividerla con la Camera, visto che la liquidazione della Banca Toscana implica un problema troppo grave, perchè il ministro possa assumere sopra di sè di risolverlo, senza che la Camera manifesti le sue intenzioni in proposito.

Per conseguenza, se l'onorevole Diligenti intende che nella legge sia inserita una qualche facoltà al ministro per consentire delle modificazioni alla parte regolamentare degli statuti della Banca, siamo perfettamente d'accordo; ma se egli vuole lasciare al ministro la facoltà di accettare o respingere qualsiasi deliberazione degli azionisti, tra le quali potrebbe esservi anche la domanda di liquidazione o di fusione con la Banca Nazionale nel Regno, alla quale domanda io non aderirei mai, come ebbi ieri l'onore di dire alla Camera, dichiaro che non vorrei da solo assumermi tale responsabilità, senza che a Camera ne fosse prima informata. E ciò tanto più che la Banca Toscana è uno degli enti costituenti il Consorzio, il quale fu istituito con legge solennemente votata dal Parlamento nel 1874, e che il ministro non potrebbe, di sua autorità, permettere la scomparsa di uno degli elementi costitutivi di quel Consorzio e alterare così tutta l'economia della legge del 1874. Questo il ministro non lo può fare da solo; ma vi occorre una esplicita deliberazione del Parlamento.

Perciò la larghezza di facoltà della quale l'onorevole Diligenti vuole gratificare il ministro (e gliene sono tenuto per la fiducia che personalmente mi dimostra), m'impensierisce talmente, che non mi sento d'accettarla.

**DILIGENTI. (Della Commissione)** Io prima di tutto devo dichiarare all'onorevole ministro che forse non ha afferrato esattamente tutte le mie parole; perchè io ho premesso che intendevo fosse mantenuta l'autonomia della Banca. Del resto io, al punto a cui siamo, credo opportuno di non insistere, e piglio atto delle dichiarazioni del ministro, sperando che egli, prendendo nel più attento esame la grave questione della Banca Toscana, promuoverà alla riapertura del Parlamento, quei provvedimenti che potessero essere indispensabili nell'interesse della Banca e nell'interesse del paese in cui deve funzionare cotesto istituto di credito, con quella efficacia che purtroppo oggi non può avere.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Diligenti, non facendo alcuna proposta, metto ai voti l'articolo 6, nel seguente tenore:

« Previo parere dei Consigli generali potranno essere modificati per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, gli statuti dei Banchi di Napoli e di Sicilia, nelle parti che hanno carattere regolamentare. »

Chi approva quest'articolo sorga.

(È approvato.)

« Art. 7. Non più tardi della fine di febbraio dell'anno 1879 il Governo del Re dovrà presentare al Parlamento un progetto di legge sul riordinamento

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

della circolazione cartacea, e degli istituti di emissione.

« Nello stesso termine sarà presentata al Parlamento una speciale relazione sulla quantità di biglietti di cinquanta centesimi ritirati, e sull'andamento della circolazione della moneta di bronzo. »

Chi approva quest'articolo sorga.

(È approvato.)

La parola spetta all'onorevole ministro delle finanze.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Vorrei avvertire la Camera e l'onorevole presidente (la Commissione l'ho già prevenuta in via ufficiosa) di una dimenticanza incorsa nell'articolo 5, dove è detto :

« Finchè dura il corso forzoso, la moneta di bronzo potrà essere adoperata sino a lire due in qualsiasi pagamento eseguito dallo Stato. Potrà anche essere versata in ragione dell'uno per cento in ogni pagamento fatto allo Stato, eccetto pel pagamento dei titoli di qualunque sorta emessi dallo Stato. »

Qui bisognerebbe aggiungere: « esclusi i dazi doganali ed i pagamenti dovuti in oro od argento. » Poichè il criterio del ministro, nell'accettare la proposta della Commissione di escludere i titoli dello Stato, era anche quello di non permettere che, finchè dura il corso forzoso, si facciano in bronzo quei pagamenti per le dogane, i quali si debbono fare in oro od in argento.

Come la Camera sa, i dazi d'importazione sono pagati in moneta metallica. Ora, se noi permettessimo che quei dazi fossero in parte pagati in bronzo, scomparirebbe dal pagamento la parte corrispondente di oro o di argento, con grave danno dello Stato, che si serve di quei metalli preziosi pei suoi pagamenti all'estero.

Prego quindi la Camera di aggiungere queste parole all'articolo 5: « esclusi i dazi doganali ed i pagamenti dovuti in oro od argento. »

**PRESIDENTE.** Come la Camera ha inteso, il ministro propone che sia fatta una modificazione all'articolo 5° del seguente tenore :

« Finchè dura il corso forzoso, la nostra moneta di bronzo potrà essere adoperata sino a lire due in qualsiasi pagamento eseguito dallo Stato. Potrà anche essere versata in ragione dell'uno per cento in ogni pagamento fatto dallo Stato, eccetto pel pagamento dei titoli di qualunque sorta emessi dallo Stato, ed esclusi i dazi doganali ed i pagamenti dovuti in oro e argento. »

**BRANCA, relatore.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole relatore.

**BRANCA, relatore.** La Giunta è concorde nell'ac-

cettare la proposta dell'onorevole ministro, la quale non è che una dichiarazione che la Giunta credeva fosse implicitamente compresa nell'articolo.

**PRESIDENTE.** Dunque essendo d'accordo la Giunta e l'onorevole ministro, metto ai voti questa modificazione, di cui ho già dato lettura.

(È approvata.)

Si passa alla votazione a scrutinio segreto del progetto di legge.

(Segue l'appello nominale.)

Annunzio alla Camera il risultato della votazione sul progetto di legge per la proroga del corso legale dei biglietti degli istituti di emissione:

Presenti e votanti . . . . .	235
Maggioranza . . . . .	118
Voti favorevoli . . . . .	205
Voti contrari . . . . .	30

(La Camera approva.)

#### ANNUNZIO DI UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO LIOY AL MINISTRO PER LE FINANZE.

**PRESIDENTE.** Essendo presente l'onorevole ministro delle finanze gli annunzio una domanda di interrogazione dell'onorevole Lioy del seguente tenore:

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro delle finanze sugli effetti che produce in Sicilia la revisione del reddito imponibile sui fabbricati. »

Prego l'onorevole ministro di dire se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Essendo imminente la discussione del bilancio dell'entrata, io pregherei l'onorevole Lioy di voler rimandare a quella discussione, ed al capitolo « tassa sui fabbricati » la sua interrogazione.

Però, affinchè questa sospensione non abbia, nemmeno momentaneamente, l'apparenza di un artificio dilatorio, posso affermare che io, preoccupato dei reclami venuti da alcuni punti della Sicilia e di cui furono organi anche parecchi nostri colleghi della Camera elettiva, ho già date alcune disposizioni, che hanno condotto a qualche risultato mitigando i malumori che erano sorti. Ho mandato dal continente degli ispettori ad esaminare i reclami, ed ho ordinato che si facciano, in quanto è possibile, dei concordati. Infatti, da quindici giorni a quest'oggi, parecchie centinaia di concordati già furono conchiusi, e dalle notizie ufficiali che ho dai

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

prefetti e dagli intendenti, i luoghi nei quali si era manifestata una maggiore eccitazione di reclami, sono già in gran parte acquetati.

Questo dico come uno schiarimento in termini generali, salvo ad entrare in maggiori particolari e in apprezzamenti speciali, allorchè avrò l'onore di rispondere alla domanda che l'onorevole Lioy mi farà su questo argomento.

**PRESIDENTE.** Come ha inteso, onorevole Lioy, l'onorevole ministro risponderà alla sua interrogazione nella discussione del bilancio dell'entrata.

**LIOY.** Sono contento.

**PRESIDENTE.** Resta dunque inteso così.

#### DISCUSSIONE DEL DISegno DI LEGGE PER UNA INCHIESTA SULL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE E PER L'ESERCIZIO DELLA RETE FERROVIARIA DELL'ALTA ITALIA.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per una inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, e per l'esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia.

Si dà lettura del progetto di legge. (V. Stampato n° 56-A.)

Prego l'onorevole ministro di dichiarare se accetta che la discussione si apra sul progetto della Commissione, o se mantiene quello del Ministero.

**BACCARINI, ministro per i lavori pubblici.** Accetto che si apra sul progetto della Commissione, salvo alcuni schiarimenti che mi riservo di domandare.

**PRESIDENTE.** La discussione generale è aperta.

Spetta all'onorevole Zeppa di parlare.

**ZEPPA.** Assicuro la Camera che io tengo molto in pregio la brevità delle discussioni parlamentari e, in questa circostanza, la ritengo anche di un pregio inestimabile. Valga questa dichiarazione a conciliarmi la benevolenza dei miei colleghi.

*Voci.* Più forte! Non si sente!

**ZEPPA.** Per quanto la presentazione dell'attuale progetto di legge non potesse e non dovesse sorprendere alcuno per molte ragioni, tuttavia non pochi ne rimasero dolorosamente impressionati.

Io, seguendo con molta cura le diverse fasi, per un istante credetti di essermi ingannato sul vero apprezzamento del medesimo; e si fu allorchando il signor ministro dei lavori pubblici, recandosi in seno alla Giunta parlamentare incaricata di riferire alla Camera, fece dichiarazioni così esplicite e categoriche sopra il vero concetto e sullo spirito di questo progetto di legge, e manifestò intendimenti e propositi così fermi ed irremovibili di opporsi, per quanto fosse in lui, che l'esercizio, delle ferrovie

dell'Alta Italia oggi provvisorio, non diventasse definitivo che, confesso essersi in parte mitigata quella cattiva impressione che aveva da principio ricevuta. E non si offenda l'onorevole ministro se io dico in parte, poichè è inutile che io faccia dichiarazioni a lui dell'immensa stima che ho del suo carattere e della sua fermezza, ma a che gioverebbe nasconderci che siamo di fronte ad una questione grave assai, e che nel darle una soluzione, la forza della cosa potrebbe vincere la volontà anche ferrea di un ministro?

Ed anzi, gli dirò francamente che non mi sono pentito appuno di aver mantenuto questo riserbo, poichè alcune delle deliberazioni prese successivamente dalla stessa Giunta parlamentare, e che mi parvero di gravità grandissima e di un colore molto oscuro, mi persuasero che in fondo non mi era malamente apposto. Quella deliberazione aggiunta, annuente lo stesso signor ministro, di estendere le ricerche della inchiesta, non pure a tutti i sistemi di esercizio sociale, ma ben anche all'esercizio governativo, dico la verità, non mi parve troppo adatta a dileguare quel sospetto che molti avevano concepito, su questo progetto di legge.

Ma non anticipiamo la discussione. Io mi sono iscritto per parlare contro, ma intendiamoci bene, parlare contro l'esercizio provvisorio governativo attualmente mi pare che sarebbe assurdo perchè è divenuto oggi, ai 28 del mese, di una necessità imprescindibile. Però io intendo di combattere l'inchiesta che viene proposta in questo stesso progetto di legge.

Non ignoro come questa inchiesta sia stata giudicata severamente, pur tuttavia, volendola prendere anche nel senso il più benevolo, a me pare che la medesima sia inutile perchè non corrisponde allo scopo che apparentemente si prefigge; inoltre poi costituisce un pericolo di falsare quelle stesse oneste intenzioni dei proponenti.

Come conclusione di questa mia premessa e delle poche osservazioni che sottoporro al giudizio della Camera dirò all'onorevole signor ministro una sola cosa; dirò a lui: oramai l'esercizio provvisorio è divenuto un fatto; il tempo che gli accordiamo sappia sfruttarlo per preparare l'esercizio sociale; questo è il suo dovere, questo è il dovere di un Ministero emanazione di questa parte della Camera.

Mi permetta la Camera di riandare un momento all'origine di questa inchiesta, poichè diceva molto bene il nostro Machiavelli che un errore è mezzo confessato quando se ne è conosciuta l'origine. Risaliamo un momento all'origine di questa inchiesta, che è un'origine turpe. (*Rumori*)

## SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

**PRESIDENTE.** Onorevole Zeppa, spieghi il suo concetto.

**ZEPPA.** Io debbo richiamare alla memoria dei miei colleghi un fatto che forse ciascuno ha potuto osservare qualche volta durante la sua vita. Quando in un piccolo paese avvengono le missioni cattoliche ordinariamente accade che qualcuno di cervello un poco debole, sopraffatto da quelle tetre immagini del predicatore, finisce per perdere la testa. Più spesso qualcuno si va a far frate. Tutti poi per un dato tempo si studiano d'imitare il predicatore, specialmente in ciò che più aveva riscaldato la loro grossolana fantasia.

Signori, noi in Italia abbiamo avute le missioni politico-morali. Le lettere dell'onorevole De Sanctis ebbero la virtù di suscitare in Italia un ardore immenso di moralità politica. Non so se alla lettura di quelle lettere qualcuno inorridito dallo spettacolo della corruzione del nostro paese abbia abbandonato la vita politica: certo è però che i predicatori della pubblica morale si moltiplicarono con una rapidità consolante dappprincipio, ma in seguito assunse proporzioni così sconfinata, da rendersi la vita uniforme, monotona, pesante, ed alcuni andarono predicando la moralità politica sapendo di dire una menzogna.

**PRESIDENTE.** Ma scusi, le ripeto che nessuno deve dubitare della moralità di alcuno. Non sono permesse queste frasi, e tanto meno queste insinuazioni.

**ZEPPA.** Era difficile che su qualunque ora del giorno non incontraste un predicatore, il quale ad ogni costo voleva catechizzarvi sulla moralità pubblica.

A questo punto si trovava lo spirito pubblico in Italia, quando successe un fatto veramente grave. L'onorevole Zanardelli, il quale faceva parte di quel Ministero dove si stavano confezionando le convenzioni ferroviarie, dopo alquanti giorni di lotte angosciose coi suoi colleghi, abbandonò il Ministero; e quell'istesso giorno, se non erro, furono firmate le convenzioni ferroviarie. Evidentemente, in simili contingenze quelle convenzioni erano nate morte.

Il telegrafo si incaricò di funestare l'Italia col *carrozzino*, o col *carrozzone*; ed in ogni angolo suonarono queste parole, e si ricordò quell'atto di una atmosfera così viziata, che fu impossibile richiamare sulla buona via l'opinione pubblica. Si fu convinti, ed anche più verosimilmente si fece vista di esserlo, che la pubblica sostanza era stata dilapidata.

Vi erano, come sempre accade, i poveri di spirito, i quali si contentano modestamente di praticare la moralità politica senza farsene clamorosi banditori; questi ragionavano così:

Si sa che l'onorevole Zanardelli, che faceva

parte del Ministero, aveva approvato in gran parte queste convenzioni; che i dissidi erano ridotti ai minimi termini; dunque se l'onorevole Zanardelli, che meritamente godeva e gode tuttora il nome di uomo onesto, ha potuto approvarle in gran parte, v'è una vera contraddizione stigmatizzarle con tanta severità?

Questi poveri di spirito così proseguivano: ma è possibile che un uomo che ha più di trenta anni di vita politica illibata, voglia all'ultimo momento associare il suo nome ad un atto con cui si delapidano le sostanze del paese?

Ma tutto ciò, o signori, non persuadeva alcuno; il bisogno di gridare, di predicare la moralità politica, era troppo prepotente, e non si poteva rinunciare al pascolo che offrivano quelle povere convenzioni, le quali, non studiate, forse anche non lette dai più, furono, in mezzo ad artificiosi clamori, miseramente sepolte.

Allora un giornale della democrazia, per rimediare a tanta iattura, per ridonare un poco di calma alle turbate coscienze, che cosa fece?

Propose l'inchiesta; ed ecco la prima origine dell'inchiesta che ci si propone oggi di approvare col presente progetto di legge.

Ma io credo che questa inchiesta non sarebbe giunta sino a noi, se non si fosse verificata un'altra importantissima circostanza. Un altro giornale molto autorevole della Destra, il quale tiene certamente in moltissimo conto la moralità pubblica, e lo so, perchè sono amico personale del suo direttore, conosco i redattori e so qual delicato sentire essi abbiano, ma al postutto sono uomini politici e sanno fare della politica: vivono della vita reale e sanno che quando si lotta bisogna lottare, sanno che degli errori dell'avversario si ha il diritto non solo, ma anche il dovere di trarre tutto il profitto possibile.

Allora questo giornale, visto che un confratello della democrazia e del partito di Sinistra aveva accampato questa idea dell'inchiesta, capì subito qual profitto se ne potea trarre. L'inchiesta, dovette ragionare così, in queste materie è sempre una cosa lunga e può diventar lunghissima. (Non so se si era previsto che sarebbe stato relatore l'onorevole Nervo) Intanto i termini del riscatto scadevano, e l'esercizio governativo provvisorio diviene una necessità ineluttabile; oh Dio! si sa che a questo mondo, da cosa nasce cosa, e dal provvisorio al definitivo, non vi è che un breve passo. E così gli uomini dalla Destra videro possibile l'attuazione del loro programma.

La bandiera dell'inchiesta sventola da opposte parti. Da un lato l'inalbera un giornale della demo-



SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

crazia, da un altro lato un giornale del partito di Destra. Un contratto colla Sudbahn non è più possibile, le ragioni che hanno consigliato il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia sussistono ancora, ed anzi sono oggi accresciute dalle recenti complicazioni politiche e militari dell'Europa.

Si presenteranno in questo frattempo richieste di società per l'esercizio privato; ma noi, sempre così ragionavano gli uomini della destra, semplice, ma altrettanto efficace, per scongiurare questo pericolo, grideremo all'affarismo; ed allora gli animi timorati degli onorevoli Cairoli e Zanardelli, inorriditi allo spettacolo dell'affarismo, respingeranno qualunque onesta proposta di capitalisti e di società private.

Si farà l'inchiesta, ma come si farà? Coll'impero dell'esercizio provvisorio. Raddoppieremo di zelo, e quando verrà la fine dell'esercizio provvisorio, diremo che per questo esercizio provvisorio non è caduto il mondo, e l'esercizio governativo si presenterà come una cosa tollerabile per alcuni, e per altri eccellente. Verremo alla Camera e diremo: l'esperimento si è fatto, non sono avvenuti inconvenienti, lasciate le cose come stanno. Il far diversamente darà luogo a spese, voi volete turbare il pareggio, voi volete aggravare i poveri contribuenti. Così in mezzo a questo misto di cose vere e non vere passerà l'esercizio definitivo delle strade ferrate per parte dello Stato.

Quindi esaminata questa inchiesta nella sua origine, essa emana da prevenzioni, da giudizi appassionati, e da equivoci.

In secondo luogo essa è l'effetto di un'abile manovra dei nostri avversari.

Inoltre alcune frasi, e varie disposizioni del presente progetto di legge, son ben lontane dal dilagare, come avrebbero dovuto, ogni dubbio. Quelle disposizioni, a mio modo di vedere, non conservano quel carattere di provvisorietà che debbe avere l'esercizio, come ora ci viene richiesto.

Inoltre le parole con cui l'onorevole ministro pei lavori pubblici chiude la sua relazione parvero a me così gravi che ho bisogno di richiamare su di esse l'attenzione della Camera. Le disposizioni che si trovano nel progetto di legge mi parevano più che sufficienti, mi parevano esuberanti per un esercizio governativo, ma l'onorevole ministro ci fa sapere fin da questo momento che egli tornerà alla Camera a chiedere altri provvedimenti se le leggi lo consentono; così scrive nella sua relazione:

« Se per avventura, a dare alla nuova amministrazione un migliore e più spedito indirizzo, l'esperienza addimostrasse necessari od anche soltanto opportuni altri provvedimenti, noi non manche-

remmo di prenderli nei limiti delle facoltà consentite al potere esecutivo, o di promuoverli da voi con nuove disposizioni legislative. »

Dunque non basta tutto quello che c'è nel progetto di legge, si vede che ci vorrà ancora qualche altra cosa, che si verrà a chiedere qualche altra disposizione legislativa.

Ma io mi auguro, onorevole signor ministro, che non si tratti di una di quelle disposizioni che valga a ribadire sempre più l'esercizio governativo delle strade ferrate.

E l'altra proposta della Commissione, cui ho già accennato, di estendere le ricerche non pure ai vari sistemi di esercizi privati, ma anche all'esercizio governativo, da chi è fatta? È fatta da quella maggioranza della Commissione la quale professa opinioni a nessuno ignote riguardo all'esercizio governativo, è fatta da persone che non fanno un mistero delle loro convinzioni favorevoli allo stesso esercizio governativo.

Ora questo volere estendere le ricerche anche all'esercizio governativo, ho domandato a me stesso, cosa significa? Che scopo ha quest'aggiunta? Evidentemente mi parve che non fosse troppo acconcia a tranquillare gli animi dei fautori dell'esercizio sociale. E che dire di altri i quali si affannano giornalmente a farci credere che qui non si tratti altro che d'una questione tecnica? Ma come, d'una questione tecnica? Noi scherziamo, o signori, io credo che non vi sia stata mai una questione più essenzialmente politica di questa. Si trova in giuoco nientemeno che il programma politico di tutto un partito; e si può dire che questa sia una questione tecnica? Evidentemente si vuol mascherare il vero scopo di questo progetto di legge. È la stessa proposta d'inchiesta come la presenta il ministro?

Io confesso alla Camera di essere stato un po' temerario; poichè ho domandato a me stesso: ma ha riflettuto bene il ministro che cosa ha proposto alla Camera?

Un'inchiesta *ampia, formale* sulle ferrovie è un argomento da occupare delle generazioni. È stato ripetuto qui nella Camera che le ferrovie possono riguardarsi dal lato economico, industriale, commerciale, politico, sociale; ora, se l'onorevole Nervo, relatore della Commissione, considera l'inchiesta da ciascuno di questi lati, ne può fare non trenta quesiti, come ha fatto esso, ma può farne cento.

Quindi anche da questo lato mi pare che non ci fosse proprio un concetto ben determinato di quello che si voleva da parte del signor ministro.

Io richiamo poi l'attenzione del signor ministro su questo, che anche per un mediocre osservatore non è piccolo argomento contro l'inchiesta. La male

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

celata compiacenza con cui la Destra accetta questo progetto non le dice niente? Ha egli riflettuto che cosa avverrebbe se l'esercizio oggi provvisorio diventasse definitivo? Ebbene vedrebbe i cento giornali della Destra accusare d'incoerenza il nostro partito: e sarebbero assai più moderati di quel che sogliamo chiamarli, a questa eventualità: se domani l'esercizio governativo definitivo fosse accettato, lei vedrebbe, signor ministro (e di questo credo che fosse anche impressionato l'onorevole Cairoli), come quel partito s'incaricherebbe d'impressionare l'opinione pubblica; vedrebbe egli allora come sarebbero molto più moderati quel giorno se non ci intimassero d'abbandonare il potere. E forse non avrebbero tutti i torti, signori; non istà nelle buone regole del Governo parlamentare, essere il Governo di un partito e governare col programma degli avversari politici. (*Bene!*)

Ora, considerate tutto quanto son venuto fin qui esponendovi, e vi persuaderete facilmente come siano molto scusabili coloro che credono, dopo approvato questo progetto di legge, l'esercizio governativo un fatto compiuto. Ne sentite rinascervi la fiducia se considerate l'inchiesta in sè stessa, poichè nel caso attuale e come vi ho proposto, vi apparirà perfettamente inutile.

Infatti che cosa si vuole con una inchiesta? Si deve risolvere una questione. Mancano dei dati statistici, mancano alcune cognizioni di fatto, ed allora si fa la inchiesta per desumere dall'osservazione dei fatti qualche elemento che mancava per la soluzione del problema.

Ora quale è il problema che si agita oggigiorno in Italia? Il problema è questo.

Vi sono due correnti, due partiti; dall'uno si dice: l'esercizio delle ferrovie in Italia può essere affidato comodamente alle associazioni private; ve ne è un altro che dice: oggi in Italia non si può affidare questo esercizio alle società private, ma bisogna che il Governo lo assuma direttamente. Dunque, volendo voi risolvere questo problema, di che cosa avete bisogno? Voi dovete conoscere quanti sieno i capitali disponibili in paese; dovete conoscere fino a che punto si trova lo spirito di associazione unito al capitale che può fare concorrenza allo Stato. Voi dovete conoscere fino a che punto si trova il credito in Italia. Questi sono gli elementi per risolvere il problema che stiamo discutendo. Invece l'onorevole Nervo che cosa fa nella sua relazione? Solleva una serie di quesiti che non hanno che far niente colla questione. Di questi quesiti se ne possono fare centinaia, come ho già detto.

L'onorevole Nervo è andato a ricercare l'argomento delle tariffe; si è occupato di diverse di que-

ste che sono necessarie alla risoluzione del problema.

E non è mica per dimenticanza, o signori. Fu perchè se voi vi provaste a fare un'inchiesta sopra questi elementi che vi ho indicati, l'inchiesta medesima vi sfuggirebbe di mano. E di vero, che bisogno avete voi di andare a cercare se c'è il capitale in Italia, se ci è forza di associazione, se c'è credito sufficiente? Pubblicate che voi volete dare le ferrovie all'industria sociale, e vi accorgerete subito se vi sono tutti questi elementi favorevoli in paese. Siate pure severi sulle proposte che vi si faranno; esaminate attentamente qual garanzia vi offrano, e se le troverete contrarie all'interesse del paese, respingetele senza pietà.

E che? Credete voi che, quand'anche la Commissione d'inchiesta venisse alla Camera, e dicesse: noi abbiamo riconosciuto che in Italia l'esercizio delle ferrovie può essere affidato all'industria privata, bastasse perchè i capitali accorressero verso questa industria?

Credete che i capitalisti si contenterebbero dei vostri calcoli, delle vostre deduzioni? Niente affatto. I capitali non si muoverebbero, finchè non fossero chiamati da coloro che sogliono impiegarli utilmente; e credete pure che quando una società privata vi dicesse: assumo l'esercizio delle ferrovie, avrebbe già fatto la sua inchiesta, meglio assai che non saprete farla voi.

Le cose che ci dice l'onorevole Nervo sono cose eccellenti, ma sono ricerche che si possono fare in qualunque tempo, non in questa circostanza speciale, e non sono proprie a risolvere il problema che ci sta dinanzi.

Quindi anche da questo lato considerata l'inchiesta, vi apparisce perfettamente inutile. E fu anche questa considerazione, credo io, che indusse non pochi a diffidare del presente progetto di legge e della inchiesta che su esso si propone.

Ma non facciamo il processo alle intenzioni, e prendiamo il progetto di legge come è. Ebbene son certo che neppure l'onorevole ministro potrà negarmi, essere questo progetto, per lo meno una revisione del programma e della risoluzione che aveva già preso il partito di sinistra, votando il famoso articolo 4 della legge, con cui venne approvata la convenzione di Basilea. Quella legge obbligava qualunque Ministero di sinistra ad attuarla, e non fa bisogno che ci sia piuttosto l'onorevole Depretis, o l'onorevole Crispi, o l'onorevole Zanardelli al potere; quella è una risoluzione del partito, una risoluzione che fa parte del programma del partito di sinistra. Quindi io vi domando se non era in obbligo di qualunque Ministero di sinistra che sedesse su

## SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

quel banco di venire alla Camera a proporre delle convenzioni per l'esercizio privato, senza ricorrere tardivamente all'idea dell'inchiesta.

Infatti con qual diritto chiedete voi oggi questa revisione? Quali avvenimenti vi hanno condotto oggi a sottoporre nuovamente il problema alla Camera? quel problema che già era stato risolto?

In fatto di ferrovie noi ci troviamo allo stesso punto in cui ci trovavamo nel 1876; nulla di nuovo è sopraggiunto che vi autorizzasse a ritornare sulle risoluzioni prese dal vostro partito.

Quindi io non credo che il Ministero avesse questo diritto di sottoporre nuovamente il problema alla Camera. Se non che, ho inteso spesso ripetere anche prima che la scrivesse l'onorevole Bertani, una cosa abbastanza singolare. Si è detto: quell'articolo 4 che cosa voleva in fondo? Poteva veramente riferirsi come una risoluzione del problema ferroviario? Ma tutt'altro; quell'articolo non era altro che una votazione politica; si trattava di dare un voto contro la Destra, ma il problema ferroviario rimaneva intatto.

Ora, o signori, credo che nulla vi abbia di più ingiustificato e di meno conveniente di quella spiegazione. E che, forse quell'articolo 4 sbucciava quel giorno dal cervello di qualche deputato per la prima volta? No davvero. Quell'articolo era una applicazione vera e propria dell'intero programma della Opposizione parlamentare. E quando l'onorevole Ricasoli in quel giorno solenne, riassumendo quasi tutta la discussione, disse: qui, signori, non si tratta di una semplice questione di ferrovie, ma si tratta di dare un nuovo indirizzo alla condotta del Governo; è ciò che io intendo con questa votazione. E quelle poche parole riassumevano tutto quanto aveva sostenuta la Sinistra in sedici anni di opposizione.

Io mi meraviglio poi, e lo dico con vero dolore, come quegli uomini che seguirono in quel giorno l'onorevole Ricasoli, abbiano potuto essere fatti segno a strali così immeritati, e debbo dire all'onorevole Sella che provai un gran dispiacere l'altro giorno, nel vedere un uomo così eminente, come è egli, confondersi con quella turba che, non avendo il coraggio di opporsi apertamente alle grandi riforme, tendono ad insinuare le intenzioni di coloro che le compiono, o vi si associano. Però l'onorevole Sella si affrettò a spiegare il suo concetto ben diverso da quello che era potuto sembrare, ed io me ne compiacco con lui.

Se non che potrebbe supporre che il Ministero allontanandosi oggi dal programma del suo partito, lo abbia riconosciuto errato nei principii o quanto meno inapplicabile nel momento.

Ebbene, o signori, se la Camera non si trovasse in condizioni così disagiate, io mi riprometterei di dimostrarle fino all'evidenza, che i principii di quel programma, hanno oggi ricevuto amplissima conferma della loro verità, e che l'attuazione di quel programma è divenuta oggi di una assoluta necessità.

Però, lo ripeto, non è il momento di accingersi a questa dimostrazione; lo stesso progetto di legge non vi si presterebbe.

Quindi io concludo pregando il Ministero di sinistra, col quale, checchè se ne possa pensare, mi ritengo sempre legato dai vincoli del partito, ed a cui intendo di mantenermi amico, pregandolo che segua quella via che gli ha tracciato il suo partito. Al patto che egli si mantenga fedele al programma di questo stesso partito, io gli conservo la mia amicizia, ed è a questo solo patto che io gli darò sempre il mio voto favorevole.

Quindi prego l'onorevole signor ministro di non curarsi dell'inchiesta; se la Camera la voterà come è probabile, lasci pure che faccia il suo corso; avremo cinque o sei volumi di più da dispensare e da servircene come meglio ci piace, ma l'onorevole ministro impieghi intanto questo tempo a preparare l'avvenimento che sarà l'attuazione del programma di questa parte della Camera, cioè l'esercizio delle ferrovie dato all'industria privata.

**PRESIDENTE.** La facoltà di parlare spetta all'onorevole Lugli.

**LUGLI.** L'onorevole Zeppa nell'esordire del suo discorso ha invocato la benevolenza della Camera, e trovo che ne aveva ben ragione, perchè egli sul fine del discorso medesimo, ha pronunciato parole, che per verità la Camera accolse non con troppa benevolenza...

*Voce a sinistra.* Che c'è un censore? Tocca al presidente.

**PRESIDENTE.** Non ho mancato di fare il mio dovere, ma ha spiegato le sue parole.

**LUGLI.** Egli ha detto che il progetto di legge ha una origine dubbia...

**PRESIDENTE.** Non si fermi su queste frasi, onorevole Lugli.

**LUGLI.** Non richiamerò le missioni cattoliche invocate dall'onorevole Zeppa, per non far perdere la testa alla Camera, come, egli ha detto, qualche volta succede. Io intendo di prendere il progetto come è, perchè per verità non saprei sotto qual altro aspetto prenderlo; e preso come è, comincio col dichiarare, che questo progetto ha una impronta di disposizioni, che sono in contraddizione con le deliberazioni che la Camera adottò colla legge del 29 giugno 1876. È contento, onorevole Zeppa?

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

Durante la discussione di quella legge (la Camera lo ricorderà) veniva respinto un emendamento dell'onorevole Cadolini all'articolo 4, emendamento il quale diceva:

« Il Governo è invitato entro il 31 dicembre 1877, a presentare un progetto di legge, avente per iscopo di provvedere al definitivo ordinamento dell'esercizio delle ferrovie appartenenti allo Stato. »

Questo emendamento, come dissi, fu respinto; e la Camera, nella sua grandissima maggioranza accoglieva l'articolo 4 del progetto ministeriale tal quale era concepito, con cui il Governo era invitato entro il 31 dicembre 1877, a presentare un progetto di legge col quale si ammettesse che l'esercizio delle ferrovie fosse affidato all'industria privata. Che cosa ha proposto oggi il Ministero? Il Ministero, col suo progetto di legge ha proposto un'inchiesta, ed ha proposto l'esercizio governativo. Questo progetto di legge ha dato molto sui nervi all'onorevole Zeppa, e non solo a lui, ma a molti altri. Si consoli.

ZEPPA. Domando di parlare per un fatto personale.

LUGLI. Molti hanno detto: passi per l'inchiesta; ma l'esercizio governativo (e lo ha detto anche lui), è una palese incoerenza; e le incoerenze sapete voi, o signori ministri, come si pagano? (hanno detto molti) si pagano col cadere. L'incoerenza è il verme roditore degli uomini politici.

Ma come! hanno replicato molti altri; voi, onorevole Zanardelli, voi, onorevole Baccarini, che votaste contro l'emendamento dell'onorevole Cadolini, il quale in fin dei conti lasciava impregiudicata la questione, venite oggi a ripresentarci un progetto di legge che afferma nelle mani dello Stato l'esercizio governativo, dando così ragione, come diceva l'onorevole Zeppa, a quegli uomini che caddero precisamente sopra questa questione?

Ma non riflettete, dicono molti, e dice l'onorevole Zeppa, che così operando abbassate la vostra dignità e ferite a morte quel partito al quale dite di appartenere?

Ma l'onorevole Zeppa dice: Un'inchiesta! Che cosa volete fare di una inchiesta in cose che sono evidenti? Richiamate, egli dice, alla memoria le discussioni che si agitarono in quest'Aula per tre o quattro giorni consecutivi e vedrete che il risultato di quelle fu che l'esercizio governativo delle ferrovie doveva essere bandito, e che si doveva affermare l'esercizio delle ferrovie all'industria privata. Voi lo avete sentito l'onorevole Zeppa, onorevoli ministri! Egli ha detto: l'articolo 4 compromise la Camera, ed io mi meraviglio, io sono dolente, egli ha ag-

giunto, che oggi si voglia rimettere in questione ciò che la Camera aveva risoluto.

Ecco dunque, o signori, tutto quello che, più o meno, ha detto di importante l'onorevole Zeppa, quello che hanno detto molti altri in siffatta questione, e quel che hanno detto quei ministri di sinistra i quali presentarono quelle convenzioni che l'attuale Gabinetto non ha creduto di poter accettare.

Ma, onorevole Zeppa, crede proprio davvero che nuovi studi non servano a niente; che un'inchiesta sia proprio oziosa!

ZEPPA. Sì! sì!

LUGLI. Sì?! Mi ascolti un momentino e vedrà che forse cambierà d'avviso. Comunque, mi sia lecito dire quel che credo io.

L'esercizio delle ferrovie si può fare seguendo diversi metodi: 1° quando la proprietà e l'esercizio delle ferrovie appartiene allo Stato; 2° quando la proprietà e l'esercizio delle ferrovie sia in mano di società private, sovvenute, o no, dal Governo; 3° finalmente quando la proprietà essendo governativa, l'esercizio viene affidato all'industria privata.

Ora senta, onorevole Zeppa, quanti inconvenienti presentano questi tre sistemi.

Può dirsi che del primo sistema, cioè quando la proprietà e l'esercizio sono in mano dello Stato, soltanto il Belgio e la Germania abbiano fatto una larghissima applicazione. Ma neanche nel Belgio, neanche in Germania tutte le linee sono di proprietà dello Stato.

Noi vediamo che nei 3500 chilometri di strade ferrate appartenenti al Belgio, 1500 chilometri sono esercitati da società private. In Germania si hanno 30,000 chilometri di ferrovia, dei quali soltanto 18,000 vengono esercitati dallo Stato, e 12,000 appartengono e sono esercitati da società private.

Dunque, neanche nel Belgio, e neanche nella Germania l'esercizio governativo può dirsi assoluto. Ed i contraddittori di questo sistema aggiungono che, se si volesse riandare la genesi di quelle ferrovie, si rileverebbe che il sistema dell'esercizio governativo viene applicato, non già come effetto di studi comparativi fatti tra l'uno e l'altro sistema, ma più specialmente per motivi politici.

Il Belgio, all'origine della sua indipendenza, aveva necessità di collegare Anversa colle linee francesi; aveva necessità di costruire molte linee strategiche; e tutto ciò voleva fare senza dover avere ricorso ai capitali stranieri, mentre poi difettavano i capitali nazionali. Più tardi egli si decise di acquistare le linee del Lussemburgo, perchè ebbe timore che cadessero in mani tedesche, come prima aveva evitato che cadessero in mani francesi.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

Da tutti questi fatti gli avversari del sistema dell'esercizio governativo deducono che il concetto politico fu sempre la sola guida nel Belgio, e mai si tenne conto del concetto economico.

E quanto alla Germania, noi ci troviamo, o signori, in condizioni pressochè analoghe. Anche là le ragioni politiche ebbero sempre la prevalenza. Il Governo imperiale escogitò una riforma per uno scopo esclusivamente politico, quale si è quello di spogliare, nelle questioni ferroviarie, i Governi confederati, e concentrare tutto nella supremazia imperiale. Il principe di Bismarck propose che a spese dello Stato si riscattassero tutte quante le ferrovie della Germania.

Signori, è un'operazione colossale, la quale porterebbe da 12 a 14 miliardi di spesa!

Il progetto, come avrete appreso, ha incontrato vive e resistenti opposizioni, ma gli avversari dell'esercizio governativo ravvisano che nessun concetto economico vi ha in siffatta proposta, e che sempre ha dominato il concetto politico. Fuori del Belgio e della Germania, nessuna nazione ha ammesso il monopolio delle ferrovie in mano dello Stato. Dunque si ha ragione di credere che l'esercizio delle ferrovie affidato allo Stato, sia il più cattivo fra i diversi sistemi, e quindi gli avversari di questo conchiudono col dire che si deve assolutamente rigettare. Non vi sembra o signori, essi aggiungono, che si debba rifuggire da un sistema che farebbe dello Stato un intraprenditore di trasporti? E chi sarebbe quegli che vorrebbe accordare allo Stato altri 50,000 impiegati nuovi, che sarebbero tanti strumenti del potere esecutivo? Non vi pare già di vedere che l'esercizio delle ferrovie, in mano dello Stato, darà un minor profitto con una spesa maggiore?

Questi sono, signori, alcuni dei principali appunti che si vanno facendo intorno ad uno di questi sistemi d'esercizio, cioè all'esercizio governativo. E se io considero che vi hanno ancora individualità di merito e d'esperienza riconosciuta, le quali ad onta di tutti questi appunti, vi dicono che l'ideale dei sistemi è sempre l'esercizio governativo; se per tacere di molti, ricordo l'onorevole Spaventa, il quale essendo al potere, non solo propose il riscatto della rete dell'Alta Italia, ma propose altresì il riscatto delle romane e delle meridionali, dovrò conchiudere, signori, che neanche intorno a questo sistema la questione può dirsi risolta. Basterà, signori, che voi richiamate alla memoria il libro che lo stesso Spaventa diede alla luce intorno a siffatta materia, per persuadervi una buona volta che questo sistema di esercizio governativo merita d'essere studiato, e che

non v'è che un'inchiesta che possa somministrarci gli elementi per fare questo studio.

Vengo al secondo sistema, a quello cioè delle compagnie concessionarie, con o senza sussidio del Governo.

Questo sistema, o signori, è quello che ha avuto fin qui vita tra noi, è quel sistema pel quale lo Stato ha fatto tanti e così gravi sacrifici per venire in soccorso di quelle società che avevano ottenuto il monopolio delle ferrovie.

Eravamo tanto persuasi, tanto convinti che questo sistema era il migliore, era il preferibile che noi, non solo abbiamo fatte molte e molte concessioni di ferrovie, ma abbiamo perfino venduto quelle linee che erano proprietà dello Stato.

Applicammo all'Italia quel sistema che attualmente è in vigore in Francia; applicammo in Italia il sistema delle concessioni, sistema cioè di affidare costruzione ed esercizio di ferrovie a società private, accordando il Governo, o sotto una forma o sotto un'altra, larghissimi sussidi.

Nel mentre in Francia (bisogna riconoscerlo) un tale sistema contribuì potentemente a dotare quel paese di una estesissima rete di strade ferrate, (26000 chilometri circa). Accrescendone naturalmente la prosperità; in Italia ha dato invece quei risultati che noi tutti conosciamo, e che noi tutti deploriamo, e che ci portarono al riscatto della rete più importante delle nostre ferrovie, la rete dell'Alta Italia e che purtroppo ci condurranno altresì al riscatto delle Romane non meno che a quello delle Meridionali.

L'edifizio adunque creato con tanta fatica e con tanti sacrifici dalle convenzioni del 1864 minaccia completa rovina; ed io nel dirvi ciò sento profondo rammarico, giacchè ho l'intima convinzione, che ad una tale condizione abbia contribuito non poco anche lo Stato.

Vi contribuì il Governo quando con mezzi più o meno fiscali è venuto man mano gravando la società concessionaria di pesanti balzelli, senza pur dare alla società medesima il mezzo di rivalersene sul pubblico che si serve della ferrovia.

Vi contribuì lo Stato quando negava la soppressione di treni evidentemente passivi. Vi contribuì quando negava le richieste modificazioni di tariffe, quando non teneva nessun conto della perdita che le società facevano in forza della legge sul corso forzoso. Vi contribuì infine quando trascinava queste società in liti sopra liti per aver ragione dei loro crediti.

Vogliamo dunque noi ritornare sul sistema delle concessioni? Chi è che lo può dire in questo stato di fatti? Un'inchiesta, nient'altro che un'inchiesta,

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

è quella che ci potrà illuminare. E, per esser breve, verrò senz'altro all'ultimo dei sistemi da me accennati; quello cioè dello Stato proprietario e delle società esercenti. Le convenzioni del 22 novembre 1877, che furono elemento di discordia, e causa non piccola dell'ultima crisi politica, vi danno un esempio di questo sistema.

L'onorevole Zeppa, se ben ricordo, ha chiamato poveri di spirito quelli che non fecero plauso a queste convenzioni. Mi duole, ma io mi trovo precisamente tra questi uomini di poco spirito.

(Il deputato Zanolini pronuncia qualche parola a bassa voce.)

LUGLI. Scusi, onorevole Zanolini, siccome io appartengo a questo numero, mi sono dichiarato tale davanti alla Camera.

All'onorevole Depretis, il quale presentò queste convenzioni, parve che non sarebbe stato possibile dare un completo ordinamento alle nostre ferrovie, senza prima fissare una razionale ripartizione delle reti. A lui parve che la ripartizione attuale segnasse troppo manifestamente la sua origine regionale, ed altresì che non corrispondesse ad un ottimo servizio.

Una ripartizione che distinguesse le linee in *Alta Italia, Centrale e Meridionale* all'onorevole Depretis non piacque, ed è così che venne, come ho detto, alla ripartizione a seconda dei *versanti*; ma una tale ripartizione lo condusse per necessità a dover proporre non solo il riscatto delle ferrovie Romane, ma altresì quello delle Meridionali. Io, che fui dei primi a pronunciarmi sulle *convenzioni* presentate dall'onorevole Depretis, dichiarai già che, ammesso il concetto di voler due sole grosse società, la ripartizione ideata dalle *convenzioni* mi pareva degna di molta lode.

Però contro questo concetto sta sempre la necessità di dover riscattare, come dissi, le ferrovie meridionali. E, quanto a me, trovai un po' strano che quegli uomini, i quali vogliono a qualunque costo l'esercizio delle ferrovie affidato alla industria privata, ci venissero a proporre la distruzione di una società, che ha in se stessa i germi di una prospera vita, per fare poi di essa una società di esercizio, che non si sa bene quali risultati sarebbe per dare.

E poi; si può forse dire risoluta la quistione di avere grosse società esercenti? Si può dire risoluta la quistione di averne due, piuttosto che tre o quattro? A me pare di no. Se esse sono troppo grandi, divengono tanti Stati nello Stato, di guisa che si fanno lecito ogni arbitrio verso i viaggiatori e verso gli speditori. Le grandi società hanno sempre mille mezzi da mettere in opera per fare ciò che loro torna di vantaggio, ed escludere quello che loro torna

incomodo. Le grandi società in generale sono cause di liti sia per quistioni di coincidenza di treni, sia per quistioni di trasbordi, di servizi promiscui, ed altro.

Ma io del pari convengo che, se si volesse adottare il sistema di avere piccole società, altri non pochi e gravi inconvenienti si presenterebbero. Dunque anche per questo lato l'inchiesta è necessaria.

Ma ammettiamo per un momento il concetto delle grosse compagnie; ammettiamo pure che siano due e non più; ammettiamo quindi anche la ripartizione delle linee secondo i due versanti; ammettiamo che per raggiungere questo supremo intento, si abbia a procedere al riscatto non meno delle Romane che delle Meridionali. Ebbene, onorevoli signori, credete voi che le proposte convenzioni, le quali contemplano questi riscatti e provvedono all'esercizio delle ferrovie, siano proprio tutto quel ben di Dio che se ne dice?

Io comincio dal domandare: che sistema è questo che presentano queste benedette convenzioni, nel quale lo Stato anzitutto s'impegna a pagare l'interesse del 6 per cento sul capitale dato in garanzia? Che sistema è mai codesto, in cui lo Stato è obbligato a garantire l'interesse delle obbligazioni che le società sono abilitate ad emettere? Come si può parlare di esercizio affidato all'industria privata, quando, nei rapporti fra lo Stato e le società, la tariffa di tutti i trasporti è preventivamente stabilita, e, nelle riduzioni che allo Stato piacesse introdurre, le società non sarebbero partecipi che dei soli vantaggi? Come, infine, può parlarsi di industria privata, quando alle società esercenti lo Stato garantisce persino il prezzo dei carboni?

Tutto quanto sono venuto sin qui esponendo, non vi mostra, o signori, che una cosa sola; cioè la difficoltà grandissima di applicare il sistema d'affitto all'esercizio delle ferrovie.

Dovrei io, signori, addentrarmi nelle viscere di queste malaugurate convenzioni?

Dovrei dirvi che trovo onerosissimo il riscatto delle Meridionali?

Non parlo delle Romane le cui condizioni ci sono imposte da una vera necessità. Checchè si possa dire in contrario, noi dovremmo dare 24 lire di rendita in confronto di ciascuna azione riscattata; 24 lire di rendita, che in oggi valgono, al corso di Borsa, 395 lire, per ricevere in cambio un titolo che nominalmente ne vale 360; e sapete voi, o signori, che cosa voglia dir ciò? Vuol dire pagare in più per questo cambio circa sette milioni!

Quanto all'esercizio, non mi persuade il modo col quale fu stabilito il canone a favore del Governo di 45 milioni, trattandosi di un contratto che

## SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

avrebbe dovuto durare sessant'anni, ma in ogni caso per un tempo non mai inferiore ad anni venti.

Io ebbi occasione già di affermare che nella determinazione di questo benedetto canone si era tenuto poco conto del passato, e meno ancora dell'avvenire. Ho avuto contraddittori autorevolissimi, e rispettabilissimi, ma il mio avviso non è punto cambiato, che anzi confermo ora come il ragguagliare la spesa media chilometrica di esercizio a lire 0. 70 del prodotto chilometrico non è giusto; ed io basava il mio asserto su quanto si era verificato in Italia nel progresso di ben quattordici anni.

Sapete voi, onorevoli colleghi, quale fosse il prodotto lordo chilometrico, e quali le spese chilometriche d'esercizio, e per conseguenza quale fosse il rapporto fra la spesa ed il prodotto nel periodo di quattordici anni, dal 1863 al 1876? Ecco:

	Prodotto chilometrico	Spesa chilometrica	Rapporto fra la spesa ed il prodotto
1863 .....	21,007	10,757	0,31
1864 .....	14,483	8,907	0,61
1865 .....	15,059	9,576	0,63
1866 .....	17,038	10,040	0,59
1867 .....	15,442	9,341	0,60
1868 .....	15,765	9,188	0,58
1869 .....	16,812	9,276	0,55
1870 .....	16,601	9,631	0,58
1871 .....	17,461	10,199	0,58
1872 .....	19,212	10,462	0,54
1873 .....	20,222	11,917	0,59
1874 .....	19,767	12,874	0,65
1875 .....	19,739	12,612	0,64
1876 .....	19,812	13,163	0,66
Media...	18,125	10,978	0,61

Da queste cifre si rileva che in tutti questi quattordici anni il rapporto fra il prodotto chilometrico e la spesa non è mai andato oltre il 0 66, ciò che è avvenuto soltanto nel 1876: e facendo la media di questi prodotti e di queste spese chilometriche, il prodotto medio chilometrico risulta, com'è stato indicato, di 18,125, e la spesa media chilometrica di 10,978, con un rapporto medio di 0 61.

Per determinare dunque il coefficiente di spesa

chilometrica, non solo si è presa per base l'annata in cui questo coefficiente risultò più grande, cioè quella del 1876, ma, con opportune modificazioni, questo 0 66 diventò 0 70. Ora domando io: anzichè fermarsi ad una sola annata, all'ultima annata, a quella cioè in cui le spese si verificarono maggiori, non sarebbe stato più conforme a giustizia il prendere la media di diverse annate precedenti? Ritenuta la media in 0 61 del prodotto, si sarebbe avuta, sopra 150 milioni di prodotto lordo, una spesa, non già di 105 milioni, come l'hanno calcolata le convenzioni, ma di 91 milione e mezzo soltanto, e, per conseguenza, di 13 milioni e mezzo in meno per ciascun anno d'esercizio.

Se si considera il periodo solo di 20 anni, questa differenza porterebbe a favore dello Stato 270 milioni in più. Ma, anche volendo prendere solo a base il 1876, perchè, nella fissazione del rapporto fra la spesa e il prodotto lordo, non si è tenuto conto che, nelle linee calabresi, il rapporto fra la spesa e l'entrata è di circa lira una e venti per cento, vale a dire, che in oggi le spese di esercizio superano la somma dell'introito, perchè queste linee trovansi in costruzione, non sono continue e, per conseguenza, non raggiungono il loro obbiettivo.

Confermo adunque che il canone fisso, invariabile dei 45 milioni a favore del Governo è molto basso, e parmi che io non debba ricorrere agli esempi dell'Inghilterra, come vorrebbero alcuni, per persuadermi del contrario.

Non vi parlo di tante altre questioni che si manifestano leggendo i capitoli annessi alle convenzioni.

Credo che tutti si saranno fermati a riflettere sull'applicazione di quel benedetto articolo 18, che sarebbe stato una fonte inesauribile di questioni, e causa di gravi perdite per lo Stato.

Esposto così con molta semplicità di forma, giacchè non sono oratore, tutto quello che penso intorno a queste convenzioni che mi danno un esempio palmare delle difficoltà gravi che s'incontrano nello stabilire un contratto di affitto delle ferrovie; io concludo col dire che la questione non è risolta nemmeno da queste convenzioni, per quanto quelli che le hanno compilate si sieno studiati di eliminare tutte le difficoltà; ma delle difficoltà ne rimangono ancora e molte. Si potrebbe intrattenere la Camera per otto giorni a volerle enumerare tutte; io avrei un volume di osservazioni da fare.

Dunque un'inchiesta verrà a fare un poco di luce, anche sulle convenzioni presentate dall'onorevole Depretis, inquantochè vedo che l'inchiesta sarà chiamata a studiare anche queste benedette convenzioni.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

Io poi invece di rammaricarmi, come si è rammaricato l'onorevole Zeppa, mi conforto nel vedere che l'inchiesta sia estesa a tutti gli elementi, che hanno attinenza coll'esercizio delle ferrovie, e credo che dopo tutto quello che sono venuto dicendo, la ragione sia molto evidente, e che non vi sia bisogno di aggiungere altro.

Rimarrebbe ora a giustificare qualche appunto al progetto di legge, che viene fatto da coloro i quali dicono: ma perchè non si è continuato il contratto con la Sud-bahn, perchè invece dell'esercizio provvisorio governativo non si è tentato di fare altri contratti con altre società?

Ma io non entro in questa parte, giacchè l'onorevole Zeppa non ha fatto, almeno mi è sembrato, alcun appunto in proposito. Del resto la relazione ministeriale e quella della Commissione sono in questa parte così chiare ed esplicite, che io non potrei forse che rendere meno evidente quello che dalle medesime risulta chiarissimo.

Finisco quindi col dire, che io approvo pienamente tanto l'inchiesta, quanto l'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie.

PRESIDENTE. L'onorevole Zeppa ha chiesto di parlare per un fatto personale.

La prego di dire quale sia.

ZEPPA. Mi pare che non vi sia un gran bisogno, signor presidente, di dire in che consiste il fatto personale, perchè è evidente.

L'onorevole Lugli m'ha attribuito una cosa che io non ho detto, un concetto, che io non ho manifestato.

Egli ha detto che io ho chiamato poveri di spirito quelli che avevano letto le convenzioni ferroviarie presentate dall'onorevole Depretis.

No. Ho detto solamente che gli uomini di spirito credevano quelle convenzioni non potersi attaccare da quel punto di vista, come si attaccavano in quel momento.

Questo era il mio pensiero: io voleva mostrare la sconvenienza di combattere quelle convenzioni; e stimava di poter chiamare poveri di spirito coloro che armeggiavano contro di esse, ma io non credeva che si fossero fatti nè carrozzini, nè carrozzoni...

PRESIDENTE. Ma non lo credeva nessuno.

ZEPPA. Ma lo dicevano tutti.

PRESIDENTE. La prego di smettere, onorevole Zeppa; non è questo il modo di discutere avanti alla Camera. Prosegua.

ZEPPA. Ho finito.

PRESIDENTE. Allora spetta all'onorevole Gabelli di parlare.

GABELLI. Mi sono iscritto a parlare contro questo

progetto di legge, piuttosto per causa di antecedenti miei personali che per le cose che ho in animo di esporre oggi alla Camera. La Camera sa che io ho combattuto sempre e combatto a tutta oltranza il sistema degli esercizi di Stato. Per la questione delle ferrovie, ma per questa sola, mi sono diviso dagli uomini del partito politico al quale ho sempre appartenuto. Non ho cambiato di opinione. Sono ancora persuaso che il più cattivo dei sistemi per l'Italia nostra sia quello di affidare al Governo la condotta degli esercizi ferroviari. Non credo tuttavia opportuno entrare in alcuna considerazione di confronto, fra il sistema degli esercizi di Stato ed il sistema degli esercizi sociali. Non credo opportuna la discussione su questo punto, perciocchè nel progetto di legge che ci vien presentato, sia fatta espressa riserva sul sistema da adottarsi in via definitiva.

L'onorevole Zeppa teme che la proposta d'inchiesta sia soltanto un mezzo per far passare l'esercizio governativo. Tale almeno parve a me il senso delle sue parole. Io ho completa fiducia nella sincerità delle riserve che sono espresse nel progetto di legge, benchè in esso anch'io veda alcune disposizioni che a me paiono oltrepassare il limite dei provvedimenti che oggi sarebbero strettamente necessari.

Aspetto occasione di discutere sulla preferenza da darsi agli esercizi di Stato od agli esercizi sociali quando la questione sarà posta nuovamente sul tappeto. Mi restringerò quindi oggi a poche osservazioni intorno al presente progetto di legge, e prego i miei colleghi a volermi usare la cortesia di ascoltarmi.

So di avere pochissimi titoli per aspirare alla loro benevolenza, e mi appoggio ad uno solo; a questo: di essermi occupato per oltre 24 anni della materia delle ferrovie e delle organizzazioni dell'industria ferroviaria.

Iscritto a parlare contro e decisamente, quasi direi accanitamente avverso al sistema degli esercizi di Stato, dichiaro però subito che voterò il progetto di legge. È una pura e semplice necessità alla quale mi piego, poichè, in caso contrario, fra tre giorni non avremmo più per le norme ordinarie l'esercizio delle ferrovie. Per farlo andare avanti dovremmo ricorrere a provvedimenti speciali, basati sopra una legge che è bene invocare il meno che sia possibile.

Di regola a me non piacciono i progetti di legge doppi, cui si è applicato molto opportunamente l'appellativo di *omnibus*.

Il sistema di unire in una legge due scopi e due cose, o più scopi e più cose, non credo che giovi punto alle leggi.

Sono convinto che si debba votare l'esercizio



SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

provvisorio; sono anche convinto della ragionevolezza e della convenienza dell'inchiesta; ma potrebbe almeno essere d'opinione contraria; potrebbe credere che fosse conveniente consentire l'esercizio provvisorio e non consentire l'inchiesta.

L'unione di due oggetti in una sola legge turba necessariamente il criterio nella votazione; ed io vorrei che una legge avesse sempre scopo ben determinato, ed unico.

Ma, così essendoci presentata la legge, devo esaminarla quale ci vien presentata. Mi adatto alla forma che non è in mio potere di cambiare ed esaminerò prima il tema dell'esercizio provvisorio, poi quello dell'inchiesta.

Dissi già che nelle condizioni in cui siamo, il votare questo progetto di legge è una pura e semplice necessità. Lo voterò anche tale quale è: e sono assai contento che non siasi maggiormente insistito sulla convenienza di considerare i due anni di esercizio di Stato come un *esperimento* del sistema.

Questo argomento dell'esperimento fu già un tempo che parecchi lo mettevano avanti; ma a me pare assai difficile giustificare il progetto di legge sotto questo punto di vista, poichè nel breve tempo, per il quale c'è domandato l'esercizio provvisorio, sarebbe impossibile di credere che potesse essere condotta a termine una esperienza atta a convincere nè pro nè contro gli esercizi di Stato.

O si lascia infatti tutta l'organizzazione delle società tale quale è; ed in questo caso l'esercizio di Stato, per nulla differendo dall'esercizio delle società, null'altro si sarà sperimentato che il sistema dell'esercizio privato di cui il Governo si sarà fatto continuatore; o si vorranno introdurre innovazioni negli ordinamenti e tali da giustificare l'asserzione che esercizio di Stato ed esercizio privato siano parole che corrispondano a sistemi essenzialmente diversi, ed il tempo di 18 mesi o di due anni sarà troppo ristretto.

L'esperienza di 18 mesi sarebbe monca, sarebbe inconcludente, sarebbe necessariamente incompleta, e quindi non riuscirebbe in nessuna maniera tale da potere giustificare le risoluzioni che in essa dovessero trovare fondamento.

Setto questo punto di vista a me ha fatto molta sensazione che nel progetto di legge si dica all'articolo 16:

« Con regolamento approvato per decreto reale, previo il parere della Corte dei conti e del Consiglio di Stato, saranno determinate le rispettive responsabilità del Consiglio di amministrazione e di tutti gli uffici da esso dipendenti, nell'adempimento delle rispettive attribuzioni e nei loro rispettivi rapporti. »

O si tratta di confermare tutti i regolamenti esistenti, e questo articolo è inutile; o si tratta di portare delle innovazioni, ed in questo caso non so come (dovendo il regolamento essere discusso prima dai capi degli esercizi ferroviari, poi dal Consiglio di Stato, poi dalla Corte dei conti, ed essendo naturale che insorgano pareri diversi, e andare e venire di carte, di atti, di note e di protocolli) si possa poi fare la proposta presentata dalla Commissione che « i contratti per gli approvvigionamenti, e pei lavori occorrenti per l'esercizio e per la manutenzione della rete ferroviaria saranno fatti e resi esecutorii dal Consiglio di amministrazione, uniformandosi alle norme sinora in uso nell'amministrazione sociale che cessa, nei limiti che verranno prescritti dal regolamento, di cui all'articolo 16. »

Voglio supporre un tempo minimo per la compilazione del regolamento che determini i diversi uffici inerenti all'amministrazione provvisoria; ma è impossibile che a farlo e metterlo in attività ci si impieghi meno di un paio d'anni.

Ora, noi sappiamo che la società dell'alta Italia, come tutti coloro ai quali è data in affitto una proprietà per un tempo determinato, ha commisurato alla durata del solo suo contratto i suoi provvedimenti. Sappiamo tutti che la società si è ridotta per questi ultimi giorni ad avere quel tanto di approvvigionamenti che poteva bastare agli stretti bisogni o poco più. E come volete che gli approvvigionamenti siano fatti in base ad un regolamento di là da venire e che andrà in vigore sa Dio quando, mentre i bisogni sono attuali, sono urgenti, e occorre subito di rimettere le dotazioni ai magazzini e ai depositi? E se non è questa la vostra intenzione, come introduceste voi nella legge un articolo quale quello che ci fu da voi proposto?

Non mi soffermo su ciò più che tanto, poichè credo che l'articolo citato resterà lettera morta. Ma ci sono delle altre disposizioni nella legge che non possono restare, e non resteranno, lettera morta. Prima fra tutte è la costituzione del Consiglio di amministrazione.

Nota di volo che la economia delle spese per un Consiglio di amministrazione era uno degli argomenti che si portavano in campo per giustificare l'esercizio governativo.

Si diceva il Consiglio d'amministrazione importare una spesa che lo Stato avrebbe risparmiata.

Ora, la prima disposizione che s'incontra in una legge per l'esercizio dello Stato, è l'istituzione di un Consiglio d'amministrazione retribuito!

Ma, all'infuori di questo, il Consiglio d'ammini-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

strazione ha per me un significato che mi dispiace di constatare.

Per me il Consiglio d'amministrazione elimina per la massima parte la responsabilità dei ministri. Si ha un bel dire che il Consiglio d'amministrazione è sottoposto ai ministri delle finanze e dei lavori pubblici; quando la legge assegna determinate attribuzioni ad un Consiglio, è naturale che la responsabilità debba sul medesimo ricadere.

Le attribuzioni del Consiglio d'amministrazione sono determinate in gran parte dalla legge, ed una dichiarazione ampia specifica del modo di funzionamento del Consiglio ci dà l'onorevole relatore a nome della Commissione. È molto interessante leggere questo brano della relazione:

« Importa ritenere che il Consiglio, di cui si tratta, non deve punto rassomigliare ai Consigli di amministrazione di talune grandi Società, i quali si riuniscono una volta ogni otto giorni per prendere notizia degli affari sociali e deliberare.

« Se il Consiglio di amministrazione, istituito coll'articolo 5 dello schema di legge, dovesse soltanto soddisfare a questo modo alle sue mansioni, la Commissione è d'avviso che varrebbe meglio a farne senza. »

Siamo dunque nel caso d'un Consiglio d'amministrazione che ha mansioni e responsabilità diverse da quelle che hanno i Consigli d'amministrazione delle società industriali. Quindi prosegue l'onorevole relatore:

« Il servizio che si tratta di dirigere sotto la dipendenza del ministro dei lavori pubblici, esige per la sua grande importanza e per la stessa sua indole, l'opera giornaliera, intelligente, attiva e continua dei singoli membri di quel Consiglio, i quali potranno ripartirsi con determinati criteri le mansioni e le relative responsabilità, secondo le istruzioni che il ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze e del Tesoro, crederà opportuno di loro impartire. »

Se c'è un ramo di pubblico servizio che abbia bisogno di tutta la centralizzazione possibile e di poteri assoluti in chi dirige, è precisamente l'amministrazione delle ferrovie. C'è tanto bisogno di centralizzazione e di poteri assoluti, per l'amministrazione ferroviaria, quanto, ed arrivo a dire più di quanto occorre per l'esercito.

Eppure questo si propone: che non ad uno, ma a due ministri sia soggetto il Consiglio di amministrazione; che il Consiglio di amministrazione si divida in consiglieri, ognuno dei quali assuma la direzione di un ramo di servizio. Avremo così il consigliere della trazione, il consigliere del movimento, il consigliere della contabilità, il consigliere

del controllo. Saranno altrettanti direttori speciali dei diversi servizi a cui sono preposti, ed al disotto di questi direttori speciali, starà il direttore generale soggetto agli ordini di tutti.

Ma io domando, o signori, se questa sia un'organizzazione logica; se non basti a fare impossibile il regolare andamento del servizio ferroviario, questa sola disposizione che direttori speciali s'impongano e diano ordini al direttore generale.

Io capisco un direttore dell'esercizio che abbia sopra di sé un Consiglio di amministrazione, per le determinazioni delle massime, e sotto di sé dei direttori speciali a cui impartire i suoi ordini; ma un Consiglio d'amministrazione che non è più Consiglio perchè ognuno agisce da sé; e ogni singolo diventa direttore d'un ramo, ed ogni direttore di un ramo impartisce ordini al direttore generale dell'esercizio è cosa che oltrepassa la mia intelligenza.

Io non so come questo povero direttore generale sottomesso agli ordini di 8 o dieci direttori, i quali hanno tutta la facoltà di emettere ordini, potrà condurre l'esercizio in modo che non vi sia da rompersi l'osso del collo ogni settimana per le confusioni che necessariamente avverrebbero.

Veniamo ad un'altra questione che a me pare ancora più grave; a quella della contabilità. Non parlo della contabilità dei prodotti, poichè questa è cosa molto semplice, e sia regolata nel senso che ha stabilito la Commissione, sia regolata in un altro modo, si prenda a modello per la contabilità dei prodotti l'uno o l'altro dei regolamenti delle nostre società ferroviarie, la contabilità dei prodotti sarà sempre rispondente agli scopi. Parlo della contabilità delle spese.

È oramai noto a tutti, ed io, l'altro giorno, rispondendo all'onorevole Perazzi, l'ho richiamato alla memoria, come le società ferroviarie abbiano tenuto le loro contabilità. C'era un fine solo nelle contabilità delle società ferroviarie, quello di sostenere un credito fittizio, facendo apparire molto alti, molto lauti gl'introiti netti, molto limitate le spese.

Per ottenere questo, si notava in conto capitale una parte di ciò che era pura e semplice manutenzione. Per *manutenzione* io non posso intendere altro se non che la conservazione integrale del capitale primitivo. Questo è l'unico senso, per me, della parola *manutenzione*; e non sono mai arrivato ad intendere la distinzione, che ho pur visto fare parecchie volte, anche nei contratti del Governo colle diverse società, tra le manutenzioni *ordinarie* e *straordinarie*. Anche le manutenzioni straordinarie devono andare nel conto unico delle manutenzioni. Quando io ho un ponte, ed un torrente od un fiume me lo porta via, e

devo fare una nuova spesa per rifare il ponte, e la porto od in conto capitale, o in un qualunque conto diverso da quello unico delle manutenzioni, io, nei miei registri, ho il capitale di due ponti, mentre sulla linea non ho che un ponte solo.

Manutenzione ordinaria e straordinaria devono andare tutte nel conto delle manutenzioni, e non mai nè sul conto capitale, nè in un conto speciale.

Ora, nel progetto di legge è detto che sarà mantenuto il sistema di contabilità che hanno adottato le società. S'intende di seguitare nello stesso sistema di notare in conto-capitale le manutenzioni straordinarie o i rinnovamenti, o in una parola quello che nei conti della società era fuori del conto manutenzioni? S'intende di cambiare, sì o no, il criterio che presiedeva alla contabilità delle società? Se sì, noi avremo la possibilità di fare dei conti sui redditi netti e sui redditi lordi delle nostre ferrovie; se seguiremo a fare come hanno fatto le società, inganneremo il paese come le società hanno ingannato e noi e il paese.

Io credo che l'esercizio delle ferrovie, (qualunque siano i conti dei redditi netti che ci hanno dato le Società, notando da una parte quello che doveva essere notato da un'altra) non dia menomamente i beneficii che molti credono, che molti più se ne attendono. Credo che siano pochissimi, (se pur ve ne siano e non ci si riduca a zero) i redditi netti delle nostre ferrovie. A conti giusti tutto o quasi tutto è assorbito dalle sole spese di esercizio e di manutenzione.

Abbiamo oggi 150 milioni (metto la cifra tonda) di redditi lordi sul totale delle reti italiane, e ci si porta in conto 104 milioni di spese; ma se noi notiamo tutte le spese che effettivamente devono farsi per mantenere il capitale tal quale è; se non vogliamo trovarci un altro giorno, come oggi, nella necessità di rifare tutti quanti gli armamenti e di spendervi un centinaio di milioni, dobbiamo fare il fondo di riserva, per i rinnovamenti; e il fondo dei danni o delle manutenzioni straordinarie. Aggiunti gli importi per questi titoli alla contabilità ordinaria delle spese, ci sparisce quasi completamente il reddito netto.

Questa è la condizione vera delle nostre ferrovie, e sarebbe tempo di persuaderci che la è così e che non solo è vano, e puerile, ma è dannoso di cullarci in illusioni.

Se vogliamo farne delle altre ferrovie, se vogliamo condurre a buon porto gli esercizi ferroviari che abbiamo attualmente in attività, dobbiamo adottare per i nostri esercizi ferroviari, massime (mi si permetta la frase) molto più industriali di quelle che fino ad oggi si siano in Italia adottate.

Signori, noi, ad onta di avere il minimo movimento delle ferrovie in Europa, abbiamo esagerata enormemente la serie delle precauzioni e delle tensioni e abbiamo caricato le amministrazioni ferroviarie di un peso enorme di dispendi, che non avrebbero gravitato sui bilanci e delle società e dello Stato se avessimo meglio proporzionato le norme dei servizi alle quantità dei movimenti e ai poveri redditi chilometrici. Credetelo, signori, le società hanno sulla coscienza dei grossi peccati, ma anche a chi si è imposto alle società non potrebbe non essere rimproverato l'eccesso delle esigenze.

Accennerò ad alcune tanto per giustificare l'asserzione. La lista intiera sarebbe troppo lunga. Accenno ad alcune perchè vorrei che il Governo imprendendo gli esercizi, tenesse conto di questo maggiore carattere industriale da darsi alle ferrovie, e cercasse di evitare delle spese che io credo completamente inutili.

Una volta, quando sono comparsi i primi dischi di segnalamento, si è cominciato a dire: bisogna munirne le stazioni principalissime. Si sono messi nelle stazioni principali; di lì, alle stazioni di secondo ordine, poi a quelle di terzo; oggi non si stabilisce una fermata, che non la si voglia coperta da un disco da una parte e un disco dall'altra: la massima parte delle volte i dischi sono mangiati dalla ruggine ma utili o inutili si pretende che vi siano.

Dopo i dischi s'è detto: i dischi bisogna assicurarli con una soneria. Si è cominciato anche lì nelle stazioni principali, e poi giù, giù, fino quasi alle ultime. E poi dopo la soneria si è voluta la controsoneria; e siamo venuti al punto che oggi si domandano le controsonerie anche per le stazioni di quarto ordine.

Lascio andare le spese di questo genere, di cui potrei citarne parecchie. I provvedimenti per la chiusura delle linee e dei passi a livello, la serie delle cautele pel movimento di treni di servizio e speciali riguardano particolari troppo tecnici e coi quali annoierei la Camera.

Vediamo alcune altre spese e per particolari di servizio punto tecnici.

Tutti siamo passati per la stazione di Bologna o di Alessandria. Ebbene c'è un impiegato a quelle stazioni il quale non ha altro incarico che di venire al caffè e gridare quando partono i convogli: e tuttavia lì al caffè c'è un orologio, e sopra all'orologio una tabella che indica per dove partono i convogli e a che ora.

Nella massima parte delle nostre grandi stazioni abbiamo degli uomini destinati a fare i gridatori e nulla di più.

Signori, in Svizzera, senza andare tanto lontano,

## SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

senza andare in Inghilterra o in America, in Svizzera il vagone ha una tabella mobile col nome del paese verso il quale viaggia, ed il viaggiatore si piglia il vagone per quel paese dove deve andare. Sono particolari minimi, sono infinitesimi nella grande questione d'un servizio ferroviario, ma danno un'idea del nostro modo di esercitare.

Siamo andati più avanti ancora colle esigenze. Bisogna sentire i lamenti degli *addormentati*, e degli *svegliati*! C'è chi s'irrita perchè il conduttore va a svegliarlo aprendo la porta per avvertire la stazione a cui si è arrivati; c'è chi s'irrita perchè non fu chiamato alla stazione a cui doveva fermarsi.

Ma, domando io, dobbiamo proprio essere quando viaggiamo in ferrovia un popolo di bambini?

Io vorrei, poichè il Governo deve assumere lui l'esercizio, che qualche eccesso di questo genere lo togliesse via. Sarà tanto contro la mia tesi favorita. Io che sostengo gli esercizi sociali e non gli esercizi di Stato, e sostengo che gli esercizi di Stato non sono economici quanto devono esserlo gli esercizi sociali, avrò un argomento contro di me, quando lo Stato farà delle economie che le società non hanno fatto e, bisogna pur dirlo, in parte non hanno potuto fare perchè gli agenti del Governo imponevano le spese.

C'è un'altra cosa che pure mi preme di ricordare, parlando di questo carattere industriale che dovrebbero avere le ferrovie. Non riguarda spese, anzi piuttosto riguarda introiti. Alludo all'ammissione di attacchi di binari, puramente industriali.

Si è fatta una guerra terribile a tutti gli attacchi di binario in piena linea in nome della sicurezza pubblica. Ma guardiamoci un poco intorno, o signori; vi sono tante ferrovie in Europa, e con servizi molto più ingarbugliati dei nostri; le reti inglesi hanno dei servizi ben più complicati dei nostri e tuttavia in Inghilterra gli attacchi di binari industriali si vedono ad ogni dieci passi.

Io capisco che si metta al coperto la *propria responsabilità*, ma questo mettere al coperto la propria responsabilità si risolve troppo spesso in far nulla, ed io amo quelli che affrontano il pericolo di una responsabilità che ha per giustificazione il desiderio di promuovere l'attività nel nostro paese.

Non entro nei particolari della legge proposta. Li esamineremo quando si discuteranno gli articoli.

Vengo a dire poche cose intorno all'argomento dell'inchiesta.

Io desidero larghissima l'inchiesta; sono d'accordo colla maggioranza della Commissione, ed anzi vado un passo più avanti.

Non vorrei ristretto il quesito dell'inchiesta al solo confronto del sistema degli esercizi sociali

colli esercizi di Stato. Lo vorrei esteso a una grande quantità di fatti della nostra industria ferroviaria. Particolarmente vorrei che la Commissione d'inchiesta, estendesse le sue ricerche a molti dei fatti delle costruzioni. Il paese non ha saputo darsi ragione di alcuni fatti gravissimi che pure ha notati. Ne ricordo uno solo, e valga per tutti.

Per la costruzione delle Calabro-Sicule fu chiesto nell'agosto 1870 uno stanziamento di 90 milioni. Il Governo non si è impegnato a ciò che con quei 90 milioni potesse essere compiuta la rete Calabro-Sicula. Si è anzi riservato di presentare con altra legge la domanda di un credito suppletorio per ciò che ancora non fossero allestiti i progetti. Compiuti che furono nel 1873 si chiese lo stanziamento di altri 46 milioni.

Il Ministero disse allora alla Camera: « Si può ritenere che la complessiva spesa abbia a mantenersi nel limite delle primitive previsioni, cioè di lire 136 milioni, per cui autorizzando la maggior spesa di 46 milioni, si può con fondamento sperare di avere i mezzi per provvedere al compimento delle ferrovie di cui si tratta. »

La Commissione parlamentare è andata un passo più avanti di quanto fosse andato il Ministero e scrisse: « È poi assicurato e certo che le somme sono bastevoli a poter aprire al pubblico servizio tutta intera la rete stradale calabro-sicula. »

Il 2 luglio 1875 si è chiesto un altro stanziamento di 15 milioni; il 1° luglio 1876 un altro per altri 15 milioni; il 30 dicembre 1876 un altro per 20 milioni, in tutto 186 milioni. Risulta dalla relazione dell'onorevole Valsecchi, a pagina 127, che l'importo totale per la costruzione della rete calabro-sicula sarà di 216 milioni. E questa somma di 216 milioni non comprende gli 11 milioni già dati alla società Vitali, Charles e Picard, gli altri milioni che bisognerà dare ancora alla società medesima per le pretese ora avanzate; non comprende il compenso dato per l'abbandono della linea di Montedoro; non comprende il maggior valore della linea delle Caldare in confronto alla linea per Montedoro; andremo dunque presso a poco a un centinaio di milioni di più di quanto la Camera ed il paese abbiano creduto che fosse sufficiente a completare quella rete.

Signori, io non accuso nessuno, sono convintissimo che le somme spese dovevano spendersi, ma è deplorabile che i preventivi siano tanto lontani dai consuntivi, ed è deplorabile anche in questo senso che la molta differenza tra i consuntivi ed i preventivi, la molta ristrettezza dei preventivi rispetto al bisogno va generalmente a detrimento della bontà delle opere. Un ingegnere il quale sa che non si

## SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

sono dati i fondi per più di 100, eppure vede necessario di spendere 150, fa tutti gli sforzi possibili per arrivare a spendere solo 130. Il risparmio di 20 la massima parte delle volte va a danno della stabilità e della bontà delle opere, e il male che c'è nelle opere va generalmente a carico delle spese di esercizio e particolarmente delle spese di manutenzione delle linee. Io vorrei quindi l'inchiesta estesa a tutta quanta questa parte la quale ha pure e deve avere un'influenza gravissima sulle decisioni che dovremo prendere intorno al sistema da adottarsi per tutte le nostre ferrovie.

La nostra storia ferroviaria di questi fatti ne conta tanti, e le cose medesime che dissi intorno alle Calabro-Sicule potrei ripeterle e per la Ligure e per molte altre delle grandi imprese dello Stato.

Io credo che sia desiderabile che la Commissione d'inchiesta determini i fatti, le ragioni, per le quali spessissimo i conti consuntivi di tanto si allontanano dai conti preventivi.

Una gran parte delle cause sarà forse riposta in quella fretta che abbiamo noi di compiere il nostro sistema ferroviario.

Può essere, ed è avvenuto, che per le pressioni di paesi e di rappresentanti di paesi molti appalti si siano dati senza progetti definitivi, senza conti esatti, che si sia fatto insomma quello contro cui si è levato con molta ragione, l'onorevole ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Baccarini disse, ed io fui ben lieto di udirlo, che era deciso a non aprire appalti di linee ferroviarie che non fossero perfettamente studiate.

Dalla considerazione della convenienza che l'inchiesta debba essere estesa anche a molti fatti che riguardano il Governo e la condotta delle Società ferroviarie, a me è sorto il dubbio se fosse poi conveniente che nella Commissione d'inchiesta entrassero agenti nominati dal Governo.

Io credo che ai sostenitori dell'esercizio governativo non parrebbe giusto che fossero nominati a far parte della Commissione d'inchiesta gli agenti delle Società; ugualmente a noi sostenitori dell'esercizio privato non deve parere giusto che siano chiamati gli agenti del Governo.

Se si vuole un giudizio imparziale, restino fuori tanto gli agenti delle Società, quanto gli agenti del Governo. Se uno degli enti; intorno all'opera del quale dobbiamo domandare un giudizio alla Commissione d'inchiesta, è il Governo, non dobbiamo introdurre come giudice, chi necessariamente è una delle parti. Dissi mi è sorto un dubbio, poichè anche in questa parte io fido nella imparzialità del Governo.

Signori, il campo che mi era proposto di correre, io l'ho interamente percorso.

Avrei preferito al progetto di legge che ci è presentato, un progetto più semplice e precisamente della forma di quello adottato in Francia; un progetto che desse ampia facoltà al Ministero di provvedere come meglio credesse agli esercizi ferroviari. La determinazione delle norme, secondo cui devono essere condotti, per me non serve ad altro che a scaricare sulla Camera una parte delle responsabilità che dovrebbe tenere per sè il potere esecutivo, dal momento che è lui che si propone di attuare, sia pur provvisoriamente, l'esercizio di Stato. Avrei voluto che il Governo facesse, e la Camera si riservasse di giudicare sull'operato del Governo. In ogni modo, ripeto, io voterò favorevolmente, per quanto a malincuore, perchè nelle attuali condizioni, la votazione di questo progetto è una pura necessità.

Vorrei che le osservazioni che ebbi l'onore di esporre alla Camera, potessero servire ad emendarlo in quelle parti che a me paiono difettose. Tuttavia io non farò proposte, poichè ho dei gran dubbi, sull'esito di proposte che partissero da me, che intorno a tutto che riguarda ferrovie ho opinioni diverse da quelle della maggior parte dei miei colleghi.

Ho creduto, esponendo le mie opinioni sopra ad un argomento su cui conversero per tanti anni i miei studi, di servire il paese nel miglior modo che mi fosse possibile.

Possiamo, o signori, essere molto discordi nelle opinioni sulla via da seguire per raggiungere il massimo bene del nostro paese, ma dobbiamo essere e dobbiamo crederci tutti concordi nell'amore a tutta questa terra italiana, che a tutti è costata fatiche e sacrifici, che tutti tendiamo a far prospera e rispettata. (*Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Spetta all'onorevole Muratori di parlare.

**ZEPPA.** Ho chiesto io di parlare per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Lo indichi.

**ZEPPA.** L'onorevole Gabelli mi ha attribuito un concetto che non ho mai avuto in mente. Ecco, l'onorevole Gabelli ha detto che io ritenevo il presente progetto di legge non come un progetto che esprime veramente quello che dice in apparenza, ma che volesse significare l'esercizio governativo definitivo. Ora io ho detto: vi sono molti che credono così; le apparenze possono esser tali da giustificare la credenza di costoro; in quanto a me peraltro, io rifuggo dal crederlo tale, io respingo questa solidarietà; e ritengo invece che questo progetto non

## SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

sia altro che una *revisione* del programma della Sinistra.

Fatta questa rettificazione non ho altro da dire.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Muratori.

(Non è presente.)

Allora la parola spetta all'onorevole Marselli.

**MARSELLI.** Io non risponderò alle particolari osservazioni dell'onorevole Gabelli, per non invadere il campo dell'onorevole relatore, tanto più che alcune di esse paiono dirette piuttosto alla relazione che alla legge. Mi terrò nel campo della discussione generale e non entrerò a discorrere in merito dei due esercizi, cioè quello sociale e quello governativo; ma mi restringerò soltanto, come deve farsi in questa discussione, a trattare le seguenti questioni. L'inchiesta era essa necessaria? Se sì, quali debbono essere i limiti suoi? La legge del 29 giugno 1876 impone limiti ristretti a codesta inchiesta? Quale deve essere il programma dell'inchiesta? Posto che l'inchiesta fosse necessaria, l'esercizio provvisorio era anche esso una necessità? E dico era e non già è, perchè in questo momento è chiaramente divenuto una necessità; ma la questione sta nel sapere se era una necessità quando il presente Ministero si è costituito. Infine toccherò del concetto che debbe presiedere all'ordinamento dell'esercizio provvisorio.

Cominciamo dal primo punto, lasciando piuttosto parlare i fatti, dai quali scaturiscono naturalmente le deduzioni.

Io parlerò non come uomo che ha le sue idee e, dirò pure, i suoi pregiudizi; non come uomo che ha le sue aspirazioni, ma come spassionato rappresentante del grosso pubblico; non parlerò come uomo che ha idee attinte a studi speciali, ma come uomo che vuol farsi l'espressione del criticismo degli uomini colti, del sentimento pubblico, riguardo alla questione che ora ci occupa.

La politica, accompagnata dalla fretta e dalla inesperienza, ha dominato tutto il nostro sistema ferroviario, così per le costruzioni come per l'esercizio, dal 1860 a questa parte. Ora la politica, a parer mio, deve comportarsi rispetto all'arte ferroviaria come rispetto all'arte bellica.

La politica ha il diritto di governare l'arte ferroviaria e l'arte bellica, ma non di perturbarle; ha il diritto di dare un indirizzo all'una e all'altra, ma deve rispettarne le esigenze tecniche ed amministrative.

Quando la politica invade soverchiamente tanto il campo dell'arte ferroviaria, quanto quello dell'arte bellica, conduce nel primo caso gli Stati sulla

via dello spareggio, e nel secondo caso gli eserciti sulla via delle sconfitte.

Per ragioni politiche il Governo italiano concesse frettolosamente linee senza sistema; per ragioni politiche si trasformò in tutore che paga i debiti del pupillo scialacquatore.

Laonde avemmo un imperfetto sistema di linee, un rovinoso sistema di esercizio.

Fermiamoci all'esercizio.

A che ne venimmo? Voi lo sapete. Le Calabro-Sicule palleggiate da questa a quella società, finchè il Governo subentrò per compierne la costruzione e per affidarne l'esercizio alle Meridionali; queste pericolanti; le Romane pressochè fallite; le Sarde puntellate da maggiore sovvenzione chilometrica; l'Alta Italia invocante l'ora del supremo riscatto! E, in mezzo a tutto questo edificio, che crolla da ogni parte, il Governo imperturbabile a fornire puntelli ed a ricevere sassate. Se almeno egli fosse stato un Titano!

L'indirizzo della politica ferroviaria fu evidentemente sbagliato, non ostante i frutti che pure ha dati.

Noi dobbiamo mutarlo. Noi non possiamo certamente impedire che la politica eserciti la sua azione sull'arte ferroviaria; ma dobbiamo limitarne l'ingerenza.

Tre fasi si può dire che abbia attraversato il nostro sistema ferroviario dal 1860 a questa parte. E, guardando a fatti saglienti, queste fasi si possono caratterizzare così: dapprima predominò la proprietà sociale e l'esercizio sociale; poi il concetto del riscatto governativo con l'esercizio sociale; infine ha fatto capolino il sistema del riscatto governativo con l'esercizio governativo. Sono tre momenti che accennano già ad una legge di evoluzione.

Fermiamoci alle due ultime fasi.

La corrente favorevole ai riscatti, che predomina in Europa, penetrò in Italia e guadagnò il Governo.

Nella tornata del 2 maggio 1874 gli onorevoli ministri Minghetti e Spaventa presentavano alla Camera le convenzioni pel riscatto delle Romane e delle Meridionali e per l'appalto dell'esercizio delle Romane, Meridionali e Calabro-Sicule alla società delle Meridionali.

Che cosa diceva il Governo al Parlamento? Che faceva mestieri evitare il fallimento delle Romane e impedire che anche le Meridionali si ponessero per la via del fallimento. E perchè anche queste, mentre si poteva dare la buona novella che l'esercizio del 1873 si chiudeva con un prodotto chilometrico superiore alle 15,000 lire?

Perchè nella convenzione del 28 novembre 1864

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

era scritto così: « l'eccedenza del prodotto sulla detta somma di lire 15,000 andrà per intero in diminuzione della sovvenzione sino alla sua estinzione. »

Come vedete, l'aumento del traffico era un colpo fatale per la Società! La convenzione era fatta in guisa che la Società non aveva interesse a svolgere il suo traffico!

Questo disegno di legge presentato dai ministri Minghetti e Spaventa incontrò l'opposizione della Giunta, la quale v'introdusse varie modificazioni; nè poté essere discusso dalla Camera, la quale venne disciolta.

Ripresentato nella tornata del 10 dicembre 1874, trovò una Commissione più benevola, la quale vi arrecò bensì alcune modificazioni, ma l'accettò in gran parte. La Giunta presentò tre relazioni alla Camera, fra le quali eravene una, quella dell'onorevole Perazzi, che trattava diffusamente dei vari metodi di esercizio sociale seguiti in Italia. Quanti dubbi non solleva la elaborata relazione di questo nostro egregio collega! Per essa comprendiamo ancora di più quanto ci costò il sistema delle sovvenzioni e delle garanzie, e vediamo quanto sia malagevole scegliere un buon sistema di appalto. Tutto noi provammo, ed eccovi un cenno dei principali sistemi d'appalto fra il Governo e le società. Avvi quello della retribuzione calcolata sul prodotto netto, che fu il sistema seguito nel contratto tra il Governo e la società dell'Alta Italia per l'esercizio delle Liguri; ed avvi l'altro della retribuzione calcolata sul prodotto lordo, che fu applicato nel contratto con le Meridionali per l'esercizio delle Calabro-Sicule. Col primo sistema si ha un'economia nelle spese di esercizio, col secondo un aumento nello sviluppo del traffico. Metodi semplici, ma che urtano contro uno scoglio grandissimo: la difficoltà del sindacato governativo.

Io non li combatto, ma come rappresentante del colto pubblico, dubito, e credo che anche gli uomini intelligenti possano provare il bisogno di un po' di luce.

Avvi altro modo di contratto: quello di un dato premio sul prodotto lordo, ma senza la libertà delle tariffe. Fu usato con la società della ferrovia da Alessandria e da Novi a Stradella e a Piacenza. E sta bene sino a quando stanno fermi i prezzi del ferro, del carbone e della mano d'opera. Se quei prezzi diminuiscono, l'appaltatore intasca enormi guadagni, che lo Stato guarda con occhio invidio; se crescono, l'appaltatore si rovina e lo Stato per pietà lo puntella, secondo il solito.

Avvi anche il sistema della mezzadria, e quello della retribuzione in ragione della lunghezza della

strada e dei trasporti effettuati; in guisa che l'appaltatore diviene agente del Governo.

A quest'ultimo si fermò la Commissione, relegando la mezzadria nel campo della piccola agricoltura. Quanti metodi e quanti dubbi! Il sì ed il no nel capo vi tenzonano, e voi provate bisogno dell'inchiesta.

Il detto progetto, come rammentate, arenò anch'esso; la mano del fato, la fatalità, come diceva l'onorevole Nicotera, cominciò a pesare sulla questione ferroviaria, e il dubbio a serpeggiare nell'animo di tutti.

Ecco giungere a grandi passi, ed inaspettata, la convenzione di Basilea. Il Ministero Minghetti ritornò alla carica, ma facendo entrare la questione ferroviaria in una nuova fase. Non si trattò solamente di riscatti parziali, ma del riscatto totale; non più dell'esercizio sociale, ma di quello governativo esteso a tutta la rete italiana. Si sollevò la grande questione dei due opposti metodi d'esercizio ed entrammo nel periodo della lotta.

Volgendo per un momento lo sguardo indietro noi dunque possiamo dire che le fasi attraversate dal nostro sistema ferroviario ebbero i seguenti caratteri. Nella prima predominarono le concessioni dei privilegi e gli artifici delle sovvenzioni; nella seconda, le dilazioni, i differimenti e le resistenze passive, per il che ogni soluzione rimase sospesa, e tutto peggiorò; nella terza, sorge la grande questione, cioè quella dei due metodi di esercizi, e i dubbi e i conflitti s'impossessarono del campo, impedendo ogni soluzione e lasciando peggiorare ogni cosa.

Gli onorevoli Minghetti e Spaventa, presentando la loro relazione alla Camera il 9 marzo 1876, levarono il primo grido di guerra contro le società. Il loro concetto dominante era compreso nelle seguenti parole: « lo Stato italiano ha sinora persistito nella politica tradizionale di rinforzare la parte sopravvanzata dell'edificio del 1865 coi materiali della parte caduta, ed anche il contratto da noi stipulato nel 1874 con le Meridionali ha avuto questo carattere; ma il riscatto dell'Alta Italia e la necessità che ha il Governo di assumere l'esercizio di quella rete ci permette di entrare risolutamente nella via dell'esercizio governativo. »

Insomma, poichè si era presentata la grande questione del riscatto della rete dell'Alta Italia, il Governo fece a se stesso questa domanda: le funzioni dello Stato sono esse inconciliabili con l'esercizio delle ferrovie? Considerando che l'industria ferroviaria non è sottoposta alla libera concorrenza, che in fondo è un monopolio, e che i monopoli vanno esercitati da quell'ente che rappresenta il pubblico

## SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

interesse, il Ministero rispose di no a quella domanda e propose l'esercizio di tutte le linee da riscattare.

Tale soluzione era immatura e giunse inaspettata. La coscienza pubblica e quella parlamentare non vi erano apparecchiate. Gli interessi lesi, le convinzioni offese e l'irrequieto dubbio le si ribellarono contro.

Seguì il 18 marzo e le convenzioni caddero senza discussione. La mano del fato si aggrava sempre più sulla questione ferroviaria! Sarebbe però un errore il credere che il 18 marzo fosse stato conseguenza di questa sola questione. Con questa altre si complicarono e quel giorno fu l'effetto di cause complesse. Quel giorno segnò la caduta di un vecchio partito, che aveva descritto la sua curva, e il trionfo di un altro, ma, lasciate che io lo dica, un trionfo che fu per questo il cominciamento della fine.

Era necessità storica che i nostri vecchi partiti politici si decomponessero, e che dalle loro rovine potesse nascere un rinnovato partito liberale. E in fatti, com'io prevedi, i vecchi partiti storici sono già scomposti: disciolta è la vecchia Destra e disciolta la vecchia Sinistra.

Molte ripugnanze sono vinte, molti pregiudizi sono dileguati, molti avversari si sono ravvicinati, le barriere che ci separavano sono cadute: il partito clericale farà il resto! Esso ci farà serrare le file, esso costringerà gli elementi omogenei a fondersi. E così ricostituito il partito liberale potrà intraprendere la lotta che ci aspetta, la lotta per la civiltà!

Le convenzioni presentate alla Camera il 9 marzo caddero, come dissi, senza discussione. E tutte giacquero, salvo la convenzione di Basilea che risorse e fu approvata; ma con la catena di quell'articolo 4, di cui si è preoccupato l'onorevole Zeppa; articolo che contiene due parti: un obbligo a scadenza fissa, e la proclamazione di un principio.

Ed ecco l'onorevole Depretis, che veggio a me dinanzi, raccogliere a terra il sasso che Sisifo aveva lanciato verso la vetta della montagna, e lanciarlo di nuovo verso la cima.

L'onorevole Depretis ci apparisce come un'altra incarnazione di Sisifo, che non ancora par stanco delle successive incarnazioni. Il mito ellenico divien così un mito indo-ellenico.

L'onorevole Depretis presentò le sue convenzioni il 22 novembre 1876, nella cui introduzione egli rifece la storia delle nostre ferrovie, con colori non meno oscuri dei miei.

Nella sua relazione, che egli crede nessuno abbia

letto e studiato, divide in quattro periodi la storia dell'esercizio delle nostre ferrovie. Il primo è quello dal 1860 al 1864, quando cioè colle convenzioni del 1864 fu fatta una prima ripartizione in quattro gruppi delle linee italiane. Ora udite con quali parole egli ha definito questo periodo: « Tutto il lavoro di questo periodo non riesce in costrutto che ad una serie di espedienti. » E poi: « malgrado però il seducente programma, il lavoro del 1864 rimase pur sempre un lavoro a mosaico, a rappezzi, un lavoro di espedienti, dissimulati sotto una vernice che voleva far sistema. Le sconnesse tra l'uno e l'altro dei vecchi frammenti rimanevano dappertutto visibili. »

Il secondo periodo cominciò dal 1865, quando furono approvate le convenzioni del 1864. Questo periodo è contrassegnato dalle difficoltà che attraversarono l'esplicamento del sistema del 1864. Esso durò sino al 1874, cioè sino a quando furono presentate alla Camera le convenzioni Minghetti-Spaventa. Lasciamo tirare i conti dall'onorevole Depretis:

« La società delle Romane alla vigilia del fallimento; l'Alta Italia addossata ad una specie di impossibilità, per l'obbligo della separazione; le Meridionali desiderose di una radicale trasformazione del proprio contratto. »

Nel terzo periodo, quello dei riscatti, l'onorevole Depretis non vede che tentativi di rimedi.

Infine nel quarto, quello che chiamerei, stando alla ripartizione dell'onorevole Depretis, il periodo dell'articolo 4, io non veggio che la continuazione della condanna di Sisifo.

Il sistema dell'onorevole Depretis non l'esporrò tutto, ma l'accennerò soltanto, per richiamare l'attenzione della Camera e sua, su di un punto di partenza che merita di essere posto in evidenza, e sul punto di arrivo.

Io credo che l'onorevole Depretis, senza volerlo, sia sulla via dell'esercizio governativo.

Io trovo nella sua relazione già stabilito il principio fondamentale dal quale per logica conseguenza a poco a poco si può giungere all'esercizio governativo.

Ecco come si esprime l'onorevole Depretis:

« L'industria ferroviaria si svolge in condizioni che non sono del tutto conformi alle condizioni delle altre industrie. Si è detto che essa costituisce un monopolio e fino ad un certo punto è vero, senza che debba perciò attribuirsi alla parola alcun senso odioso e malefico. Nelle ferrovie non si applica utilmente, come altrove, la concorrenza per moderare i prezzi. La concorrenza ha fatto le sue prove in materia di ferrovie; essa ha dappertutto prodotto il



rincaro, anzi che il buon mercato, dei trasporti. Il suo ultimo risultato è che le linee rivali si fondono, e che il pubblico deve pagare l'interesse di due grossi capitali immobilizzati per fare uno stesso servizio, ossia pagare esso le spese della guerra. » Ecco perchè l'onorevole Depretis doveva preferire le grandi alle piccole società, e preferire in generale un sistema, al quale si è fatto rimprovero di essere un larvato esercizio governativo. Ciò posto, l'onorevole Depretis, al pari dell'onorevole Perazzi, si fa ad esporre i diversi metodi di esercizio e conduce il colto lettore per le tortuose vie del dubbio, sino a che giunge ad una conclusione, che non è quella prediletta dalla Commissione passata e che forse non sarà quella prediletta da Commissioni future.

Egli discorre del sistema di appalto, detto del treno-chilometro, cioè del compenso fisso per ogni chilometro percorso dai treni; del sistema dell'appalto mediante il rimborso delle spese, più la compartecipazione nel prodotto lordo o nel prodotto netto o in entrambi; del sistema delle due categorie, cioè delle spese e compensi fissi, o delle spese o compensi proporzionali al traffico; e del sistema del canone o del compenso complessivo, che è quello al quale egli si arresta. Quanto a tutti gli altri sistemi essi presuppongono sempre una vigilante sorveglianza governativa, che in pratica è difficile ottenere.

Adunque il masso delle convenzioni ricadde sul piano e Sisifo venne di poi rovesciato. Un'altra volta vedemmo le convenzioni ferroviarie cadere senza gli onori della discussione. Questo fenomeno che si ripete, è degno di fermare la nostra attenzione e dimostra quel certo dubbio sospettoso che avvolge il problema ferroviario in Italia. A molti pare il più forte argomento contro le convenzioni dell'onorevole Depretis. Queste son cadute non mica per le divergenze su di alcune modalità, non mica per la ragione del compenso del 4 1/2 per cento, che l'onorevole Depretis sa benissimo, ma perchè la coscienza pubblica si ribella contro la costituzione di grandi regie ferroviarie, contro la proclamazione del triumvirato bancal.

E sta bene, ma così essendo, il campo dell'esercizio privato restringesi d'assai. Non volendosi grandi società e appalti con ingerenza governativa, che rimane? Le piccole società, che finiscono per fondersi in una grande, e le forme industriali dell'Inghilterra e dell'America, senza che l'Italia sia simile a quelle due nazioni. Ma poniamo da banda queste considerazioni: quello che importa constatare, come risultato della mia esposizione, gli è che non mai come oggi la coscienza degli Italiani è in balia del dubbio, dell'incertezza. Di qui la ne-

cessità di una larga inchiesta. E in verità quest'inchiesta che l'onorevole Zeppa ha voluto sbeffeggiare, chiamandola vana ed aggiungendo che non produrrà che grossi volumi, i quali nessuno leggerà, è invece il mezzo al quale sono ricorsi tutti gli altri Stati civili, più vecchi e più esperti del nostro.

L'Inghilterra decretò un'inchiesta nel 1842, un'altra decretò nel 1856, un'altra nel 1865, un'altra nel 1872.

E furono inchieste dirette da uomini come Peel, come Gladstone, dalle quali si trassero insegnamenti utilissimi per l'esercizio delle ferrovie. Ora che il dubbio ha conquistato l'animo della classe colta, in Italia l'inchiesta è divenuta una imprescindibile necessità.

E qual è la principale questione, su cui essa dovrà portare la sua attenzione? Essa in Italia non è più quella del riscatto, e non è tanto quella concernente i metodi dell'esercizio sociale; ma piuttosto la seguente: il riscatto è inseparabile dall'esercizio governativo, e questo è in Italia preferibile a quello sociale?

E dicendo in Italia intendo che la questione divenga pratica e non rimanga speculativa. Un'inchiesta pertanto che non avesse per scopo la soluzione di tale grande questione, a mio avviso, fallirebbe al suo scopo principale.

Ma si dice: avvi l'articolo 4, il quale contiene anche la proclamazione di un principio, cioè quello che le nostre ferrovie debbano essere esercitate dall'industria privata. Certamente, ed è appunto per ciò che il Ministero, mentre da una parte ha riconosciuto la necessità dell'inchiesta e la impossibilità di limitarla, dall'altra le ha dato uno scopo particolare. E così è nato l'articolo 1 del presente progetto di legge, il quale articolo consta di due parti. Nella prima si assegna all'inchiesta lo scopo generale ch'essa deve avere per rispondere allo stato della questione ferroviaria in Italia, e nella seconda, in omaggio all'articolo 4 della legge 29 giugno 1876, si assegna lo scopo particolare consistente nello investigare quali sieno i mezzi da preferirsi per la concessione dell'esercizio all'industria privata.

Io debbo dichiarare che quando nel mio ufficio fu esaminato quest'articolo, io fui fra coloro che votarono la soppressione di questa seconda parte, perchè mi faceva dubitare se il Governo volesse davvero un'inchiesta su tutti i metodi di esercizio, così sociale come governativo; ma dopo le dichiarazioni degli onorevoli ministri, dopo che egli hanno esplicitamente dichiarato che la Commissione d'inchiesta potrà portare la sua attenzione su tutti i fatti indistintamente che concernono l'esercizio, io

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

ho votato l'articolo tale quale è. E lodo il Ministero, il quale mentre rispetta la legge, porge soddisfazione a' voti di coloro che vogliono conoscere il vero. E come avrebbe potuto fare diversamente, come avrebbe potuto impedire alla Commissione quella libertà della ricerca che conduce alla libertà delle conclusioni? E chi potrebbe avere il diritto di soffocare la libera discussione sul problema ferroviario in Italia? (*Domanderei 5 minuti di riposo*)

**PRESIDENTE.** La seduta è sospesa per 5 minuti.

L'onorevole Marselli ha la parola per continuare il suo discorso.

**MARSELLI.** Coloro i quali sostengono che l'articolo 4 sia in contraddizione col concetto di una larga inchiesta osservano che la questione dell'esercizio, cioè se debba essere governativo o sociale, sfugge alla competenza di una Commissione d'inchiesta; è una questione interamente politica, derivante dal concetto che noi ci formiamo dello Stato, e dei limiti della sua ingerenza. La Commissione di inchiesta, affermarsi, non può portare giudizio sopra una questione simile.

L'osservazione è seria; ma credo che si possa ribatterla agevolmente. Se l'inchiesta dimostrasse che l'esercizio governativo tutela meglio gl'interessi pubblici, materiali e morali; allora sarebbe necessario modificare quel concetto dello Stato e dei limiti della sua ingerenza, perchè la missione dello Stato consiste appunto nella tutela di questi interessi, e non potrebb'essere razionale un concetto dello Stato che con essi fosse in antagonismo.

Che la politica non venga un'altra volta a svolgere dal suo corso il processo storico della nostra questione ferroviaria! Che essa non tenti d'impedire una ricerca che deve unicamente ispirarsi al bene del paese!

Già vedemmo di quanti danni fu cagione la sovrachia ingerenza della politica nelle questioni ferroviarie. Ora se noi vogliamo veramente liberarci dalla condanna di Sisifo, è necessario che ci risolviamo a limitare l'azione della politica, ed a guardare il problema in se stesso, facendo ogni opera per giungere ad una conclusione indipendente dai nostri pregiudizi, dalle nostre preconcezioni. Con intera buona fede dobbiamo entrare nella via della ricerca del vero.

Ciò posto io dovrei dire alcune cose intorno al programma dell'inchiesta parlamentare; ma vedendo che la Camera è stanca mi restringerò a manifestare alcuni pochi desiderii.

Non posso avere almeno la consolazione di parlare all'onorevole ministro, poichè non è presente. (*L'arità*)

Importa che l'inchiesta sia larga anche nel senso che essa debba studiare il problema ferroviario all'estero, e vorrei che qualcuno fra i membri della Commissione, accompagnato da uomini speciali, si recasse all'estero per istudiare seriamente e da vicino i sistemi di esercizio.

Un secondo desiderio è questo: che lo studio della Commissione d'inchiesta si rivolga anche sui rapporti fra i sistemi di costruzione e l'esercizio delle ferrovie. Io vorrei vedere l'Italia tutta attraversata da ferrovie, e credo che uno dei mezzi per ottenere più facilmente questo scopo stia nella modificazione del sistema di costruzione. L'economia del sistema delle costruzioni porta seco l'economia delle spese di esercizio.

Un terzo desiderio mi sta particolarmente a cuore, ed è il seguente: io vorrei che l'inchiesta si occupasse seriamente del problema ferroviario dal punto di vista militare: cioè, che esaminasse: 1° in qual modo il nostro materiale ferroviario soddisfi alle esigenze militari; 2° quale dei due metodi di esercizio, quello sociale, o quello governativo, sia più confacente agli interessi militari.

Cominciamo ad esaminare il primo di questi due punti. Da notizie da me raccolte credo di poter affermare che in Italia vi sono 1339 locomotive di varie categorie su tutte le ferrovie dello Stato. Non tutte sono utilizzabili, e fatte le necessarie deduzioni, ne restano 616 utilizzabili per i trasporti militari. Ora, per la mobilitazione e per l'adunata dell'esercito nostro, ce ne occorrono 720.

Ce ne mancano quindi un centinaio.

Riguardo alle carrozze, ve ne sono 4000 di cui la metà circa di terza classe.

Tolto il 10 per cento in riparazione, restano 3600. Di carri ve ne sono 22,000; dedotti gl'inseribili, e quelli in riparazione, rimangono 12,000 carri per i trasporti militari, cioè un numero sufficiente per utilizzare le macchine che noi abbiamo; ma che, come ho detto, non sono sufficienti.

Ora io desidererei che la Commissione d'inchiesta aderendo anche ad un ordine del giorno presentato dall'onorevole generale Bertolè-Viale, e approvato dal suo ufficio, portasse la sua attenzione sul materiale ferroviario e su tutto ciò che concerne la preparazione dell'esercizio ferroviario pel tempo della guerra.

Come intendete benissimo, l'aumento del materiale, e l'accrescimento della produttività delle linee, accelerano la mobilitazione e l'adunata dell'esercito, il che rende più probabile la vittoria, che si trasforma in miliardi.

Anche qui si può applicare la teoria meccanica del calore, in quanto che il calore della vittoria si

trasforma in movimento di circolazione di quelle molecole che sono i quattrini, e viceversa.

Ora, per aumentare la produttività delle linee, la Giunta dovrebbe constatare e proclamare quello che è necessario. È necessario, o signori, l'impianto di nuove stazioni intermedie d'incrociamiento, la provvista dei binari nelle stazioni, l'aumento dei serbatoi d'acqua lungo le linee e la costruzione di piani caricatori delle stazioni che sono testa di movimento. È necessario, come vedete, esaminare in qual modo l'attuale materiale potrà soddisfare ai bisogni dell'esercito.

È vero che lo Stato maggiore ha notizia di tali cose; ma io stimo necessario che il paese sappia il vero per mezzo della Commissione d'inchiesta, affinché la rappresentanza nazionale possa provvedere.

La seconda grave questione è quella che riguarda il modo d'esercizio, cioè quale dei due metodi di esercizio possa soddisfare meglio alle esigenze dei trasporti militari in tempo di guerra.

L'attenzione della Commissione dovrebbe rivolgersi ai seguenti punti.

Primo: quale dei due sistemi di esercizio quello sociale o quello governativo, agevola di più la costruzione di linee che hanno molta importanza militare e poca importanza economica? È assai difficile che vi sia antagonismo fra la importanza militare e la importanza economica, ma pure in alcuni casi è possibile. Una linea di spostamento laterale, per esempio nell'Appennino, può essere militarmente importantissima, ed economicamente no. Dicesi che in questo caso il Governo debba costruire la linea e sta bene. Così ha fatto la Germania per la strada militare Berlino-Wetzlar-Metz. Ma chi la eserciterà? Il Governo, si risponde.

Ora concepite voi l'esercizio governativo di una linea in mezzo ad una rete fitta di ferrovie esercitate dalle società? Temo che a questo modo difficilmente il Governo si risolverà a costruire quella linea.

Secondo: la proporzione del materiale necessario per gli usi militari si può ottenere più facilmente con l'esercizio governativo o con quello sociale? Al presente le società resistono a fornire il materiale occorrente, ed è naturale; ma neanche il Governo è proclive a stanziare i fondi necessari. Se volessi dilungarmi vi farei conoscere lo stato della questione, e vedreste quanto poco si è fatto, e quanto sia necessario richiamare l'attenzione del Parlamento su di questa importante questione. Ora io chiedo: se il Governo avesse l'esercizio delle ferrovie sarebbe maggiormente stimolato a provvedere il materiale occorrente?

Terzo: l'esercizio del personale militare sulle linee trova maggiori agevolezze con l'esercizio di Stato o con quello sociale?

Quarto ed ultimo: con quale sistema si ottiene meglio in tempo di guerra l'unità della direzione, il segreto degli apparecchi per compiere un movimento strategico, l'armonia e la prontezza dell'esecuzione?

Voi sapete, o signori, che la guerra odierna si fa con grandi masse, e che la vittoria è il prodotto della massa moltiplicata per la velocità.

Ora quanto maggiori sono le masse e tanto maggiori sono gli attriti. Dobbiamo adoperarci a diminuirli quanto più si può.

Ed io chiedo: gli attriti saranno minori quando l'esercizio sarà governativo, o quando tra lo Stato ed il personale ferroviario, avvi un ente intermedio, la società?

E poichè io considero le convenzioni dell'onorevole Depretis come uno degli elementi che la Commissione d'inchiesta dovrà togliere ad esame, debbo dichiarare schiettamente che gli articoli 25, 43 e 67 del capitolato 22 novembre 1877 non bastano per assicurare in guerra l'esercizio ferroviario. E non bastano gli articoli 280 e 281 della legge 20 marzo 1865. Vi si può e vi si deve provvedere meglio con disposizioni legislative.

Certamente nell'esame di un così vasto problema qual'è quello dell'esercizio ferroviario, le considerazioni militari non hanno dritto da sole a determinare una soluzione in un senso piuttosto che in un altro, ma possono essere solamente uno dei fattori. Se la Commissione d'inchiesta dimostrasse che in Italia l'esercizio sociale provvede meglio che non quello governativo all'interesse pubblico, le sole considerazioni militari non basterebbero certamente a determinare una soluzione in favore dell'esercizio governativo.

Anche con una società nazionale si può organizzare bene l'esercizio delle ferrovie in tempo di guerra, stabilendone con precisione le condizioni mediante articoli di legge; ma se la soluzione pendesse incerta tra le due forme d'esercizio, allora credo che le considerazioni militari potrebbero far traboccare la bilancia in un senso piuttostochè nell'altro.

Esaurita così questa parte che riguarda l'inchiesta, rapidamente discorrerò della necessità dell'esercizio provvisorio. Era possibile al Governo di evitare l'esercizio provvisorio? In qual modo avrebbe potuto evitarlo? O prorogando il contratto con la società dell'Alta Italia, o trattando con una nuova società, la quale per due anni avesse esercitato la rete dell'Alta Italia.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

Vi sono soluzioni, onorevoli colleghi, alle quali si ribella non solamente il sentimento, ma anche la ragione. E tale sarebbe stata la prima. Noi abbiamo votato il riscatto della rete dell'Alta Italia, non solamente perchè era una conseguenza del trattato di pace del 3 ottobre 1866, ma anche perchè ci liberava da una società straniera.

Ora, io credo che il sentimento d'ogni patriota si debba ribellare al pensiero che il Governo italiano avrebbe dovuto andare in ginocchio dinanzi ad una società per pregarla a fare ciò che esso avrebbe dichiarato di non potere, nè di saper fare.

Non solamente il sentimento si ribella a questa soluzione, ma eziandio la ragione, perchè è impossibile disconoscere che se questa società avrebbe esattamente (ammettiamolo pure) pagato il canone, avrebbe d'altra parte sfruttato un potere che sapeva di usufruire per breve tempo. Nel secondo caso, cioè quello del contratto con una nuova società, se il sentimento si ribella meno, in quanto che questa società sarebbe stata nazionale, la ragione si ribella di più, perchè la nuova società non avrebbe potuto avere quella esperienza che ha la società dell'Alta Italia, e per conseguenza è presumibile che avrebbe peggiorato ancora di più il nostro potere.

Adunque l'esercizio provvisorio governativo era una necessità, una necessità che il sentimento e la ragione debbono ammettere.

Ma esso dev'essere considerato come un esercizio provvisorio (in ciò mi trovo d'accordo coll'onorevole Gabelli), e non mica come un esperimento. Un esperimento di due anni non sarebbe serio. Nel riconoscere il carattere provvisorio dell'esercizio andammo tutti di accordo nella Commissione.

Nessuno potrebbe essere di me più lieto per questa soluzione, alla quale il Governo è stato costretto di appigliarsi, e nessuno più di me dovrebbe essere disposto a desiderare che l'esercizio governativo della rete nordica anzi che essere meramente provvisorio diventasse un vero e serio esperimento, perchè io vagheggiai una soluzione non radicale, ma graduale, cioè mi parve opportuno che il Governo si fosse sostituito alla Società dell'Alta Italia nell'esercizio della rete che riscattava, e avesse fatto esperienza di questo esercizio, mentre nel rimanente d'Italia, o almeno nell'Italia meridionale sarebbe continuato a dominare l'esercizio sociale. Sarebbero così stabilita una gara che avrebbe potuto diventare feconda, perchè, come egregiamente dice l'onorevole Depretis nella sua relazione, « lo stimolo nelle imprese ferroviarie nasce dalla emulazione e non dalla concorrenza. »

E mentre sarebbe durato questo doppio metodo

di esercizio, la coscienza pubblica avrebbe avuto agio e modo d'illuminarsi.

Comprendo gli svantaggi dei sistemi misti, ma ne valutavo anche i vantaggi, e so che la vita pratica predilige le soluzioni graduali.

Io adunque mentre non posso non andar lieto veggendo che la forza delle cose conduce alla soluzione che a me pareva più razionale, dall'altra parte, poichè si ha a fare una inchiesta, io l'accolgo con piena buona fede, e credo mio dovere il respingere ora qualunque proposta tendente a trasformare il breve esercizio provvisorio in un lungo esperimento e molto meno in un esercizio definitivo. Questo non è che un mero esercizio provvisorio, conseguenza di una necessità.

MAZZARELLA. Camminiamo troppo in fretta.

MARSELLI. In quanto al modo di ordinare così fatto esercizio io debbo dire che la Commissione è stata unanime nel volere che esso conservasse tutti i caratteri della provvisorietà, e che fosse ordinato in guisa da rispettare quanto si può maggiormente le forme del preesistente esercizio sociale. Noi abbiamo creduto che la differenza dovesse consistere in questo, cioè che invece di esservi un'assemblea di azionisti, vi fosse lo Stato come il rappresentante di quest'assemblea; ma che del rimanente si dovesse conservare il meccanismo dell'esercizio sociale.

Ed in questo concetto hanno potuto convenire così i sostenitori dell'uno come i sostenitori dell'altro esercizio; imperocchè i seguaci dell'esercizio sociale, preferiscono certamente che siano rispettate le forme dell'esercizio sociale, ed i seguaci dell'esercizio governativo intendono che l'unico modo di far funzionare per bene l'esercizio governativo sta nell'avvicinarsi al tipo dell'esercizio sociale. Trattasi soltanto di sostituire, come diceva egregiamente l'onorevole Depretis, al comitato di Parigi il Governo.

Io prego la Commissione ed oggi prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici, senza però richiedere da lui nè dichiarazioni, nè promesse, di esaminare se non sarebbe utile che uno dei membri del Consiglio di amministrazione, nel quale non possono entrare nè deputati, nè senatori, fosse un ufficiale superiore dell'esercito, esperto nel servizio ferroviario.

Io credo che oggi non si provvede sufficientemente a quella parte della difesa dello Stato, che consiste nella preparazione militare dell'esercizio ferroviario, e parmi che nella mia proposta stia il solo mezzo efficace per raggiungere l'intento.

Il detto ufficiale dovrebbe avere i medesimi obblighi di tutti gli altri membri del Consiglio di am-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

ministrazione, ma oltre di ciò dovrebbe avere lo scopo di predisporre i mezzi d'esercizio in armonia colle esigenze militari, in modo da ottenere il massimo effetto utile delle ferrovie in guerra.

L'ingerenza militare sui servizi costituenti l'esercizio fu seriamente applicata in Germania ed in Austria, e dopo i disastri del 1870 è stata anche seriamente voluta in Francia. Spero che noi non vorremo aspettare una sciagura nazionale per persuaderci della serietà delle proposte che oggi vado svolgendo dinanzi alla Camera.

A questa proposta fecesi l'obbiezione che la sua accettazione avrebbe contraddetto quel carattere di provvisorietà che vogliamo dare all'esercizio.

Tale obbiezione io non la comprendo.

Se dovremo ridare all'industria privata la rete nordica, il Consiglio di amministrazione sarà disciolto, e noi avremo almeno ottenuto il vantaggio di aver fatto qualche cosa di serio per gl'interessi militari nei due anni di esercizio provvisorio.

Conchiudo.

Come sapete vi furono in Grecia alcuni filosofi i quali in ogni questione trovavano il pro ed il contra, e sapete pure che questo giuoco del pensiero generò due tendenze della coscienza ellenica, quella del dubbio che col tempo prese la sua forma nella scuola scettica, e quella dell'affermazione di un'idea armonizzante le contrarie opinioni. La coscienza italiana è al presente balzata fra le contrarie affermazioni e pende incerta nel dubbio.

Io spero che la Commissione d'inchiesta giungerà ad una soluzione positiva, ad una soluzione pratica, ad una soluzione ispirata non al platonismo, ma piuttosto all'aristotelismo, dettata cioè dall'osservazione e dall'esperienza. (*Benissimo!*)

*Voci.* Chiusura! chiusura!

**PRESIDENTE.** Perdonino un momento; la parola spetterebbe all'onorevole Viarana; se credono di lasciarlo parlare, egli non intratterrà la Camera che pochi minuti.

*Voci.* La chiusura!

**PRESIDENTE.** Si potrebbe lasciar parlare l'onorevole Viarana, e poi si porrebbe ai voti la chiusura.

**BACCARINI, ministro per i lavori pubblici.** Siccome nella discussione generale sono iscritti, per parlare contro, tre soli oratori, di cui due hanno già parlato, e poichè l'argomento è così grave, io pregherei la Camera a lasciar parlare il solo oratore che è ancora iscritto contro.

**VIARANA.** Io sono agli ordini della Camera anche adesso.

*Voci.* La chiusura! La chiusura!

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

(È appoggiata.)

**VIARANA.** Chiedo di parlare contro la chiusura.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Viarana contro la chiusura.

**VIARANA.** Io sono iscritto contro perchè da qualche parte doveva iscrivermi; ma il mio scopo è unicamente quello di richiamare l'attenzione della Camera e specialmente dell'onorevole ministro e della Commissione su di un grave argomento che mi pare dimenticato: io non farò che accennarlo. Quest'argomento è quello della Cassa delle pensioni della società dell'Alta Italia. (*Interruzioni*) Se la Camera consente, io ne dirò qualche parola, perchè nella relazione ne è fatto cenno, ma nel disegno di legge non c'è alcun articolo in proposito.

**PRESIDENTE.** Allora parlerà su qualche articolo che vi si riferisca.

Essendo stata chiesta ed appoggiata la chiusura, resterà inteso che è riservata facoltà di parlare all'onorevole relatore ed all'onorevole ministro.

Metto ai voti la chiusura: quelli che l'approvano si alzino.

(È approvata.)

Fo noto alla Camera che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha presentato due aggiunte, una all'articolo 1 e una all'articolo 4, che saranno stampate e distribuite. Esse sono le seguenti.

All'articolo 1:

« La Giunta esaminerà inoltre se convenga che lo Stato proceda alla risoluzione della convenzione approvata colla legge 15 maggio 1864, n° 1781, ed al riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili in Napoli. »

All'articolo 4:

« Il Governo è autorizzato inoltre a provvedere a che fino al 30 giugno 1880 non sia interrotto l'esercizio degli opifici di Pietrarsa e dei Granili; ed a trattare all'uopo col Bauco di Napoli per le occorrenti anticipazioni di danaro. »

#### ANNUNZIO DELLA PRESENTAZIONE D'UNA PROPOSTA DI LEGGE DEL DEPUTATO BIZZOZERO.

**PRESIDENTE.** Annunzio alla Camera che l'onorevole Bizzozero ha presentato un progetto di legge d'iniziativa parlamentare che sarà trasmesso agli uffici. (*Oh! oh!*)

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1878

**ANNUNZIO DI UNA DOMANDA D'INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO DI PISA AL MINISTRO DELLE FINANZE SULL'ESECUZIONE DELLA LEGGE PER LA REVISIONE DEI REDDITI DEI FABBRICATI.**

**PRESIDENTE.** Essendo presente l'onorevole ministro delle finanze, gli annunzio una domanda d'interrogazione presentata dall'onorevole Di Pisa:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro delle finanze sull'esecuzione della legge 6 giugno 1877 per la revisione generale dei redditi dei fabbricati. »

Prego l'onorevole ministro a dichiarare se e quando intenda rispondere a quest'interrogazione.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Nella discussione del bilancio dell'entrata, come si è stabilito per l'interrogazione dell'onorevole Lioty.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Di Pisa acconsente?

**DI PISA.** Sì.

**PRESIDENTE.** Allora rimane inteso che quest'interrogazione si farà discutendo il bilancio dell'entrata.

Domattina gli uffici sono convocati alle 11.

**CAVALLETTO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

**CAVALLETTO.** Propongo che gli uffici siano convocati alle 10 e che la seduta cominci al tocco.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cavalletto propone che gli uffici siano convocati alle 10 e la seduta pubblica abbia luogo al tocco.

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata la metto ai voti.

(È approvata.)

**PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE PER LA RISOLUZIONE DELLA CONCESSIONE DI DUE FERROVIE TRA TREMEZZINA E PORLEZZA E TRA LUINO E FORNASETTE.**

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Chieggo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Mi onoro di presentare alla Camera un progetto di legge portante risoluzione della convenzione approvata con legge 14 giugno 1874 per la concessione al signor inge-

gnere Clemente Maraini della costruzione e dell'esercizio delle due linee ferroviarie a sezione ridotta da Tremezzina a Porlezza e da Luino a Fornasette. (V. Stampato, n° 89.)

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Poichè questo progetto di legge, stando al *summum jus*, farebbe abbandonare allo Stato un credito, per la qual cosa ha attinenza colla pubblica finanza, pregherei la Camera di volerlo mandare alla Commissione generale del bilancio.

**PRESIDENTE.** Come la Camera ha inteso, l'onorevole ministro propone che questo progetto di legge sia trasmesso alla Commissione generale del bilancio.

Se non vi sono osservazioni in contrario, la proposta dell'onorevole ministro s'intenderà approvata.

(È approvata.)

Domani mattina, adunque, gli uffici sono convocati per le dieci.

Al tocco seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 50.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Seguito della discussione del progetto di legge per una inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, e per l'esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia;

2° Discussione del bilancio definitivo dell'entrata pel 1878.

Discussione dei progetti di legge:

3° Ordinamento degli arsenali della marina militare;

4° Abolizione di alcune tasse di navigazione;

5° Costruzione di una dogana centrale in Milano;

6° Abrogazione di articoli della legge 29 maggio 1864, e disposizioni sul facchinaggio nel porto di Genova;

7° Aggregazione del comune di Presenzano alla provincia di Terra di Lavoro.



