

TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MAUROGONATO.

SOMMARIO. *Congedi.* = *Dichiarazione di vacanza del 3° collegio di Bologna per la promozione del deputato Zanolini a tenente colonnello.* = *Seguito della discussione del disegno di legge per la inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, e per l'esercizio provvisorio governativo della rete ferroviaria dell'Alta Italia* — *Risoluzioni proposte dai deputati Morana, Maiocchi, Depretis, Indelli.* = *Annunzio e svolgimento di una interrogazione del deputato Trompeo intorno ad una recente vincita al lotto fattasi in Napoli; e spiegazioni date dal ministro per le finanze.* = *Svolgimento delle risoluzioni presentate dai deputati Maiocchi, Depretis, Morana* — *Quella del deputato Indelli è ritirata* — *Il ministro per i lavori pubblici risponde alle osservazioni e obiezioni fatte al disegno di legge, del quale chiarisce gli intendimenti, e non accetta le risoluzioni proposte.* = *Il deputato Tumminelli presenta la relazione sul disegno di legge per la costruzione di un padiglione ad uso degli studi anatomici nella Università di Palermo.* = *Spiegazioni personali dei deputati Zeppa, Gabelli, Depretis, Spaventa, Lugli* — *Schiarimenti dati dal relatore Nervo intorno allo schema, e risposta alle obiezioni* — *Altre risoluzioni presentate dai deputati Morpurgo, Del Giudice e Lugli, ritirate le due prime in seguito a nuove dichiarazioni del ministro, e approvata quella del deputato Lugli* — *Articolo 1 e aggiunta propostavi dal ministro* — *Osservazioni, obiezioni e adesioni a questa aggiunta dei deputati Giambastiani, Gabelli, Romano Giuseppe, Castellano; e risposte del ministro* — *La discussione sopra questo articolo è chiusa, e dopo spiegazioni date dal deputato Depretis e dal relatore si approva l'articolo quale fu formulato dalla Commissione, rinviandosi alla tornata di domani la deliberazione sopra l'aggiunta.* = *Il deputato Adamoli presenta la relazione sul disegno di legge per modificazioni ed aggiunte alla legge concernente la pensione vitalizia a coloro che presero parte alla spedizione dei Mille.* = *Il deputato Potti presenta la relazione sul disegno di legge per l'aggregazione dei comuni di Arzegno e Pigra al mandamento di Castiglione d'Intelvi; e il deputato Zeppa presenta la relazione sul disegno di legge per l'aggregazione dei comuni di Manziana e Canale al mandamento di Bracciano.* = *Annunzio e svolgimento di interrogazioni dei deputati Sella, Alvisi e Indelli circa dimostrazioni fattesi in Venezia contro il console austriaco* — *Dichiarazioni in proposito del ministro per l'interno; delle quali gli interroganti si chiamano soddisfatti.*

La seduta è aperta all'una pomeridiana.

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

Il segretario Quartieri legge il sunto delle seguenti petizioni:

1731. La Giunta municipale di Santa Caterina del Jonio fa voti per essere dichiarata di prima categoria la ferrovia Eboli-Reggio e per la costruzione di un tronco ferroviario per congiungere i due mari Jonio e Tirreno.

1732. La Giunta municipale di Conegliano Veneto rassegna gli indirizzi dei distretti di Cone-

gliano, Vittorio e Oderzo diretti ad appoggiare la linea di congiunzione di Belluno a Treviso per Vittorio anzichè per Feltrè.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Chiedono un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli Mascilli e Berti Ludovico, di tre giorni; l'onorevole Rega, di cinque. Per ragioni di salute, l'onorevole Asperti ne chiede uno di otto giorni.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

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

(Sono accordati.)

L'onorevole ministro della guerra scrive in data del 28 giugno 1878:

« In omaggio al disposto dall'articolo 103 della legge elettorale 17 dicembre 1860, il sottoscritto ha l'onore di partecipare a V. E. la promozione avvenuta, con regio decreto 27 corrente, al grado di tenente colonnello di artiglieria dell'onorevole Zanolini cavaliere Cesare maggiore d'artiglieria, deputato del terzo collegio di Bologna.

« Il ministro — Bruzzo. »

Do atto all'onorevole ministro della guerra della suddetta comunicazione e dichiaro vacante il terzo collegio di Bologna.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER UNA INCHIESTA SULLE FERROVIE E PER L'ESERCIZIO PROVVISORIO DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il 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.

Come la Camera ricorda, la discussione generale fu chiusa, e riserbata la parola all'onorevole ministro e all'onorevole relatore.

Prima che la discussione generale fosse chiusa, furono presentati quattro ordini del giorno, i quali essendo stampati si trovano in mano di tutti i deputati.

La parola spetta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

BACCARINI, ministro er i lavori pubblici. Siccome alcuni degli ordini del giorno che furono presentati toccano la sostanza della legge, io mi riservo di rispondere dopo che saranno stati svolti.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole relatore.

NERVO, relatore. Sarebbe meglio che fossero svolti prima gli ordini del giorno, onde potersi tener conto delle considerazioni che verranno esposte, altrimenti darebbesi luogo ad una seconda discussione che farebbe perder molto tempo.

PRESIDENTE. Osservo che allora la sua risposta dovrà tenersi in limiti più ristretti perchè dovrà riferirsi essenzialmente agli ordini del giorno soltanto. Per cui se volesse dire ora qualche cosa sull'insieme della legge sarebbe più libero.

NERVO, relatore. Mi pare di comprendere il desiderio della Camera che questa discussione abbia,

per quanto è possibile, il suo termine oggi (Si / si /) perchè gli ulteriori gravi argomenti sui quali la Camera è chiamata a deliberare, non le lasciano gran tempo da udire nuovi discorsi e specialmente discorsi pronunziati da un oratore della mia forza. Perciò risparmio volentieri alla Camera ulteriori considerazioni intese a provare la necessità di una inchiesta larga ed estesa a tutti i sistemi di esercizio.

Io avrei soltanto alcune risposte da dare all'onorevole Zeppa ed all'onorevole Gabelli, che si scfermarono alquanto sopra taluni punti del progetto di legge; ma siccome sono stati annunziati questi ordini del giorno, e ce n'è uno che implica specialmente tutte le questioni che la Commissione ha dovuto esaminare per venire nella sua maggioranza alla deliberazione di proporvi che l'inchiesta sia larga ed estesa a tutti gli elementi che riguardano gli esercizi ferroviari, io credo che per guadagnare tempo sia meglio lasciar la parola agli onorevoli nostri colleghi, che hanno proposto questi ordini del giorno.

PRESIDENTE. Il primo ordine del giorno è stato presentato dall'onorevole Morana, ed è del seguente tenore:

« La Camera confidando che il Governo del Re presenterà al Parlamento un progetto di legge per la concessione della rete dell'Alta Italia all'industria privata, anche prima del 30 giugno 1880, se prima della suddetta data gli riuscirà di concretare un contratto d'esercizio ferroviario favorevole agli interessi dello Stato, passa alla discussione degli articoli. »

Domando all'onorevole ministro se accetta quest'ordine del giorno.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. No.

PRESIDENTE. E la Commissione neppure. L'onorevole Morana è presente?

LA PORTA. Non è presente.

PRESIDENTE. Allora sarà riservato il turno all'onorevole Morana.

Segue l'ordine del giorno firmato dagli onorevoli Maiocchi e Marcora. Ne do lettura:

« La Camera considerando che il riscatto delle ferrovie Romane, in seguito ai provvedimenti autorizzati colla legge 16 giugno 1875, non potrebbe essere ulteriormente indugiato, senza grave danno della finanza e del credito dello Stato, invita il Ministero a presentare al Parlamento nella corrente Sessione la convenzione 17 novembre 1873 e l'atto addizionale 21 novembre 1877. »

L'onorevole ministro accetta quest'ordine del giorno.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non posso accet-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

tarlo nella forma in cui è redatto: mi riservo poi di farvi delle osservazioni.

PRESIDENTE. La Commissione accetta quest'ordine del giorno?

NERVO, relatore. Accennerò soltanto brevemente alla Camera, che la Commissione si è trovata d'innanzi, fra le altre cose, anche la questione della situazione che è fatta alla società delle ferrovie Meridionali e a quella delle ferrovie Romane dalle convenzioni stipulate fin dal 1873 per il riscatto di queste reti. E, come avrete potuto scorgere dalle poche parole che la relazione vi dice a questo riguardo, la Commissione non ha potuto a meno di preoccuparsi di questa condizione di cose, la quale implica una certa responsabilità per parte del Governo.

Ora, se questa responsabilità è molto limitata rispetto alla società delle Meridionali, non può dirsi egual cosa rispetto alla società delle Romane, imperocchè avvennero sentenze, e parecchie, che modificarono le condizioni giuridiche dei rapporti di questa società col Governo, il quale ha perciò obbligo di occuparsene.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Nervo, ora basta che dica se accetti, o no. Se accetta, va bene; se non accetta, domanderò se quell'ordine del giorno è appoggiato.

NERVO, relatore. Nella Commissione abbiamo dovuto occuparci, questa mattina, dell'altra proposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, relativa allo stabilimento di Pietrarsa. Questo esame ha assorbito la massima parte della nostra conferenza, onde non ci rimase più tempo sufficiente per metterci d'accordo sopra tutte le questioni sollevate dagli ordini del giorno proposti.

Io credo che taluni dei miei onorevoli colleghi della Commissione accettino il concetto, che è espresso in quest'ordine del giorno.

Io, per parte mia, lo accetto, imperocchè sono intimamente convinto che più si perdura nella situazione attuale, e più si pregiudicano gli interessi delle finanze e del credito dello Stato. Come relatore del bilancio del Ministero del Tesoro, io credetti necessario di chiamare sopra questo grave argomento l'attenzione della Commissione generale del bilancio, la quale chiese appositi schiarimenti all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Quando non è accettato chiaramente e definitivamente, io devo interrogare la Camera se lo appoggia.

Chi appoggia l'ordine del giorno testè letto degli onorevoli Majocchi e Marcora è pregato di alzarsi.

(È appoggiato.)

L'onorevole Majocchi ha facoltà di parlare per svolgere il suo ordine del giorno.

MAJOCCHI. Caldo fautore di questo progetto di legge io non parlo che per escluderne l'applicazione al riscatto delle ferrovie Romane, il quale essendo stato oggetto di diligentissimi lavori per parte di varie Commissioni, tutte concordanti nel medesimo, risultato, ed essendo stato oggetto di convenzioni bilaterali apprezzate e mantenute da diversi Ministeri, ha ora colla futura inchiesta ferroviaria quello stesso rapporto che il nostro disaccordo nella tassa sul macinato può avere colla questione d'Oriente.

Per quanto io sia ignaro dei negozi ferroviari ed estraneo a tutto quel meccanismo di operazioni bancarie che costituiscono la forma ordinaria della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata, ho dovuto in questi ultimi tempi prender cognizione della così detta questione delle Romane la quale occupò più volte le colonne di alcuni giornali e per la quale pervennero a me come agli altri onorevoli colleghi diversi scritti, oltre alla petizione degli azionisti stata dichiarata d'urgenza alcuni giorni sono, sopra proposta del mio amico onorevole Marcora, in nome del quale anche parlo, la quale petizione mi si disse che era stata trasmessa alla Giunta incaricata di esaminare il progetto d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie.

Ho voluto informarmi dei precedenti, e confesso di rimanerne alquanto preoccupato come di una di quelle emergenze che sono il germe di enormi dispendi allo Stato se non vengono chiaramente risolte a tempo, e perciò voglio pregare la Camera a voler meco brevissimamente considerare la situazione giuridica e morale nella quale si trovano di fronte lo Stato e la società delle ferrovie romane in conseguenza delle molteplici transazioni avvenute negli anni antecedenti tra di loro, e per effetto in ispecie della convenzione di riscatto 17 novembre 1873.

Che se gli onorevoli signori ministri, proponenti, la Commissione e la Camera ravvisassero di qualche utilità il comporre in modo definitivo la vertenza cogli azionisti delle Romane non peranco giudiziaria, io vorrei proporre un ordine del giorno in quel senso.

È noto che per una lunga serie di anni il Governo per assicurare il servizio ferroviario delle linee romane doveva sovvenire a quella società, sinchè nel 1873 lo Stato, scorgendo che tutti questi periodici sussidi non valevano a preservare la società dal fallimento si determinò a riscattare le dette ferrovie Romane e le trattative furono portate a compimento colla succitata convenzione 17 novembre 1873.

Per l'approvazione di quella convenzione il Mini-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

stero presentò un relativo progetto di legge da prima il 2 maggio 1874 ed una seconda volta il 10 dicembre stesso anno. In entrambe le presentazioni avvennero lunghi studi per parte delle Commissioni parlamentari ed accuratissime relazioni, cioè una relazione Gabelli presentata alla Presidenza il 22 luglio 1874 ed una relazione Villa-Pernice, Perazzi e Speroni presentata il 14 giugno 1875. Entrambe le Giunte conchiudevano per l'approvazione del riscatto, con qualche modificazione od aggiunta. Per effetto di queste lievi modificazioni, suggerite dalla Giunta parlamentare, fu convocata l'assemblea degli azionisti il 10 maggio e 25 giugno 1875 e venivano esse accettate, e finalmente concretate nell'atto adizionale 21 novembre 1877.

Come e perchè quelle relazioni così elaborate, così dettagliate e convincenti non sieno state discusse alla Camera io lo ignoro, probabilmente in causa della stagione inoltrata nella quale si presentavano. Il fatto è che a tutt'oggi siamo ancora nel medesimo stadio nel quale si era alla fine del 1873, e che la relazione della attuale Giunta si limita sopra questo argomento ad affermare con un linguaggio che agli azionisti non conoscenti l'eminentemente serietà ed onestà di tutti i commissari potrebbe sembrare ironico, si limita dico, ad affermare che il ministro dei lavori pubblici riguardo al riscatto delle ferrovie Romane non esclude quelle più sollecite indagini che fossero del caso.

Davvero io non comprendo come la Commissione nell'istesso modo che pendente la inchiesta propone l'esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia, non abbia del pari proposto una legge separata per la approvazione del riscatto delle Romane.

Per indurre il Ministero e il Parlamento ad adottare una disposizione che affretti quanto più è possibile la sanzione di un contratto già stato tanto studiato e sempre preferito a qualunque altra soluzione io non userò argomenti sentimentali di equità verso coloro che aiutarono l'Italia a provvedere i mezzi di progresso, e dell'incremento economico, ma calcolo unicamente le conseguenze materiali possibili di un ulteriore ritardo al mantenimento di una stipulazione eretta nel 1873.

Rimarco anzitutto che venne nelle precedenti relazioni diffusamente provato che l'intento principale della convenzione era quello di evitare il fallimento della società, il quale avrebbe arrecato gravissimi danni allo Stato, ed ove poi fosse retrotratto alle cessioni del tronco Bologna-Ancona, lo Stato come disse l'onorevole Gabelli, avrebbe potuto trovarsi ingolfato in un labirinto di questioni, di pretese, di liquidazioni, ad uscire dal quale non avrebbero bastato decine e decine d'anni. Or, siccome

presentemente il Governo ha già acquistato 5/6 delle obbligazioni; è sovventore per 46 milioni ed ha pressochè avvocato a sè l'amministrazione di quella rete, e non è per nulla rimosso anche oggi il pericolo del fallimento impedito solo dalla speranza di una sempre imminente conferma del riscatto, così è agevole misurare l'urgenza di questo provvedimento.

Ed è notevole che nella stessa relazione Gabelli, è menzionato il pericolo che lo Stato dovesse essere chiamato a rivalere gli azionisti del danno loro cagionato per aver ritardato la presentazione alla Camera della convenzione 17 novembre 1873 sino al 2 maggio 1874. Immaginatevi ora quale più forte ragione d'indennizzo spetterebbe a quelli azionisti da un ritardo di 5 anni.

Mi dirà probabilmente uno degli onorevoli ministri proponenti, o l'onorevole relatore che lo Stato può riposare tranquillo sul proprio diritto essendo che la convenzione è condizionata alla approvazione della Camera; io però ho veduto troppe volte lo Stato sottostare contro le proprie previsioni ad ingenti spese, e ricordo che non è molto, nella discussione della famosa indennità alla ditta Vitali, Charles e Picard, l'onorevole Minghetti ebbe a dire che il Ministero d'allora appoggiandosi alle assicurazioni di tutte le Autorità consultive era lontanissimo dal supporre di perdere la causa.

Ma ammesso pure per un momento che lo Stato in linea giuridica sia sicurissimo di non essere condannato, come quasi sempre, a gravi indennizzi, chi lo assolve nel rapporto di equità, dirò anche di onestà? Per conto mio, per la mia 508^a parte di potere legislativo e della conseguente responsabilità non mi troverei difeso nella coscienza mia dal progetto di legge che affidasse alla Commissione d'inchiesta che agirà nel venturo anno, la definizione di una vertenza già decisa da gran tempo da molti fra i più egregi uomini di tutte le parti del Parlamento, e mi sentirei molto addolorato di aver concorso col mio voto a recare un danno immeritato ai detentori delle azioni romane o acquirenti in seguito al proclamato riscatto per parte del Governo.

Ed è argomento di meraviglia, lo confesso, l'osservare che sedendo al Ministero delle finanze quell'onorevole che fu presidente della Commissione parlamentare dalla quale emanò la completissima relazione 22 luglio 1874, non abbia potuto manifestare ai colleghi del Ministero la assoluta convenienza di separare il riscatto delle romane dagli altri provvedimenti ferroviari, e l'assoluto dovere nel Governo di farlo subito approvare dalle Camere.

Io spero non pertanto che oggi i ministri dei la-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

veri pubblici e delle finanze, e la Commissione riflettendo che la quistione della proprietà delle ferrovie per parte dello Stato è distintissima da quella delle costruzioni e dell'esercizio, in quanto che se questa ultima può essere tuttora oggetto di disputa, la prima io credo è universalmente decisa, riflettendo che nessunissimo rapporto esiste tra il riscatto delle Romane e la Commissione d'inchiesta, vorranno fare benevola accoglienza all'ordine del giorno che io ho l'onore di proporre, e sarà così ben presto tolta di mezzo una giusta ragione di continui reclami e di giudizi sfavorevoli all'amministrazione italiana sui fogli nostrali e stranieri. (Bene! a sinistra)

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO TROMPEO AL MINISTRO DELLE FINANZE SOPRA UNA RECENTE VINCITA AL LOTTO AVVENUTA IN NAPOLI.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro per le finanze gli annuncio che l'onorevole Trompeo ha presentato una domanda d'interrogazione di cui do lettura:

« Il sottoscritto desidera di interrogare l'onorevolissimo signor ministro delle finanze intorno ad una recente vincita al lotto avvenuta in Napoli. »

SEISMIT-DODA, ministro per le finanze. Essendo io già informato della questione, e sperando di poter dare in brevi parole i ragguagli che mi sono chiesti, dichiaro di essere pronto a rispondere anche subito alla domanda dell'onorevole Trompeo, se la Camera lo consente.

PRESIDENTE. Trattandosi di cosa brevissima si potrà interrompere per un istante la discussione del progetto di legge che stiamo discutendo, e, se la Camera acconsente, do facoltà di parlare all'onorevole Trompeo. (Sì / sì!)

Dunque ha la parola l'onorevole Trompeo.

TROMPEO. Corrono varie e gravissime voci intorno ad una recente e colossale vincita al lotto, avvenuta in Napoli, vincita accennata non solo, ma lamentata dall'onorevole signor ministro delle finanze nella sua splendida esposizione finanziaria del 3 di questo mese.

Si dice nientemeno che il creduto vincitore avrebbe *indovinato* i numeri dopo che già n'era stata fatta l'estrazione.

Ma, trattandosi di argomento delicatissimo, non intendo menomamente di pregiudicare la questione con le mie parole, che potrebbero anche essere inesatte. Nè l'avrei recata in quest'Aula, se la pubblica stampa già non se ne fosse vivamente preoccupata.

Parmi però sia utile, sia necessario, sia doveroso che la Camera e il paese sappiano qualche cosa di più preciso su questo gravissimo fatto.

Quindi, qualora nulla osti e che l'onorevole ministro creda di poter fare qualche comunicazione in proposito, senza pregiudicare per nulla i risultati di quelle indagini che possono essere ancora del caso, lo pregherei di dare quegli schiarimenti, che, a giudizio suo, stimerà convenienti riguardo alla presente mia interrogazione.

MINISTRO PER LE FINANZE. Allorchè dalla direzione compartimentale di Napoli, nel maggio scorso, venne data notizia di questa vincita, eccezionale per la sua entità, alla direzione generale delle gabelle (la quale attualmente ha il servizio del lotto dopo che, come alla Camera è noto, fu abolita la Direzione Centrale del lotto sotto l'amministrazione Depretis), io, senza indugio, mandai sopra luogo il capo-divisione che ha la direzione dei servizi del lotto presso l'amministrazione delle gabelle, il cavaliere Nicolao. Questi procedette a tutte quelle indagini che erano necessarie per verificare la regolarità delle operazioni che si erano eseguite per la estrazione in cui avvenne la vincita, e la sua risposta, conforme in tutto a quella del direttore compartimentale di Napoli, fu che ogni cosa era seguita in regola, e che si dovesse procedere al pagamento.

Non vi ha alcuna prescrizione che stabilisca perentoriamente il termine del pagamento di una vincita al lotto, ma, per il solito, la finanza si affretta a far onore anche a questi suoi impegni, e paga senza dilazione le vincite, secondo l'entità delle somme, o presso i ricevitori del lotto o presso le tesorerie.

Ma in questa circostanza, vista l'entità veramente eccezionale del pagamento, poichè trattavasi di oltre due milioni, che, dedotta la tassa di ricchezza mobile, si riducevano ad 1,870,000 lire circa, io ho creduto opportuno di usare maggiori cautele, non già che avessi speciali motivi di avere dei dubbi, ma perchè mi pareva di interpretare l'opinione del pubblico, col mostrare che le Finanze procedono con ponderazione in siffatti eccezionali pagamenti. Io mi dicevo: dato pure che la cosa sia regolare, nessuno può fare un addebito alla amministrazione finanziaria se, prima di pagare due milioni per vincita al lotto, impiega sei, sette od otto giorni per compiere tutte le pratiche necessarie affinchè il pagamento sia fatto cautamente. La gente seria, i contribuenti, che sono essi, infine, che pagano le vincite al lotto, diranno: trattasi di due milioni, ed è bene, benissimo, che si vada adagio. Invero, dalle constatazioni eseguite, ogni cosa sembrava

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

in regola; ma se poi un giorno, malgrado tutta l'apparente regolarità dell'operazione, si scoprisse che vi è stata frode, il ministro deve mettersi in misura di poter dimostrare a chiochessia di avere proceduto colla massima cautela, e d'aver pagato soltanto dopo le più severe indagini.

Con questo apprezzamento del mio dovere, e guidato da tali criteri, io ho costituito una Commissione composta di tutti i direttori generali dell'amministrazione finanziaria, dei tre commissari per l'inchiesta sul lotto, ordinata dall'amministrazione Depretis, inchiesta che venne eseguita con scrupolosa diligenza e con buon risultato, i quali commissari erano: il commendatore Sacchi, consigliere della Corte dei conti, ora reggente il Banco di Napoli; il consigliere di Stato Busacca, già nostro collega alla Camera; il commendatore Rosmini, capo divisione dell'amministrazione del Demanio nel Ministero delle finanze.

Oltre a tutti questi funzionari superiori, ho fatto venire da Napoli il direttore compartimentale e il più anziano fra i ricevitori del lotto, conoscitissimo per intemerata probità; e ho fatto intervenire alla riunione anche due ricevitori del lotto di Roma fra i più anziani e i più conosciuti e stimati.

La Commissione fu presieduta dall'onorevole mio collega e collaboratore Leardi, segretario generale delle finanze. Essa ha esaminato attentamente, accuratamente, tutti i procedimenti seguiti per il sorteggio dei numeri vincenti; ha esaminati i registri e le bollette, ha constatato il modo, il tempo, tutte insomma le circostanze delle singole operazioni. La riunione ha durato cinque o sei ore, e in conclusione, dopo tutti questi esami, fu deciso che la cosa era proceduta regolarmente e che si doveva pagare.

Fu redatto un verbale, che venne sottoscritto da tutti i componenti la Commissione. Frattanto il prefetto di Napoli, e qualcun altro, sollecitarono che si procedesse al pagamento, affinché la finanza non avesse l'apparenza di lesinare e di creare indugi al pagamento di un debito, che lo Stato deve riconoscere come una cambiale tratta su lui. Quando, adunque, io ebbi il verbale della Commissione, vidi il risultato dell'inchiesta, e considerai essere quello il giudizio dei più alti funzionari delle finanze, ordinai che avesse luogo il pagamento. Questo fu infatti eseguito, ed era cosa ormai di cui non doveva più parlarsi, se non per deplorare che la cieca fortuna avesse colpito così duramente le finanze, favorendo così eccezionalmente un giocatore.

Ma l'altro giorno, mentre noi, dopo il risultato delle indagini che ho narrato, non avevamo alcun sospetto che vi fosse stata frode, un telegramma

del procuratore generale presso la Corte d'appello di Napoli, il commendatore La Francesca, già segretario generale del Ministero di grazia e giustizia, partecipò all'onorevole mio collega guardasigilli che sorgevano indizi di frode e che avrebbe proceduto secondo la legge.

Diffatti, furono uditi testimoni, e furono raccolti elementi, in base ai quali l'autorità giudiziaria stimò essere il caso di sequestrare quelle somme che non erano state pagate o che potevano trovarsi ancora in mano del vincitore; e ne fu effettivamente sequestrata la maggior parte, non dico la totalità ma poco meno, oltre i due terzi, parte presso il Banco di Napoli, parte presso il giocatore stesso.

Adesso pendono gli atti giudiziari, e la Camera comprenderà che io debbo astenermi da ogni apprezzamento, perchè a me finora non risulta che frode vi sia.

Io non ho avuto altra comunicazione fuorchè quella, che ho detto, del procuratore generale; e a me finora non sono noti con precisione gli indizi, in base ai quali l'autorità giudiziaria ha creduto di dovere procedere.

Io ho telegrafato soltanto all'intendenza di Napoli per sapere se il pagamento era stato eseguito, e mi fu risposto affermativamente. Ed ora attendo che l'autorità giudiziaria si pronunzi, e veda se è il caso di procedere oltre, e se le finanze possano riavere la somma pagata, la qual cosa oramai sarebbe in gran parte assicurata, qualora la frode fosse riconosciuta. Quando poi l'accusa fosse basata sopra indizi troppo incerti, giustizia verrà fatta, e l'importo della vincita rimarrà a chi spetta, come era stato risolto in via amministrativa. (*Benissimo!*)

TROMPEO. Ringrazio l'onorevole ministro di questa sua risposta della quale mi dichiaro pienamente soddisfatto.

PRESIDENTE. L'interrogazione è esaurita.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER L'ESERCIZIO PROVVISORIO DELLE FERROVIE.

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno dell'onorevole Depretis:

« La Camera, ritenuto che l'inchiesta debba limitarsi alle indagini sui metodi da preferirsi per la concessione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato all'industria privata, passa alla discussione degli articoli. »

Domando all'onorevole ministro se accetta quest'ordine del giorno.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dichiaro di non poterlo accettare.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

PRESIDENTE. E la Commissione l'accetta?

NERVO, *relatore*. La maggioranza della Commissione mi incarica di confermare alla Camera che essa rimane nella sua prima convinzione, e quindi non può accettarlo.

PRESIDENTE. Domando quindi se l'ordine del giorno dell'onorevole Depretis è appoggiato.

(È appoggiato.)

L'onorevole Depretis ha facoltà di parlare per svolgere il suo ordine del giorno.

DEPRETIS. Io non verrò oggi, nè a turbare a serafica calma della discussione di ieri, nè a complicare le questioni, nè a ritardare la rapida votazione della legge.

All'ora in cui siamo, io più degli altri debbo essere persuaso, che sarebbe insano tentativo quello a cui volessi accingermi di rispingere sul vertice della lunga erta montana il masso, di cui parlava ieri l'onorevole Marselli, e che in mezzo ad una bufera inaspettata precipitò a valle, ove giace ancora immobile ed inesplorato.

A me però, che ho sottoscritte a nome del Governo le convenzioni del 20 novembre, corre ora il debito di difenderle. È un dovere al quale non devo mancare massime quando trattasi di contratti stipulati per obbedire alla legge, a nome e sulla fede del Governo.

Ma io non presumo tanto di me e della benevolenza dei miei onorevoli colleghi per accingermi oggi ad una inattesa apologia delle convenzioni stipulate. Mi basterà di dire pochissime parole sopra alcuni punti toccati dagli oratori che parlano nella seduta di ieri; e dopo questo io passerò senz'altro a spiegare l'ordine del giorno da me presentato alla Camera.

Sulle convenzioni non ci fu discussione negli uffici. Non ci fu discussione quantunque fossero ad essi presentate, perchè fu giustamente sollevata una eccezione costituzionale.

Un progetto di legge, e massime una legge-contratto, o una legge che approva un contratto, non può esser discussa se non è presentata alla Camera come tale dal potere esecutivo col mezzo di un decreto reale. Cosicchè esse giacciono come un elemento di studio della Commissione di inchiesta, come qualunque altro atto del Governo in materia di esercizio ferroviario.

Contro le convenzioni da me sottoscritte si è sollevata un'accusa, che io chiamerò generale, innanzi alla quale io non potrei rimanere indifferente. Questa accusa fu indicata nella Camera dall'onorevole Zeppa; fuori della Camera, nel giornalismo era quasi diventata una di quelle affermazioni che più non si discutono. Si dice: le convenzioni sono un

cattivo contratto. E tradotta questa accusa in una formola volgare, si dice: le convenzioni sono carrozzini, o carrozzoni, o... non so quale altro nome venne loro applicato.

Veramente io amerei che questa accusa fosse formulata in modo serio e degno di uomini che non pronunziano un'accusa così grave senza avere in mano dimostrazioni plausibili, e talmente evidenti da non potersi fare alcuna risposta.

Ma in verità nè in questa Camera, nè fuori io ho inteso argomenti tali a cui l'autore delle convenzioni non sia in grado di rispondere.

Cosicchè, finchè le accuse non siano fatte in modo concreto e degno, come dissi, di uomini seri, io autore principale di queste convenzioni, riservandomi come è naturale il libero campo della stampa, e riservandomi di portare dinanzi alla Commissione d'inchiesta tutte quelle giustificazioni di cui potessero abbisognare alcune clausole dei contratti, le quali sembrassero oscure; riservandomi pure di mettere in chiaro tutti i fatti che non fossero abbastanza conosciuti; pur facendo a mio favore, ed a favore, più che mio, della verità, queste riserve, io devo trattenermi sui due soli punti, di cui ho sentito fare parola in questa Camera, e che meritano una risposta.

Si è detto, si è ripetuto e si va ripetendo, che non vi erano, non vi sono elementi, sui quali stabilire una convenzione per l'esercizio delle reti ferroviarie del regno.

In verità, l'accusa è molto strana, ed a mio credere, molto azzardata. E innanzitutto dirò che viene fatta troppo tardi; bisognava mettere innanzi questa eccezione, proporre e fare l'inchiesta due anni fa. Può darsi che questi elementi si siano male applicati, e che i calcoli fatti per determinare il canone meritino qualche revisione; ma dire che questi elementi non ci sono, è dire una cosa che è evidentemente contraria alla verità.

In che consistono questi elementi? Nei prodotti delle linee, e nelle spese di esercizio. Da che si desumono questi elementi? Dalle scritture sociali, e dalle notizie che dà, in via di controllo il commissariato governativo, e il Ministero. Noi non abbiamo altre sorgenti per trovare questi elementi. Ed una volta trovati, è poi questione di esaminarli, di fare le discriminazioni necessarie, di stabilire in somma il prodotto e la spesa vera dell'esercizio della rete.

Gli elementi adunque ci sono; essi furono esaminati con lungo studio; sono stati rettificati; ed è in seguito a queste rettifiche che fu determinato il canone che le società devono corrispondere al Governo.

Io potrei qui entrare in un campo molto vasto, e

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

fare molte considerazioni, e molto serie, per dimostrare che il sistema da me prescelto del canone fisso sul prodotto attuale, cioè d'una quota parte del prodotto brutto attuale fin d'ora determinato, e d'una compartecipazione del Governo in ogni maggior prodotto avvenire è quello che meglio assicura l'interesse generale e quello speciale della finanza. Ma io non entrerà in questo campo vastissimo; mi basterà spiegare di volo il mio pensiero.

Secondo il mio modo di vedere, se si vuole procedere con passo sicuro, ed evitare qualsiasi pericolo di compromettere la situazione finanziaria, quale noi l'abbiamo ereditata dai nostri antecessori, dobbiamo attenerci a quel sistema che presenta minori variazioni probabili. Se noi accettiamo un altro sistema qualunque, noi obbligheremo l'amministrazione ad un controllo impossibile e non sapremo a quali eventualità andremo incontro, e un bel giorno o per la prevalenza di interessi particolari o per le vicende parlamentari vedremo rendersi inevitabili tali variazioni nel regime dei trasporti da scuotere profondamente l'assetto del bilancio.

Quello che preferisco per le ferrovie è un sistema analogo a quello che riguarda le tariffe doganali. Sono avverso all'applicazione delle tariffe generali perchè voglio sottrarre la finanza alle conseguenze di facili mutazioni.

Credo necessario che le finanze e l'industria abbiano un assetto stabile, sicuro, d'una certa durata.

Se l'industriale ed il finanziere non hanno davanti a sè un avvenire non esposto ad improvvise ed importanti variazioni, la finanza è sempre una nave più o meno in tempesta, più o meno esposta al naufragio.

Una osservazione alla quale mi credo tenuto di rispondere mi venne fatta dall'onorevole Lugli il quale ha scoperto che il canone era troppo inferiore a quello che si sarebbe dovuto corrispondere, perchè nel determinarlo il Governo non tenne conto nè del passato nè dell'avvenire.

Mi permetta, onorevole Lugli, che io gli risponda che le sue osservazioni sono combattute dalle sue stesse cifre e distrutte da un esame anche superficiale delle clausole fondamentali dei contratti.

L'onorevole Lugli dice: voi avete valutato le spese d'esercizio e d'amministrazione sulla base del 70 per cento dell'introito brutto; ora io vi osservo che analizzando gli introiti lordi e le spese degli ultimi 14 anni, vedo che le spese vanno da 0,51 fino a 0,66, che la media è 0,61, e voi avete portato la vostra media a 0,70.

Aggiunge inoltre l'onorevole Lugli che non si tenne conto di alcune ferrovie, le quali, recentemente costruite, e non ancora compite, hanno le

spese di esercizio che oltrepassano i redditi: su queste ferrovie, dunque, voi dovete calcolare lo sviluppo sicuro degli introiti tosto che saranno ultimate.

Voi dunque avete trascurato e le basi del passato e le speranze dell'avvenire.

Questo è il ragionamento, se non erro, dell'onorevole Lugli.

Io ho detto che le cifre citate dall'onorevole Lugli sono la sua stessa condanna. Cosa dimostrano infatti queste cifre? Dimostrano che le spese d'esercizio erano nel 1863 nella misura del 51 per cento e nel 1876 del 66 per cento, dunque un aumento di 15 per cento in 14 anni.

È questo un fatto che si è verificato non solamente sulla rete delle ferrovie italiane, ma su altre reti di ferrovie; la proporzione percentuale tra gli interessi e le spese è andata man mano crescendo.

SPAVENTA. Non in Inghilterra.

DEPRETIS. L'onorevole Spaventa mi dice: in Inghilterra no; e siccome io prevedevo quello che l'onorevole Spaventa mi avrebbe obiettato, io ho qui un documento che gli potrò comunicare, e dal quale risulta che il rapporto delle spese cogli introiti nel 1858 era il seguente: Inghilterra, 50 per 100, Scozia, 44 per 100, Irlanda, 40 per 100. Nel 1875 questo rapporto è aumentato, e lo troviamo del 55 per 100 in Inghilterra, del 53 per 100 in Scozia, del 55 per 100 in Irlanda.

Per me questi dati sono molto concludenti.

SPAVENTA. Ma nel 1876 è diminuito di nuovo. Nel 1875 è il massimo del prezzo del carbone.

PRESIDENTE. Non interrompano.

DEPRETIS. Va bene, c'è la questione del carbone, si potranno fare le deduzioni, ma le induzioni non variano. E riguardo alle nostre ferrovie questa differenza tra 51 e 66 che abbiamo dal 1863 al 1876 è un fenomeno che non si può mettere in dubbio. Cosicché se questa sproporzione ascendente tra le spese e gli introiti, partendo dal 1876, progredisce, è certo che sarebbe a danno del Governo.

L'onorevole Lugli dice che trattasi d'un contratto per 60 anni. Non è così: il contratto non è obbligatorio che per 20 anni e non di più, e nessun uomo prudente s'impegnerebbe al di là d'un ventennio; e per me se fosse possibile di restringere l'affitto anche ad un termine più breve, io sarei contentissimo di dare il mio assenso, ma nessun uomo serio s'impegnerebbe nè come esercente, nè come Governo, a vincolare lo Stato per un termine fisso che oltrepassi il ventennio. Per conseguenza il contratto, quantunque per considerazioni di finanza nell'interesse, io credo, più del Governo che della società comprenda un periodo di 60 anni, tuttavia il vero

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

periodo del contratto si limita ad un ventennio e non va oltre.

Ma qui viene una seconda parte della obbiezione dell'onorevole Lugli, la quale riguarda gli utili dell'avvenire.

Ma a questa seconda parte provvedo chiarissimamente il contratto; giacchè qualunque aumento sul reddito lordo attuale, e per conseguenza anche quello indicato dall'onorevole Lugli, viene diviso in date proporzioni tra il Governo e la società.

Voi potete esaminare se queste proporzioni possono essere fatte più vantaggiose al Governo. La mia esperienza mi ha dimostrato che durante l'ultimo ventennio ho visto presentarsi al Parlamento diversi contratti stipulati dal Governo, e non ne ho visto un solo, che mi ricordi, il quale sia uscito dall'Aula parlamentare intatto, quale era stato presentato.

Dunque a me pareva che le *convenzioni* dovessero essere esaminate dal Parlamento; il tempo c'era; alcune parti potevano essere migliorate; ma non ho sentita una sola ragione seria per metterle, come si è fatto, quasi fuori del diritto comune.

Io non voglio estendermi oltre su questa questione; perchè, come la Camera ben vede, avrei da parlare non un'ora o due, ma una settimana, ed io ho dichiarato che non voglio ritardare questa discussione.

Vengo alla parte del mio discorso in cui debbo giustificare l'ordine del giorno che ho presentato alla Camera.

Su questa questione io sarò molto breve; prego però la Camera di essermi cortese colla sua benevola attenzione. (*Segni di attenzione*)

Quale era il programma ufficiale, la teoria professata, quale risulta dagli atti parlamentari, dal Governo italiano prima del 18 marzo?

Mi è necessario di fare la genesi dell'inchiesta per venire a conchiudere fin dove può spingersi l'inchiesta, e come debba essere limitata.

Prima del 18 marzo il programma governativo in fatto di strade ferrate era questo: il riscatto di tutte le ferrovie italiane; perciò la convenzione di Basilea presentata colle altre due convenzioni per il riscatto delle Romane e delle Meridionali; facoltà al Governo di esercitare per conto dello Stato tutte le ferrovie da riscattarsi.

Era dunque chiaramente professata la teoria dell'esercizio governativo e del riscatto di tutte le linee.

Era facile, o signori, distruggere e forse per sempre questo programma col respingere la convenzione di Basilea. Se il Ministero del 18 marzo e la Camera avessero preso la risoluzione di respingere

la convenzione di Basilea, e di sottomettersi a tutte le conseguenze che ne sarebbero derivate, certo che non si sarebbe più per assai tempo parlato di esercizio governativo. Invece che cosa si è fatto? Si è creduto che essendo impegnata la firma del Governo, e trattandosi di un riscatto che toglieva una rete importantissima dalle mani di una società estera, e per molte altre considerazioni di cui la Camera riconobbe col suo voto l'importanza, si è creduto, dico, di approvare la convenzione di Basilea. Ma approvandola vi fu aggiunto un atto addizionale, col quale si è stabilito che le linee rimarrebbero provvisoriamente esercitate dalla società dell'Alta Italia, e che il Governo avrebbe facoltà di far cessare questo provvisorio esercizio con un diffidamento dato sei mesi prima, e fu ad un tempo votato un articolo nel quale fu prescritto imperativamente al Governo di presentare, entro la Sessione in allora prossima, ed in ogni caso prima che scadesse l'anno 1877, un atto per affidare l'esercizio delle linee riscattate all'industria privata.

Queste disposizioni erano connesse inseparabilmente fra loro ed imponevano al Governo obblighi chiari, precisi, tassativi. La stessa stipulazione d'un contratto per l'esercizio provvisorio, che doveva cessare col diffidamento di sei mesi, eliminava ogni idea d'inchiesta e dimostrava la volontà del Parlamento di addivenire senza il minimo indugio alle trattative ed alla stipulazione, nel più breve tempo possibile, d'un contratto che affidasse l'esercizio delle linee riscattate all'industria privata.

Ed a questi obblighi ha ottemperato il Governo. L'inchiesta era esclusa dal disposto tassativo della legge, dallo spirito, e dalla lettera della convenzione addizionale alla convenzione di Basilea, e non poteva idearsi che da chi voleva per non so qual fine, ribellarsi all'autorità della legge.

Quando si presentarono le convenzioni, e quando su queste convenzioni sorsero dubbi di ogni specie, allora era naturale, permettetemi la parola, che sorgesse l'idea di un'inchiesta, la quale, però, doveva farsi come si fanno tutte le inchieste su oggetti importanti che vengono dinanzi al Parlamento, e pei quali il Parlamento crede di non potere pronunciare un giudizio qualsiasi se prima non siasi illuminato con un'inchiesta.

A me quindi pareva che il metodo costituzionale a cui doveva attenersi il Governo era quello di presentare le convenzioni al Parlamento affinché le esaminasse, e pronunziasse il suo voto, pur dichiarando di fare le sue riserve, e di non assumerne la responsabilità, pur promuovendo esso stesso un'inchiesta parlamentare o fatta come alla Camera sarebbe sembrato essere meglio.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

Questo era il solo metodo regolare per esaminare se ed in quanto le convenzioni da me stipulate potevano essere o accettate, o modificate, o respinte, o surrogate da un altro espediente onde affidare le linee riscattate all'esercizio dell'industria privata. E se la Commissione parlamentare avesse trovato le convenzioni tali che non potevano essere modificate, che meritavano di essere respinte, e se nessun altro rimedio era possibile per affidare nel frattempo in cui le convenzioni stavano davanti al Parlamento all'industria privata l'esercizio delle reti riscattate, certo che la Commissione aveva il diritto non solo, ma il dovere di venire innanzi alla Camera e di proporre un esercizio provvisorio. Questo era il metodo da adottarsi.

Adesso, o signori, capisco anch'io, non si può più applicare; noi siamo, per così dire, coll'acqua alla gola; dopo domani il Governo è obbligato ad esercitare le ferrovie; l'esercizio provvisorio è diventato una necessità.

Ma se la questione che fu decisa colla convenzione addizionale alla convenzione di Basilea e col voto della Camera sulla legge 29 giugno; se la questione dell'esercizio governativo è risolta, qual è il mandato che dobbiamo dare alla Commissione d'inchiesta? Evidentemente il mandato è quello di studiare in quale miglior modo si possa, nell'interesse dello Stato, affidare all'industria privata l'esercizio delle linee riscattate.

Limitato il mandato, non si deve dire che si debbano limitare le ricerche. Faccia pure la Commissione tutte le ricerche che crede; ma, a meno che si voglia mettere in dubbio l'applicazione dell'articolo 4 della legge del 29 giugno, a meno che si voglia ritornare su quel voto, io dico che il mandato deve essere limitato nel modo che fu da me indicato.

Io non aggiungerò altre parole; dirò solo che se, come io credo, il Governo è fermamente deciso di affidare l'esercizio delle linee riscattate all'industria privata, bisogna che guardi bene quello che fa, sia nell'allargare il mandato della Commissione d'inchiesta, sia nell'esercizio provvisorio. Se il mandato è tale che la Commissione, dopo un lungo esame, possa venire a proporre l'esercizio governativo, allora bisogna dirlo chiaramente.

LUGLI. (*Interrompendo*) Non sarà un gran male.

DEPRETIS. L'onorevole Lugli dice che non sarà un gran male. Lo capisco: egli è per l'esercizio governativo, e il Ministero si è messo sopra una strada che conduce, e non a piccola velocità, verso l'esercizio governativo, quindi l'onorevole Lugli dice bene; ma io che, non per ragioni tecniche, ma per ragioni d'un ordine più elevato, non sono ancora

persuaso che l'esercizio di Stato, oggi in Italia, sia una cosa che politicamente ed economicamente possa accettarsi, io non posso consentire ad un mandato indefinito, per modo che la Commissione possa, nelle sue indagini, divagare talmente da venirci a riferire, non quali siano le migliori condizioni secondo le quali possa affidarsi l'esercizio delle linee riscattate all'industria privata, ma in genere, quale sia il metodo, a suo avviso migliore, di esercitare le strade ferrate, la questione in tal caso cambia natura, e le indagini entrerebbero in un campo ben diverso, e ci potrebbero condurre a ben diverse conclusioni.

Io quindi, per queste considerazioni, conchiudo che non ho potuto votare e non voterò l'articolo 1 della legge come fu proposto dal Ministero ed accettato dalla Commissione, e ho dovuto presentare l'ordine del giorno o, in sua vece, l'articolo riformato che definisce il mandato della Commissione, e gli segna i suoi giusti confini.

PRESIDENTE. Rimane l'ordine del giorno dell'onorevole Indelli.

INDELLI. Rinunzio all'ordine del giorno, perchè mi riservo di parlare sugli articoli.

PRESIDENTE. L'onorevole Indelli avendo rinunciato ed essendo presente l'onorevole Morana, lo avverto che il suo ordine del giorno fu letto mentre egli non era presente e che la Commissione ed il Ministero non lo accettarono.

Per la qual cosa, se egli insiste, devo interrogare la Camera se l'appoggia.

Insiste?

MORANA. Insisto.

PRESIDENTE. Allora chiedo alla Camera se appoggia l'ordine del giorno dell'onorevole Morana il quale è così formulato:

« La Camera confidando che il Governo del Re presenterà al Parlamento un progetto di legge per la concessione della rete dell'Alta Italia all'industria privata, anche prima del 30 giugno 1880, se prima della suddetta data gli riuscirà di concretare un contratto d'esercizio ferroviario favorevole agli interessi dello Stato, passa alla discussione degli articoli. »

(È appoggiato.)

L'onorevole Morana ha facoltà di parlare per isvolgere il suo ordine del giorno.

MORANA. Non ho presentato quest'ordine del giorno per entrare nella discussione, ma per essere chiarito in un dubbio, che si presenta alla mia mente.

Se il termine cioè di due anni, prescritto dall'articolo 4, lo sia in modo imperativo ed assoluto, talmente che il Governo non abbia il diritto di trat-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

tare, durante questo periodo di tempo, per concessione ai privati.

A me pare di no.

Credo che questo termine sia stato introdotto, come una modalità, per poter lasciare al Governo sufficiente libertà d'azione.

Ed infatti, già ieri un autorevole membro della Giunta parlamentare che appartiene anzi alla maggioranza di essa, ci diceva che per lui l'esercizio governativo non era un esperimento, ma era un provvisorio.

Se dunque non deve essere un esperimento; ma deve essere un provvisorio, a me non pare che debba lasciarsi trascorre tutto il periodo dei due anni, se pure in questo tempo si può in qualche maniera venire ad una concessione definitiva all'industria privata. E che debba veramente esser considerato come cosa provvisoria, e non come un esperimento; che debba questo termine essere al minimo ristretto, me ne assicura il voto prevalente della maggioranza, la quale affermò il principio dell'esercizio privato; e me ne dà fidanza la parola autorevole del Governo, il quale nella sua lettera 7 giugno 1878, comunicata alla Giunta, ebbe a dire che:

« Il Ministero fedele al principio sancito dalla legge 29 giugno 1876, n° 3181, intese assegnare per mandato essenziale alla Commissione d'inchiesta, lo studiare quali sieno i metodi migliori per raggiungere l'intento imposto al Governo dall'articolo 4 della legge medesima. »

Dunque tutto m' induce a credere che il Governo del Re nell'introdurre l'articolo 4 nella legge, non abbia voluto già una facoltà per un tempo esattamente determinato, ma abbia voluto indicare un termine abbastanza lato, per riserbarsi il diritto durante questo periodo, di poter mostrarsi ossequente al principio adottato dalla maggioranza di questa Camera coll'articolo 4 della legge 29 giugno 1877.

Nè temo che mi si possa dire, che il mio ordine del giorno viene in qualche maniera, a limitare le facoltà e le attribuzioni della Giunta la quale procederà ad un'inchiesta, imperocchè potrei osservare che il termine segnato per il compimento dei lavori, quantunque alquanto lato, è pur tuttavolta inferiore ai due anni, e quindi evidentemente il mio ordine del giorno è conciliabile anche con la più rigorosa interpretazione che si voglia dare alle facoltà concesse dalla legge presente alla Giunta per l'inchiesta. Del resto credo che l'inchiesta tutto potrà farci sapere meno che possa adattarci un regime amministrativo diverso da quello che provvisoriamente si è adottato quando dovesse prevalere il concetto dell'esercizio governativo.

Ora in questo eccezionale metodo di amministrazione appunto trovo tutti gli argomenti che mi inducono a respingere l'esercizio governativo.

Confesso che non saprei comprendere l'esercizio governativo se non circondato da tutte le eccezioni introdotte in questa legge; ma appunto queste eccezioni mi fanno temere che la potenza governativa diventi talmente prevalente da potere arrecare funestissimi frutti, politicamente parlando.

Ed è precisamente per questo che io sono stato contrario all'esercizio governativo due anni addietro, e se non votai quella legge allora, perchè avrei desiderato che non si fosse operato il riscatto della rete dell'Alta Italia, credetti mio dovere però di votare il principio che era incluso nell'articolo 4. Ora, siccome desidero che il Governo si conservi fedele al voto di allora, siccome desidero che egli, per mostrare ossequio a quel principio, risolva il diritto di esercitare le linee per conto dello Stato quanto più presto potrà, se riuscirà in un tempo più ristretto di due anni a stipulare una convenzione favorevole allo Stato, così io mi sono permesso di presentare l'ordine del giorno che è stato testè letto alla Camera, affinchè resti sempre più affermato il concetto dell'esercizio privato, e resti chiarito che il termine introdotto nell'articolo 4 non obbliga il Governo per questi due anni ad esercitare e respingere qualunque convenzione gli potesse essere offerta, ma lo autorizza, non ostante ciò, a trattare e presentarsi davanti alla Camera con un disegno di legge relativo, qualora gli riuscisse a stipulare una convenzione favorevole agli interessi dello Stato.

Non vorrei, però, che l'onorevole ministro credesse che, insistendo nel mio ordine del giorno, volessi trascinar la Camera ad un voto quasi forzato: io ho presentato, come diceva, quest'ordine del giorno per aver questi schiarimenti, e mi affretto a soggiungere che, qualora le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici in nome del Governo sieno, come spero, conformi alle idee espresse nel mio ordine del giorno, cioè, che il principio dell'esercizio privato è quello che ancora regge ed impera, e che il termine dei due anni potrà restringersi, se riuscirà allo Stato di stipulare un contratto favorevole agli interessi della nazione, io mi affretterò a ritirare il mio ordine del giorno.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ieri l'onorevole Zeppa

Orazio sol contro Toscana tutta fece una carica a fondo contro il progetto di legge, appuntandolo « di origine turpe, di essere figlio di una mistificazione, e di dovervisi leggere fra le righe non so che cosa. »

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

ZEPPIA. Chiedo di parlare per un fatto personale.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi permetta la Camera che io non mi occupi di questa triplice motivazione, inquantochè dichiaro che non me ne intendo.

Verrò all'argomento dell'inchiesta, della quale fu attaccata la opportunità dall'onorevole Zeppa.

Per rendersi conto della necessità di un'inchiesta sulla materia ferroviaria, recarono già ragioni abbondantissime gli onorevoli oratori che ieri parlavano; gli onorevoli Lugli, Marselli e Gabelli, l'onorevole Gabelli più di tutti, quantunque si dichiarasse iscritto contro il progetto di legge, e quantunque egli professasse di essere un fautore deciso dell'esercizio mediante l'industria privata.

L'onorevole Lugli e l'onorevole Marselli spaziarono pel campo della nostra legislazione ferroviaria, onde trarne argomento alla materia dell'inchiesta. Risparmiarono con ciò a me di rifare su questo terreno un lungo cammino. Però mi permetta la Camera che ricordi qualche cosa di concreto rispetto a questo *caos* della nostra legislazione ferroviaria, o, per spiegarmi meglio, sui sistemi applicati, o tentati in Italia per esercitare le ferrovie.

Ne ho qui un elenco dei principali.

Fu tentato l'esercizio al 50 per cento del prodotto lordo; al terzo del prodotto lordo; al 52 per cento del prodotto lordo; ad un tanto per cento del prodotto lordo con garanzia di un *minimum* all'esercente; per una determinata somma fissa all'esercente; per una determinata somma fissa con partecipazione al prodotto lordo od al prodotto netto; al rimborso delle spese con partecipazione sul prodotto lordo e netto, o sopra entrambi; per una somma fissa chilometrica ed un tanto per viaggiatore e tonnellata-chilometro; ad un tanto per treno-chilometro; per l'intero prodotto lordo all'esercente, coll'obbligo a questo di eseguire l'armamento. Sono undici sistemi tentati o sperimentati, quello compreso delle convenzioni del 1874. E come se a questo labirinto mancasse un meandro, l'onorevole Depretis l'aggiunse, il più complicato di tutti, colle convenzioni del 22 novembre 1877.

L'onorevole Depretis sa quanto sia grande il rispetto che porto alla sua persona, e riterà certamente che io parlo del merito della cosa, anche quando metto alla cosa il di lui nome. Non è quindi possibile che in quanto dico ci siano personalità, ci sia cosa che non sia altamente rispettosa.

Oltre ai sistemi applicati o tentati per l'esercizio delle ferrovie, abbiamo quelli che sono tuttavia in corso colle singole società, come sarebbero le Romane, l'Alta Italia prima del riscatto, le Sarde, il Consorzio veneto, le Meridionali, e via dicendo. In

questa materia mi pare che l'inchiesta possa e debba spaziare larghissimamente.

Quando le mancasse ancora un sussidio, potrebbe uscir fuori dei nostri confini, e troverebbe ancora sistemi svariati sopra i quali portare le sue indagini.

Parmi adunque che anche per questo lato la necessità, od almeno la grande opportunità dell'inchiesta sia dimostrata.

Se è vero che per vederci bene ci voglia la luce, certo è che noi finora ci troviamo al buio.

L'inchiesta adunque, onorevole Zeppa, non fa male a nessuno; credo inoltre che per quanta luce essa possa fare, non sarà mai tanta da abbarbagliare gli occhi di alcuno.

Ho detto che l'ultimo *meandro* e il più complicato nel labirinto dei sistemi di esercizio ferroviario venne aggiunto dalle convenzioni del 22 novembre 1877; ma poichè l'inchiesta è anche su queste una pregiudiziale, confesso che avrei desiderato non se ne fosse fatta parola.

Dal momento però che l'onorevole Depretis ha trovato necessario di rilevare qualche appunto che è stato fatto nella seduta di ieri, trovo necessario anch'io, per debito della mia posizione, di dire una parola sul medesimo argomento.

L'onorevole Depretis ha appuntato l'onorevole Lugli di non aver proceduto bene nella determinazione del canone; ma io mi permetto di fargli osservare che quando si piglia il 70 per cento dell'introito lordo per dedurne il canone netto si eccede di molto, a meno che non si voglia includere in esso qualche cosa che non riguarda le vere spese d'esercizio; ciò che non pare fosse lo spirito delle convenzioni 22 novembre 1877.

Nelle convenzioni del 22 novembre è detto chiaramente che il canone non è altro che la differenza fra gli introiti lordi e le spese, e per stabilirlo si è ricorso ai risultati dell'esercizio del 1876.

Ma, onorevole Depretis, nel 1876 le ferrovie italiane hanno avuto il minimo reddito e il massimo introito; per conseguenza io non ho mai capito perchè nelle convenzioni siasi affermato che non fu spesa abbastanza in quell'anno, e quindi siasi fatta una aggiunta alle spese. Il fatto è che l'anno 1876, offrendo il minimo reddito ed il massimo introito, è anche quello delle maggiori spese.

Ora resterebbe a spiegare il perchè siasi fatta un'aggiunta di circa tre milioni alle spese.

DEPRETIS. È spiegato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È spiegato dicendo che non erano sufficienti.

DEPRETIS. È dimostrato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Un momento *dimostrato*.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

Se veramente il canone deve essere la differenza tra gli introiti e le spese, la statistica delle strade ferrate italiane dimostra che eccede; non è dimostrato che le spese fossero inferiori, è dimostrato, è dimostratissimo che furono massime in quell'anno. Ma c'è qualche cos'altro.

Quello che resta dimostrato dalle statistiche si è questo, che pigliando anche il massimo rapporto percentuale, esso, anzichè del 70, non potrebbe essere che di 64 o 65 per cento; ciò che vorrebbe dire che al minimo il canone dovrebbe essere costituito di circa 51 milioni.

Nel calcolare la spesa di manutenzione del materiale mobile per treno-chilometro, si è stabilita una quota di lire 0 48. Or bene, prima di tutto nello stesso anno 1876 non fu di 48, ma di soli 38 centesimi. E, se noi pigliamo, per esempio, le medie dal 1873 al 1876, per le diverse reti Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabresi, troviamo che esse sono 0 47, 0 36, 0 43, 0 31, le quali danno una media generale di 0 44. La piccola differenza di 4 centesimi importa 1,200,000 lire, delle quali dovrebbe essere diminuito l'introito netto in luogo di lire 2,885,000.

Nel fare i calcoli delle deduzioni si è messo in conto che la spesa di manutenzione per armamento e meccanismi fissi nel 1876 per le ferrovie Romane sia stata di 3,252,000 lire.

Ora dai conti sociali, forse allora non noti, risulta che questa spesa fu di 4,442,000 lire. Da ciò ne verrebbe un aumento negli utili netti di 968,000 lire in luogo di una deduzione di lire 221,000.

Inoltre le rendite delle strade ferrate del 1876, liquidate, non hanno dato il preciso introito su cui furono basati i calcoli delle *Convenzioni*; si è rinvenuta cioè una differenza di circa 400,000 lire.

Ella vede, onorevole Depretis, che già son venuto enumerando oltre tre milioni, che formerebbero una differenza proveniente unicamente dalla maniera di calcolare il canone.

Per altre diverse vie potrei dimostrare come, in tutti i modi, il canone debba arrivare circa ai 50 milioni, essendo anche modesto nei conti.

Ricordo che sulla fine del 1873 era stata fatta una offerta dalla società Meridionali colla applicazione di una certa formola, la quale andrebbe (se non ricordo esattamente, poco ci corre) a 54 milioni. Il metodo poi delle convenzioni del 1874 porterebbe ancora ad un canone più elevato; imperocchè mi pare che arriverebbe a 60 milioni, e forse anche ad una cifra maggiore.

E con ciò abbandono questo campo, per quanto importantissimo, non trattenendomi in minuti particolari, sempre pronto però a dare all'onorevole

Depretis le spiegazioni, che gli potesse talentare di chiedermi, anche in via privata.

Venendo ad alcune grosse particolarità sul merito del contratto, mi permetterò di rilevare in primo luogo quella del carbone. Il contratto stabilisce che il prezzo del carbone sia normalmente di 40 lire per tonnellata. Quando il prezzo cresca, lo Stato rimborsa la società; quando diminuisca, lo Stato riceve la differenza dalla società. Questa che pare una condizione molto equa, è invece, secondo me, o forse m'inganno, una condizione onerosissima per lo Stato.

Ho voluto ricercare quale possa essere stato nei diversi anni il prezzo del carbone della qualità messa per tipo nel progetto delle convenzioni, vale a dire, Cardiff doppio crivellato, di prima qualità.

Non potendo ricorrere alle fonti sociali, mi sono rivolto al mio collega della marina, il cui dicastero continuamente fa di questi acquisti sul luogo di produzione e trasporta i carboni a Genova o nell'Adriatico.

Secondo i dati dell'ultimo decennio, il prezzo del carbone, deposto in una stazione di ferrovia, come dice il contratto, importerebbe in media 43 lire all'incirca. Ma non basta fermarsi alla media, qualunque la media avrebbe qualche cosa di grave; imperocchè, o signori, per ogni lira di aumento del carbone al di sopra delle lire 40, lo Stato deve pagare 600,000 lire alla società; bisogna portar l'occhio sui prezzi di vari anni per vedere le conseguenze, a cui potrebbe condurre questo patto.

Nell'ultimo decennio i prezzi del carbone furono di lire 41, 42 50, 37 60, 47 40, 50 90, 52 30, 48, 39 70, 37 20, 36.

Immaginando che il decennio venturo riproducesse le stesse condizioni di prezzo, la differenza arriverebbe quasi a venti milioni che lo Stato dovrebbe rimborsare alla società: che cosa poi dovrebbe dirsi degli anni in cui il carbone, invece di 40 lire, ne costasse 50, ed anche 52, come pure è accaduto?

Adunque questa questione del carbone ha una gravità grandissima, ed il contrapposto di rimborsare allo Stato quello che vale di meno è perfettamente illusorio, o quasi; inquantochè il prezzo medio, esempio l'ultimo decennio, supera quasi sempre quello di 40 lire.

Qui si potrebbe obiettare che qualche volta nei conti sociali si rileva una spesa minore nel costo medio del combustibile; ma ciò vorrà dire che il carbone acquistato non è della qualità *tipo* che si prende per base nel progetto delle convenzioni; vorrà dire che la società si serve di surrogati, o di altri carboni fossili più economici; vorrà dire che con tali

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

espedienti la società provvederebbe al proprio vantaggio, non mai a scarico del Governo; imperocchè mentre la società spenderebbe poco nel combustibile, formerebbe però il conto sulla borsa del carbone *tipo*, pel quale abbiamo veduto che il prezzo medio supera quasi sempre le 40 lire per tonnellata.

Un altro gravissimo argomento è quello delle tariffe.

Che cosa di più semplice che il dire: quando vi sarà un supero nel prodotto, lo Stato dividerà colla società? Lo Stato, si dice, prenderà il 42, la società il 58.

Se ciò fosse indisputabile, vi si potrebbe passar sopra, senza discutere se la proporzione adottata sia più o meno equa per le parti.

Invece accade che tutte le volte che il Governo, per rendere servizio al pubblico, o far crescere il traffico, voglia ribassare le tariffe, deve rispondere di tutta la differenza dei prodotti; imperocchè la società, avendo una tariffa invariabile, se il traffico aumenta sta bene, e se vi sono delle perdite, alla società nulla importa, trovandosi al coperto di di ogni eventualità dovendo sempre applicarsi la vecchia tariffa. E fino ad un certo punto il sistema si comprenderebbe, fatta ragione alla sollecitudine che lo Stato deve avere del pubblico interesse; ma non si comprende più, se non come un patto altamente oneroso, quando conduce alla singolare conseguenza, che più aumenta il traffico e meno il Governo incassa; fino al punto che nell'ipotesi di un ribasso di tariffa del 42 per cento, lo Stato non piglia più un soldo e la società prende tutto; se si dovesse accrescere ancora il ribasso, il Governo dovrebbe rifare un tanto alla società, oltre l'intero introito. In sostanza più aumenta il traffico e più guadagna la società, in quanto che per essa nei suoi rapporti col Governo, non si applica mai veruna riduzione di tariffa.

Prescindendo da parecchie altre considerazioni intorno al progetto di legge delle convenzioni del 22 novembre, che pure sarebbero di non indifferente gravità, osserverò che l'articolo riguardante le straordinarie riparazioni è cosiffattamente redatto, da condurre a questo: che la società, meno di battere i chiodi, di stendere un po' di ghiaia e di rimettere qualche traversina guasta o corrosa, suppergiù non avrebbe altro obbligo: tutto il resto dovrebbe farlo lo Stato.

Non entro nell'esame delle condizioni che riguardano le nuove costruzioni, inquantochè oramai quella è una questione separata, e, trattandosi di cosa che non era che facoltativa, può essere anche lasciata in disparte. Mi si lasci però dire che il compenso del 7 per cento che si attribuiva per i

solli studi e direzione alla società, a me pare affatto eccessivo, inquantochè la stessa amministrazione governativa nelle costruzioni dirette non ricordo che sia mai arrivata a tanto limite.

Tralasciando molte altre considerazioni che si potrebbero fare per trovare qualche altro lato, che a me par debole, in quel progetto di convenzioni, io debbo dichiarare in conclusione che, a mio avviso, quel contratto non rappresentava che questo: assicurazione alla società di non poter perdere, sicurezza per lo Stato di perdere costantemente.

La conseguenza io non ho mai potuto essere, nè posso essere adesso favorevole al medesimo.

DEPRETIS. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Passerò a dire qualche cosa della necessità dell'esercizio provvisorio per conto dello Stato.

Nella relazione della Commissione ho letto che una parte dei rispettabili membri che la compongono, ha fatto appunto al Governo di non avere trattato, sia per la proroga del contratto attuale, sia per trovare un altro esercente anche per un tempo limitato.

Importa dunque che mi scagioni del non aver potuto fare nè l'una, nè l'altra cosa.

Per poter prorogare il contratto con la società della Sudbahn, anche quando non si dovesse ricorrere a considerazioni di ordine diverso, e in riguardo puramente e semplicemente alla necessità di tutelare gli interessi dello Stato, bisognava che si partisse per lo meno dalla convinzione che il canone di 31,500,000 lire non potesse subire diminuzione.

Orbene, la società ha pubblicato ultimamente i suoi resoconti del 1876 e del 1877, che mi sono fatto un dovere di rimettere, dietro richiesta, all'onorevole Commissione.

Gli onorevoli membri della Commissione avranno rilevato da quei resoconti come la società abbia incassato d'utile netto nel 1876, 28 milioni e 200 o 300 mila lire, nel 1877, 28 milioni e 500,000 lire; vale a dire, sì nell'uno che nell'altro anno, la società avrebbe perduto, rispetto ai 31,500,000 lire che deve pagare al Governo, circa tre milioni all'anno.

Data per inconcussa questa perdita, egli era evidente non esservi serietà per parte nostra nel richiedere ad una società di prorogare un contratto pel solo gusto di rimetterci 3 milioni all'anno.

Noi non avevamo quindi altra uscita che quella di trattare con la società a canone ridotto; imperocchè egli è evidente che, se perde 3 milioni, non vorrà, pel nostro interesse soltanto, continuare a regalarci qualche cosa.

Io ammetto la perdita perchè non ho motivo di

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

dubitare della buona fede di alcuno; però mi conviene di fare qualche avvertenza.

È curioso che per istabilire il canone di 31 milioni e mezzo, siansi presi per base gli utili dell'anno 1874, nel quale le ferrovie esercitate dalle società della Südbahn hanno dato un prodotto lordo di 88,890,000 lire. Le stesse linee, certo con qualche aumento di lunghezza, per nuovi tronchi aperti poi all'esercizio, ma con differenze poco valutabili, hanno dato 95,252,000 lire nel 1876.

Quando queste linee davano un prodotto lordo di 88,890,000 lire, la società credeva di potere assicurare al Governo un canone di 31 milioni e mezzo; ed ora che ha incassato più di 95 milioni, ne perde tre in confronto del medesimo canone.

Tuttociò evidentemente non può provenire che da un aumento di spesa: importa però che la spesa di esercizio trovi una ragionevole giustificazione.

A 36,600,000 lire salirono le spese di esercizio nel 1874 sulle sole linee sociali e sarebbero salite a 39,143,000 nel 1876, o presso a poco. Io tralascio di parlare dei prodotti dei singoli anni e delle spese relative, limitandomi ai rapporti che bastano per l'intelligenza di quello che sto per dire. Nel 1870 il rapporto delle spese agli introiti lordi fu del 45. 6; 1871, 43. 2; 1872, 43. 2; 1873, 47. 5; nel 1874, che è l'anno a cui si riferisce la determinazione del canone fu di 50. 8. Nel 1875, 50. 6; nel 1876 e 1877, che sono i due anni dell'affitto, questo rapporto sale a 54 e a 54. 7 per cento.

Questi rapporti si riferiscono alle linee di proprietà sociale.

Presa tutta insieme la rete, i rapporti camminano così: 56, 53, 51, 54, 59; poi nei due anni di affittanza 62 e 63. Per verità ci sarebbe da rallegrarsi della splendidezza di una società, che nell'anno in cui diventa affittuaria, sostiene delle spese che paiono assolutamente sovrabbondanti, rispetto a quelle degli anni in cui era proprietaria.

Comunque sia, questo è accertato per i conti sociali, che nei due anni di affitto la società dichiarerebbe di aver perduto tre milioni all'anno; ciò che avrebbe dato occasione all'aumento del rapporto fra le spese ed i prodotti.

L'onorevole Depretis ha detto, in risposta all'onorevole Lugli, quando si parlava di simili rapporti: badate che aumentano dappertutto.

Io, per verità, troverei che sarebbe il contrario. Infatti ho qui una tabella delle strade ferrate dei diversi Stati, e trovo che la Südbahn, la stessa società che esercita la rete italiana, (nella rete austriaca ha ottenuto i seguenti rapporti: nel 1874, di 44; nel 1875, di 43; nel 1876, di 42. Ora, mentre il rapporto delle spese, fatte da questa società

nella rete austriaca, diminuisce, aumenta invece, come abbiamo veduto, nella rete italiana dalla medesima esercitata.

Ma oltre alla Südbahn che ha questa specie di paradosso nei due esercizi a lei affidati, abbiamo altre ferrovie, nelle quali il rapporto andò sempre diminuendo: per esempio la Centrale svizzera, che nel 1876 ha avuto un rapporto di 0.44, nel 1877 lo ebbe di 0.42. Abbiamo in Prussia nel 1874, 0.70; nel 1875, 0.61; nel 1876, 0.58. In Austria; nel 1874, 0.58; nel 1875, 0.53; nel 1876, 0.55: tutti decrescenti. Nel Belgio 71, 67, 64, 62 per gli anni corrispondenti. E così via discorrendo, potrei leggerne molti altri, che tralascio per brevità.

Io dubito che l'onorevole Depretis, quando ha detto che questi rapporti erano crescenti, si riferisse ad una media generale dei diversi Stati; ma me lo permetta, questo non è metodo che possa fare al caso, perchè in una media generale di una grande nazione s'includono linee di ogni fatta, e le linee perdenti possono essere di tal numero da influire ragguardevolmente nella massa, mentre nella rete della società dell'Alta Italia le linee, che non rendono le spese di esercizio, non possono essere che una eccezione.

DEPRETIS. E le calabresi?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma io parlo del canone dei 31 milioni e mezzo.

DEPRETIS. Va bene.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Parlo per giustificare, che non sarebbe stata cosa seria per noi l'andare a cercare la rinnovazione di un contratto colla società, che dimostra di avere speso tre milioni di più in confronto del canone garantito al Governo.

DEPRETIS. Io parlava relativamente alle convenzioni mie, non relativamente all'Alta Italia.

PRESIDENTE. Non interrompa.

DEPRETIS. È una piccola interruzione. (*Si ride*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ancora un'osservazione su quest'argomento.

La società, come dissi, avrebbe perduto 3 milioni, mentre per le proprie linee avrebbe incassato, tanto nel 1874 come nel 1876, 72 milioni circa. Dunque tutta la differenza dell'aumento che esiste, fra 88 e 95 milioni, si riversa sulle linee che non sono di proprietà sociale, come le toscano-liguri, la Savona-Bra, dello Stato, ed altre spettanti a privati.

Dopo tutto però, anche su questo accade di dover fare una curiosa osservazione; ed è che nel 1874 la società avrebbe perduto sull'esercizio delle linee private lire 613 mila; nel 1876, con un aumento di prodotto lordo come abbiamo veduto, di circa 7 milioni, i quali si riversano su queste linee, invece avrebbe perduto lire 1,562,000.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

Per verità, ripeto, io non metto in dubbio che la perdita dei 3 milioni possa essersi verificata; ma dico che è coinvolta in tanti e tali paradossi, che proprio fa passare la voglia di applicarsi a trattative sopra basi così incerte.

Non seguirò su quest'argomento essendo, secondo me, chiarissimamente dimostrato col fin qui detto come le trattative per la proroga del contratto non fossero assolutamente da consigliarsi.

Se qualche cosa mancasse, potrei entrare in un ordine di considerazioni, direi così, alquanto più delicate.

Si potrebbe indagare se riguardo ai 31,500,000 lire non avvi mo alcuna disputa.

Non farò che accennare di volo a quest'ordine di idee, inquantochè, trattandosi di una liquidazione in corso, reputo meglio non entrare in particolari di sorta. Però, non essendo definitivamente stabilito che non avremo questioni su questo terreno, mi pare questa fosse un'altra ragione di non avventurarci a fare un contratto che doveva condurci a minorare soverchiamente l'attuale canone.

Restava che noi avessimo trattato per un nuovo contratto; ma anche qui, senza riferirmi alla ragione, pur chiarissima, che per un corto periodo di tempo non è possibile di fare un contratto utile con una società, la quale non ha stimolo alcuno per mantenere una massa enorme di materiale mobile e restituirlo in condizioni di lodevole mantenimento, dirò che ho trovato delle trattative avviate bensì, ma rimaste interrotte, anche sotto l'onorevole mio predecessore, con una società unica. Esisteva un'altra offerta, ma così generica da non poter costituire una base di trattazione; imperocchè una lettera diretta ad un ministro, nella quale si dica soltanto: *sono qui per trattare*, non parmi potersi mettere in conto di cosa esaminata. Adunque una sola offerta concreta ed anche fondata sopra un concetto, secondo me, abbastanza razionale, esisteva al Ministero; ma questa aveva anch'essa il grave difetto di essere fatta in vista di un breve termine e di non assicurare punto l'integrità del canone. Essendo basata sulla variabilità del prodotto lordo, ne avveniva che lo Stato avrebbe dovuto ricevere quel canone che risultasse dalla liquidazione dei conti.

Ad ogni modo, per avere un canone corrispondente a quello che abbiamo ora di 31,500,000 lire, bisognava contare non più sugli 88 milioni del prodotto del 1874, non più sui 95 milioni del 1876, ma arrivare dai 77 ai 78 milioni; ciò che vorrebbe dire che, a condizioni pari, quel contratto condurrebbe ad una perdita di due milioni circa nell'anno corrente; equivarrebbe cioè a diminuire di due milioni

circa il canone che abbiamo adesso di 31 milioni e mezzo.

Per queste considerazioni noi non abbiamo ritenuto opportuno, anzi abbiamo ritenuto nocivo all'interesse dello Stato, il metterci sulla via di una trattativa privata per uno o due anni di esercizio.

L'onorevole Gabelli, che non ho il piacere di vedere al suo banco, entrando a parlare dei sistemi di esercizio, fece un appunto singolare al progetto di legge, quantunque finisse per dichiararsi favorevole ad esso, o almeno dichiarasse che lo avrebbe votato per necessità.

Egli disse: io, che sono un fautore dell'industria privata, vorrei però che l'esercizio ferroviario fosse condotto con un accentramento assoluto; io avrei amato che si fosse presentato un progetto di legge conforme a quello che recentemente è stato votato in Francia.

In Francia verso la fine del passato mese di maggio fu difatti votato un progetto di legge per il riscatto di 2615 chilometri di ferrovie, e per l'esercizio egualmente provvisorio per conto dello Stato. Sapete voi, o signori, qual è la disposizione della legge francese per fare esercitare a conto dello Stato questi 2615 chilometri di ferrovie riscattate recentemente? È un articolo solo incluso nella legge di riscatto; precisamente un altro articolo 4; numero questo oramai destinato a diventare famoso.

L'articolo 4 della legge francese del 10 maggio 1878, dice puramente e semplicemente questo:

« Fino a tanto che non siano definitivamente stabilite le basi per il reggimento a cui dovranno sottoporsi le strade ferrate, di cui l'articolo 2 della presente legge regola la ripresa da parte dello Stato, il ministro dei lavori pubblici assicurerà l'esercizio provvisorio di queste linee col sussidio di quei mezzi che giudicherà i meno onerosi per il Tesoro. »

Questa è tutta la legge francese. L'onorevole Gabelli avrebbe preferito questo sistema; ma se io fossi venuto in questa Camera a presentare un articolo dittatorio di questa natura, io mi penso che su per giù mi avreste lapidato. (*No! no! — Rumori*)

Questa è la mia opinione. Ad ogni modo tale è la disposizione che si preferirebbe non da me, ma dall'onorevole Gabelli.

Del rimanente le disposizioni per l'esercizio della nostra rete, quali sono indicate nel progetto di legge che ho avuto l'onore di presentarvi, escogitate per singolare coincidenza contemporaneamente alle francesi, concordano con esse presso a poco non solo nelle loro linee principali, ma altresì nelle secondarie.

La differenza essenziale fra le disposizioni francesi e quelle che io ho avuto l'onore di proporre

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

consiste in ciò, che quello che io proposi di fare per legge, il ministro francese lo ha fatto per decreto presidenziale; in quanto che, come dissi, egli è direttore nell'esercizio provvisorio per conto dello Stato, come lo desidera l'onorevole Gabelli.

Da questo lato pertanto confido che il progetto di legge possa trovar grazia anco presso i più difficili in materia dei poteri da attribuirsi al ministro dei lavori pubblici.

L'onorevole Gabelli fece degli appunti sopra il modo di composizione del Consiglio d'amministrazione. L'onorevole Gabelli pensa che questi consiglieri di amministrazione debbano convertirsi, in certo qual modo, chi in un direttore del traffico, chi in un direttore del movimento, chi in un direttore della ragioneria. Voglio sperare che non abbia diretto alla proposta ministeriale simili appunti.

GABELLI. No, no!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi permetta però di aggiungere che l'onorevole relatore (poichè alla relazione sembra che miri l'allusione) non avrà inteso certamente di spingere le osservazioni, che possa aver fatte al riguardo, fino alla interpretazione, che darebbe ad esse l'onorevole Gabelli.

Il Consiglio di amministrazione, secondo la parola, è là per amministrare, non per dirigere tecnicamente l'esercizio; esso agisce collegialmente, non per poteri singoli; o almeno, se un membro del Consiglio sorveglierà di più un ramo del servizio, ciò non vuol dire che egli debba convertirsi in un direttore, in un sotto direttore, e molto meno poi in un capo di stazione.

Da questo lato io credo che nè Governo nè Commissione possano avere alcun motivo per essere discordi.

GABELLI. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ora dirò una parola sugli ordini del giorno; e prima di quello dell'onorevole Majocchi.

L'onorevole Majocchi vorrebbe sottrarre all'inchiesta, se ben comprendo, l'argomento pur grave, gravissimo delle ferrovie romane.

Per verità è questo un argomento, sul quale il Governo ha portato singolarmente la sua attenzione. Ma dopo tutto gli è parso che, se per l'importanza dell'argomento, egli avesse dovuto proporre di cominciare a sottrarre una parte della questione ferroviaria all'inchiesta, non vi sarebbe stato più limite per sottrarre altre parti per altre considerazioni forse non meno gravi.

Se dunque l'onorevole Majocchi intendesse di sottrarre del tutto alle indagini della inchiesta tutto ciò che riguarda l'esercizio delle ferrovie romane, io non potrei essere d'accordo con lui. Il Governo,

come ha espresso nella relazione, desidererebbe, e fa fin d'ora raccomandazione alla Commissione d'inchiesta, perchè innanzi tutto voglia portare il suo esame sullo stato, specialmente dal lato finanziario, di questa società delle Romane. E se fosse anche possibile che, rispetto specialmente alla questione delle obbligazioni ed anche delle azioni, il Governo fosse messo, in condizione di prendere una misura anche speciale a questo caso, non avrebbe certamente obiezioni da fare.

Ma altro è il levare di mezzo queste ormai gravissime difficoltà, che riguardano particolarmente le obbligazioni per effetto della legge del 1875, ed altro è tutto ciò che si riferisce al complesso della rete esercitata. Questo rientra naturalmente nel campo dell'inchiesta.

Io credo che a ciò intendeva più che altro l'ordine del giorno dell'onorevole Majocchi, e spero che queste spiegazioni potranno in qualche modo renderlo soddisfatto.

Quanto all'ordine del giorno Morana, bisogna che io gli confessi che ne comprendo poco la portata.

Quando un Ministero propone di nominare una Commissione d'inchiesta, e per necessità, non fosse che di tempo, propone di esercitare provvisoriamente una rete stradale, e ne fissa il limite di tempo, mi pare che ogni sua intenzione sia resa manifesta.

Il progetto di legge del Governo stabiliva che per la fine del 1878 la Commissione d'inchiesta avesse presentato il suo rapporto affinchè per la fine del 1879 si potesse poi presentare un progetto di legge per la definitiva sistemazione dell'esercizio della rete ferroviaria.

La Commissione nella sua grande maggioranza ha ritenuto che il tempo assegnato per questa inchiesta che versa su gravissimi argomenti, sia ristretto; e volendo prendere norma da molte altre inchieste che furono fatte sia sopra ferrovie, sia sopra altri argomenti, non si può negare che un maggior tempo possa essere utilissimamente impiegato; per conseguenza il Governo non ha trovato motivo di fare opposizione a questo riguardo.

Ma l'intenzione di far presto mi pare che fosse compresa nella sua proposta.

Il venire pertanto a chiedere al Governo che affretti, appena avrà il lavoro della Commissione, le sue proposte anche più di quello che comporti la data del 30 giugno 1880, è chiedergli quello che precisamente sta nelle sue intenzioni.

Il Governo, del quale ho l'onore di far parte, se si trovasse a dover mettere in atto gli studi della Commissione d'inchiesta, non domanderebbe di me-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

glio che di poterlo fare non in un anno, ma in pochi mesi.

Per conseguenza se l'onorevole Morana si contenta che io gli dichiaro che è nelle intenzioni nostre di affrettare, per quanto è possibile, la soluzione senza valersi in modo assoluto dell'ultimo limite che potesse accordare l'articolo della legge, vale a dire quello del 30 giugno 1880, io glielo dichiaro molto volentieri, perchè questo corrisponde perfettamente all'intendimento nostro. Altra cosa è però il farcene precetto con un ordine del giorno; imperocchè o l'ordine del giorno è semplicemente platonico, in quanto lasci all'arbitrio del Governo di adempiere o no la raccomandazione e mi pare inutile; o include l'idea di un termine perentorio, e francamente mi parrebbe un atto di diffidenza contro le dichiarazioni molto esplicite che ho fatte anche presentemente.

Vengo finalmente all'ordine del giorno dell'onorevole Depretis.

L'onorevole Depretis vorrebbe in sostanza che la Camera ribattezzasse l'articolo 4 della legge del 1876; ma in questo caso, onorevole Depretis, mi permetta di dirglielo, a me parrebbe inutile qualunque inchiesta; imperocchè se noi dovessimo fin da oggi entrare su questa novella disputa della preferibilità di un sistema in confronto di un altro, sarebbe perfettamente inutile che procedessimo ad ulteriori indagini. Questo io dico, non per entrare nel merito, Dio me ne guardi, perchè ciascuno sa qual è l'opinione mia e dei miei colleghi; e l'abbiamo chiarissimamente espressa nel progetto di legge. Ma siccome pareva a taluni che fosse arcano il senso del primo articolo, che a noi pareva pur così chiaro, così ci fu fatta domanda di spiegazione, che noi abbiamo data nella lettera del 7 giugno a nome di tutto il Ministero.

« Il Ministero fedele al principio sancito dalla legge 29 giugno 1876, intese assegnare per mandato essenziale alla Commissione d'inchiesta lo studiare quali siano i metodi migliori per raggiungere l'intento imposto al Governo dall'articolo 4 della legge medesima. »

Questa è l'opinione dei membri, che hanno l'onore di sedere su questi banchi; ma da ciò al volere mettere confini determinati agli studi, mi pare che ci corra di molto.

Quindi noi abbiamo soggiunto: « Il Ministero non può porre limiti alla Commissione d'inchiesta, alla quale non s'intende togliere facoltà di raccogliere il maggior numero possibile di fatti, da cui il Parlamento dovrà trar lume nelle sue risoluzioni. »

Ora, il venire oggi a chiedere assolutamente che gli studi siano limitati ad un dato ordine d'idee,

contraria, secondo me, gli intendimenti specialmente dei fautori dell'industria privata; certo contraria i miei. Io desidero e voglio l'inchiesta, perchè credo che da essa debba venire fuori la conferma delle mie convinzioni che, mi permetta l'onorevole Depretis, non sono state scosse dal progetto delle sue convenzioni; vorrei poter affermare che non avesse scosso quelle di alcuno.

L'inchiesta, secondo me, deve portar lume nelle questioni, e chi ha fede nella bontà delle proprie idee, chi ha veramente dei convincimenti profondi, non teme l'inchiesta, la quale gli darà modo di provare che il sistema che preferisce, è veramente buono ed utile per gl'interessi del paese.

Se noi strozzeremo l'inchiesta, se noi la limiteremo ad un solo ordine di studi, noi semineremo il dubbio nel paese e mostreremo di temere la luce, e la luce non ha mai fatto male ad alcuno.

ERGOLE. *Fiat lux.*

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. *Fiat lux*, precisamente, e ce n'è anche bisogno.

D'altra parte, anche guardata la cosa dal solo punto di vista dell'industria privata, ma è ben sicuro l'onorevole Depretis che dove si fa un servizio per conto dello Stato non vi possano essere metodi migliori in qualche parte, che possano tornare utili nella loro applicazione anche pel caso del servizio fatto per mezzo dell'industria privata? E perchè vuole impedire che si faccia questa ricerca?

DEPRETIS. Ma non lo impedisco.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Un'inchiesta fatta nel modo voluto dall'onorevole Depretis a me fa questo effetto, che di dieci libri che riguardano la materia, egli vuole se ne chiudano due e se ne studino otto.

DEPRETIS. Vorrei che se ne studiassero undici.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Undici! Ma solamente quelli dell'esercizio privato.

DEPRETIS. No.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma dal momento che vuole obbligare ad una conclusione inevitabile questi studii, dal momento che vuole che si studii soltanto ciò che si riferisce all'industria privata, parmi proprio che equivalga a voler chiudere i due libri, per la tema che ne esca il rovescio di quello che si desidera.

Del resto poi per fare un'inchiesta limitata a questo modo, parmi che bisognerebbe nominare i componenti della Commissione fra quelli che hanno unicamente per obiettivo di condurre i risultati alla prova del sistema dell'esercizio privato. Che se nella Commissione d'inchiesta trovino posto dei membri, i quali abbiano in principio astratto una opinione diversa, per quanto si voglia dire e si

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

voglia fare, purchè ciascuno possa portare il contingente delle proprie convinzioni, non si eviterà che quello che l'onorevole Depretis vorrebbe cacciare per la porta, rientri per la finestra.

L'inchiesta io la voglio libera, larga, senza confini, perchè la credo il mezzo di levare ogni dubbio per qualunque sistema, perchè credo che ad onta dei dubbi seminati nel paese, dopo che non fu eseguito l'articolo 4 della legge del 1876, l'inchiesta sia il mezzo di confermare che coloro i quali hanno l'opinione in favore dell'esercizio dell'industria privata, non hanno motivo di abbandonare le loro precedenti idee.

L'esercizio governativo e l'esercizio privato includono tanta parte contingente in se stessi, che difficilmente possono, nè l'uno nè l'altro, costituire un vero dogma.

Nelle materie economiche (diceva l'altro ieri l'onorevole Sella e mi pare che assentissero molti), i dogmi non si possono proclamare. E lo diceva a riguardo del tipo monetario, in certo qual modo scherzando coi suoi amici, che in diversi anni avevano dovuto mutare di opinione, tra la preferibilità del tipo oro, o del tipo argento.

La qual cosa, in certe contingenze, può accadere degli esercizi ferroviari, ed accade fra noi al presente. Nelle circostanze in cui ci troviamo, anche quelli, le cui inclinazioni portano a non volere che lo Stato si assuma l'esercizio, anche quelli che, come me (dirò come diceva il Freycinet, nella discussione della ricordata legge francese) « hanno paura di questo fardello dello esercizio messo addosso allo Stato, » possono benissimo acconciarsi a veder fare un esercizio per conto dello Stato.

L'esercizio, di cui ci occupiamo, disse l'onorevole Marselli, non deve essere un esperimento, ma semplicemente un esercizio provvisorio, senza preconcetti e senza sottintesi. E siamo perfettamente d'accordo. Esso in ordine di tempo è una necessità; e vi si dovrebbe acconciare volontariamente anche l'onorevole Depretis, perchè il 27 giugno 1876 egli diceva che « l'avrebbe accettato come un espediente temporaneo nel caso della più assoluta e indispensabile necessità. » Nel caso mi pare che ci siamo, e, senza sua colpa, certo con buonissimi intendimenti, un poco ci ha condotti egli stesso a questi estremi.

DEPRETIS. No certo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non per volontà sua.

DEPRETIS. Se non ci fosse stata la crisi, avremmo visto!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. La crisi? Intendiamooci! La legge del 1876 faceva precetto al Governo di provvedere all'esercizio della rete dell'Alta

Italia per mezzo dell'industria privata. Che cosa ha fatto l'onorevole Depretis?

Invece di provvedere all'esercizio della rete dell'Alta Italia ha preso tutto insieme il sistema ferroviario della penisola, ne ha fatto un tutto, ha cominciato a dividerlo in due parti sole, poi ha mescolato tutto il mescolabile in materia ferroviaria, finanziaria e tecnica. Io potrei domandare se questo sia l'adempimento dello articolo 4 della legge del 1876. Se l'onorevole Depretis avesse portato davanti alla Camera un semplice progetto per provvedere all'esercizio della rete dell'Alta Italia, oh! allora aveva diritto di ricorrere ai suoi amici dicendo loro: voi non potete a meno di esaminare questo progetto, imperocchè è conforme all'obbligo che voi stessi mi avete imposto.

Ma francamente, con un progetto così complesso che relazione ha l'articolo 4 della legge del 1876? Bisogna essere profondi nella conoscenza della materia, come lo è l'onorevole Depretis e come lo sono pochissimi in questa Camera, per poter rendersi ragione in breve tempo di un così complesso problema.

Non è più l'esercizio della rete dell'Alta Italia, di cui si tratta nelle convenzioni: si tratta di tutte le reti italiane non solo, ma si tratta di costruzioni ferroviarie, si tratta di prestiti, si tratta di due reti invece di quattro o cinque, si tratta del riscatto delle Meridionali e di quello delle Romane; che cosa ha che fare con tutto ciò il semplice articolo 4, che molti di noi hanno votato; che cosa ha che fare specialmente nel senso dell'affermazione di un principio?

Se voi ci aveste portato davanti un progetto di esercizio puro e semplice di quella rete voi avreste avuto ragione di dire: se i patti non vi piacciono, scartatelo, ma sostituitene un altro; voi non avete fatto questo, ed avete messo i vostri successori nella impossibilità di adempiere in tempo utile al disposto della legge del 1876.

DEPRETIS. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non dico ciò per far rimprovero, ma dico che non capisco perchè, una volta che si ammette la necessità di un'inchiesta, si venga poi a dire: la voglio limitare semplicemente ad un problema, che non è poi quello che ha presentato l'onorevole Depretis.

Se l'onorevole Depretis ha presentato un progetto di convenzioni che complica il problema al di là, molto al di là di quello che lo complicasse l'articolo 4 della legge 1876, permetta che, senza che nessuno esca dai suoi principi, lo si esamini sotto

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

tutti i suoi aspetti. Qui non si tratta più, lo ripeto, della rete dell'Alta Italia.

MAZZARELLA. Siamo nella rete. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Non interrompa.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi riassumerò in pochissime parole per quanto riguarda l'ordine del giorno dell'onorevole Depretis, che noi non possiamo accettare.

Il Governo mantiene il suo modo di vedere sulla migliore maniera, con cui provvedere, non solo all'esercizio della rete dell'Alta Italia, ma, in genere, sul problema ferroviario; vale a dire egli è sempre nella convinzione, che per lo Stato sia un fardello grave l'occuparsi di esercizio di ferrovie; egli è sempre nell'opinione che debba essere preferibile l'esercizio a mezzo dell'industria privata.

Ma, poichè la complicazione del problema ha di necessità condotto a dovere istituire un'inchiesta sul modo di venire all'applicazione di questo principio, perchè questo è il fine essenziale del progetto di legge del Governo; poichè a questo, dico, si è venuti, egli non intenda che alcuno dei mezzi, che possano condurre a scoprire completamente la verità, debba essere escluso; imperocchè è sua persuasione che ogni ricerca, fatta in qualsiasi senso, condurrà alla conferma delle sue vedute. (*Bene!*)

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE CONCERNENTE LA COSTRUZIONE DI UN PADIGLIONE PER GLI STUDI ANATOMICI NELLA REGIA UNIVERSITÀ DI PALERMO.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Tumminelli a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

TUMMINELLI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata dell'esame del progetto di legge per costruzione di un padiglione per gli studi anatomici nella regia Università di Palermo. (*V. Stampato, n° 49-A.*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE.

PRESIDENTE. Ora la parola per fatto personale spetta all'onorevole Zeppa. Così avrà occasione di rettificare meglio le sue parole di ieri.

ZEPPA. Veramente le ultime parole dell'onorevole ministro sarebbero state tali da disarmarmi, se alcune espressioni, che egli aveva profferite prima, non m'inducessero nell'obbligo di dare una breve risposta. Forse l'onorevole ministro, per trovare una

frase ad effetto, ha voluto raccogliere una mia espressione, che dirò anche infelice, sfuggitami ieri, e che non so come l'onorevole presidente vuole che io chiarisca nuovamente, mentre credo averla chiarita nel modo più ampio.

PRESIDENTE. Spieghi meglio il suo concetto.

ZEPPA. L'onorevole ministro ha detto: « l'onorevole Zeppa menò un colpo a fondo, disse che l'inchiesta ebbe un'origine turpe, che fu figlia della mistificazione; cose tutte che io non conosco. » Con queste parole: « cose tutte che io non conosco, » ha voluto significare che in qualunque ipotesi, e quand'anche ciò fosse stato vero, egli non ne sarebbe stato responsabile.

Tale dichiarazione era superflua, perchè io aveva premesso fin da principio, che l'inchiesta nel mio concetto poteva eziandio porgere argomento a falsare anche le più oneste intenzioni. Quindi, ripeto, l'onorevole Baccarini non aveva bisogno di fare in proposito una dichiarazione.

Ho detto che quest'inchiesta poteva essere figlia della mistificazione, ma per contentare l'onorevole presidente, darò una spiegazione.

A me parve, quando furono presentate le convenzioni, che si volle in certo modo eccitare artificialmente l'opinione pubblica contro gli autori delle medesime, tacciandoli con termini che certamente non meritavano, mentre le convenzioni, come il fatto provò, non contenevano tutte quelle mende che si pretendeva scoprirvi. In ciò non entravano certo nè coloro che proponevano la legge, nè l'onorevole Baccarini.

Si capisce quindi come potesse venirmi sulle labbra la parola mistificazione. Quel che succedeva parevami doversi in italiano chiamare con questo vocabolo; altro più acconcio non ne conosco, e sarei pronto ad accettarlo, se alcuno me lo suggerisse.

L'onorevole Baccarini mi ha mosso un'accusa alquanto grave. Egli ha detto che io temo la luce.

Io desidero la luce, ma se in pieno mezzogiorno si viene fuori con una candela, chi potrà tenere le risa? Onorevole Baccarini, Ella ha bisogno di luce sull'articolo 4, mentre già due anni prima era tanto illuminata sovr'esso, che lo votò?

Chi ha bisogno di luce oggi?

La luce era già stata fatta alla Camera.

È la Destra che fin d'allora ha suscitato dei dubbi, che ha proposto l'inchiesta sulle ferrovie; ora, chi vuole illuminare l'onorevole ministro? Coloro che hanno suscitato dei dubbi? Lo ripeto, onorevole Baccarini, sono quelli della Destra che li hanno suscitati e che non si illumineranno mai, fintantochè non sia adottato l'esercizio governativo, per modo che i suoi sforzi, io credo, riusciranno vani.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

SPAVENTA. La proposta dell'inchiesta è venuta dalla sinistra, dall'onorevole Corte.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Gabelli per un fatto personale.

GABELLI. Due sole parole.

Da quanto ha detto l'onorevole ministro sulle mie osservazioni di ieri intorno al proposto Consiglio d'amministrazione, parrebbe quasi che io avessi voluto costruire un castelluccio di carta, per pigliarmi poi il gusto di rovesciarlo.

Io non ho fatto altro, onorevole ministro, se non che leggere le parole dell'onorevole Nervo, là dove dice che: « i consiglieri potranno ripartirsi le mansioni e le rispettive responsabilità. » Dico dell'onorevole Nervo, piuttostochè della Commissione, perchè davvero non sono persuaso che essa possa applaudire ad un'organizzazione del genere di quella che risulterebbe dalle parole cui ho accennato.

Del resto, prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e sono ben felice che il Consiglio d'amministrazione deve agire come *Consiglio d'amministrazione* e sempre per *voto collegiale*.

PRESIDENTE. L'onorevole Depretis ha facoltà di parlare per fatto personale.

DEPRETIS. Io sarò brevissimo, dirò poche parole. (*Bravo! bravo!*), anche perchè credo d'interpretare il desiderio della Camera e di soddisfare molto più al mio.

L'onorevole ministro ha detto che il sistema presentato con le convenzioni, è un nuovo meandro che si è aggiunto ai molti meandri dei molti metodi di esercizio tentati o proposti; e poi ha qualificato la convenzione presentata il 22 novembre, con queste severe parole: sicurezza grandissima di non perdere per le società; sicurezza non meno sicura pel Governo di perdere sempre. Veramente questa sentenza, onorevole Baccarini, merita di essere portata in appello: e sa che cosa debbo dire? Debbo dire, onorevole ministro, che voi non avete avuto il tempo di studiare la convenzione che ho stipulata e presentata alla Camera.

È questa, proprio questa, la mia intima convinzione, e raccolsi oggi nuovi argomenti che la confermano.

Non piglierò che quello che si è detto in questa seduta, perchè, se dovessimo entrare in questa discussione, io mancherei alla promessa data alla Camera di essere breve.

L'onorevole Baccarini ha detto che il canone di 45 milioni può essere portato a 51, e che se si riguardano certi conti (non ricordo bene quali siano), si potrebbe anche portare il canone a 54 milioni. Iddio benedica il pronostico dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e si avveri che io ebbi torto di

limitarlo a 45 milioni, perchè siccome la maggior parte di questo reddito appartiene alle ferrovie dell'Alta Italia, che danno due grossi terzi del prodotto brutto e quattro quinti del prodotto netto delle linee, e siccome questo prodotto netto, se Dio vuole, spetta interamente allo Stato, quei 9 o 10 milioni di più, che ci fa sperare l'onorevole Baccarini, accrescerebbero di altrettanto l'attivo del bilancio, e permetterebbero forse di sormontare certe difficoltà che incontrano le riforme finanziarie, che straziano, mi permettano la parola, la mente e il cuore di molti di noi. Ma pur troppo, onorevole Baccarini, io temo che la sua profezia non troverà la riprova nel fatto.

Io vedo che egli ha ragionato sulle cifre pescate nei bilanci sociali degli anni passati, e che ha fatto su quelle cifre le sue medie anche per l'esercizio delle linee dell'Alta Italia. Ma l'onorevole Baccarini sa benissimo che cosa erano i bilanci sociali, compresi quelli dell'Alta Italia; sa benissimo che una parte di quelle spese che dovevano essere portate fra le spese ordinarie di riparazione, andavano invece ad aumentare quel capitale sul quale noi, uomini di buona fede, abbiamo fatto i conti del riscatto colla convenzione di Basilea. Cosicché quelle cifre lì veramente non ci possono dare alcun serio affidamento.

Egli, l'onorevole ministro, ha parlato del carbone che, portato al prezzo di 40 lire, crede che costituisca uno dei principali difetti del contratto. Veramente questo patto io l'ho trovato anche nel contratto fatto dall'onorevole Spaventa, il quale fondato su basi diverse, aveva però anche questa clausola, la quale non ha altro scopo che di scemare i rischi, giacchè, quando i contraenti collo Stato hanno innanzi a sè maggiori pericoli di perdere, questi pericoli li fanno sempre pagare a più caro prezzo alle finanze dello Stato.

Noti poi l'onorevole ministro che questa cifra di 40 lire non è che un coefficiente con cui si sono rettificcate le cifre dei conti sociali per determinare il canone. Il prezzo del carbone poteva essere valutato a lire 38 o 42: la cifra non influisce sulla determinazione del canone: non ha nessunissima influenza sul canone, onorevole Baccarini, questa cifra che Ella ha ravvisato piena di pericoli per le finanze dello Stato; ed io invoco a questo proposito la testimonianza dell'onorevole Spaventa, sicuro che egli non può in questa parte contraddirmi.

Così l'onorevole ministro, venendo a parlare dei 48 centesimi per treno-chilometro, calcolati per la riparazione del materiale mobile, trova anche questa spesa enorme.

Nella convenzione del 1874, se ben ricordo, que-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

sta spesa era portata a 50 centesimi. Infatti l'onorevole Baccarini sa che nella società dell'Alta Italia se ne pagano adesso 44, che la società delle Meridionali ne paga 34 o 35, e se andiamo alle Calabresi, troviamo che esse ne pagano soli 23; ma queste cifre andavano rettificate; e la rettifica portò a 40 centesimi la spesa del primo anno d'esercizio, poi la si accertò maggiore negli anni seguenti; cosicchè i 48 centesimi non esprimono che la media delle riparazioni pel ventennio, e questo giudizio fu trovato equo dagli uomini più competenti in fatto di ferrovie.

Cosicchè anche questa accusa mi pare che non possa reggere.

Ha parlato l'onorevole ministro di un altro difetto del progetto che è il 7 per cento per le spese di compilazione dei progetti, direzione ed assistenza ai lavori che venissero affidati alle società appaltatrici. Ma, Dio buono! trattasi di una facoltà e non di un obbligo del Governo, il quale, se crederà affiderà alle società concessionarie dell'esercizio anche qualche costruzione, come avviene adesso colla società dell'Alta Italia che ha costruita la linea Treviglio-Coccaglio, la linea della Pontebba, la linea da Camerlata a Chiasso.

Ma il Governo potrà fare costruire dalla società questa linea, ed in tale caso, per indennizzare la società della compilazione del progetto delle spese di direzione, di assistenza, ecc., ha stabilito un *maximum* del 7 per cento. Sarà un po' grosso questo 7 per cento, voglio ammetterlo; ma il Governo darà il 7 per cento, se vorrà, in quei casi in cui veramente la spesa sia grossa, e di questi casi ce ne sono. Dove invece crederà di farne a meno, farà costruire le nuove opere senza valersi delle società.

Dunque non c'è nessun impegno e nessun danno.

Io non voglio andare più avanti, quantunque mi sarebbe facilissimo il rispondere e il confutare tutte le obiezioni e le critiche dell'onorevole ministro.

Mi limiterò a dire una parola intorno all'ordine del giorno che l'onorevole Baccarini trova tanto riprovevole, da non accettarlo non solo, ma di non volere nemmeno sentirlo parlare. (*Segni di denegazione del ministro dei lavori pubblici*)

Lo respinge tanto recisamente che debbo pensare così, pare sia il finimondo.

A me pare invece di rendere un servizio all'onorevole ministro...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Depretis, Ella esce dal fatto personale.

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. Scusino, non può, perchè il regolamento lo vieta.

DEPRETIS. Scusi, onorevole presidente, per essere fedele al regolamento, accennerò il fatto personale. L'onorevole ministro mi ha accusato di mescolare colle mie convenzioni tutto il mescolabile; di aver male interpretato l'articolo 4 della legge 29 giugno 1876; di aver preteso, presentando il progetto di legge, un'adesione ed un'approvazione di un atto al quale la legge del 1876 era estranea.

A questo bisogna pur ch'io risponda.

PRESIDENTE. Risponda a questo.

DEPRETIS. Ora io rispondo a queste accuse citando il disposto dell'articolo 4 della legge del 1876, il quale parla di un progetto di legge per la concessione delle ferrovie dello Stato all'industria privata, e non già, come disse l'onorevole ministro, delle sole ferrovie dell'Alta Italia. Lo Stato ha ben altre ferrovie, oltre quelle riscattate dell'Alta Italia, onorevole Baccarini.

E poi chi può sostenere che, in faccia alla posizione d'allora, quando alla Camera erano stati dall'amministrazione precedente presentati i riscatti di tutte le ferrovie italiane, noi dovessimo ancora limitarci a dare all'esercizio privato le sole ferrovie dell'Alta Italia?

Nessuno ha intesa la cosa in questo senso; e durante un anno e mezzo nessuno, nè nella stampa, nè nel Parlamento ha mai pensato che il Governo dovesse fare una cosa che sarebbe stata monca, imperfetta, lontana dal concetto la cui esecuzione gli era stata affidata dalla Camera, di limitarsi cioè a fare l'appalto dell'esercizio delle linee dell'Alta Italia. Non abbiamo mai supposta una cosa simile.

Riguardo poi alle indagini che l'onorevole ministro vorrebbe estendere, e che crede che siano da noi oppuguate, io debbo dirgli che si inganna, perchè nell'articolo che ha proposto la minoranza della Commissione, è bensì determinato il mandato, ma non ha limitate le indagini. Quando si nomina una Commissione di inchiesta, d'ordinario si nomina per avere il suo parere sopra un argomento sul quale la Camera vuole essere illuminata. Ma qui vi è una questione sulla quale è affatto inutile l'inchiesta.

La legge ha già deciso la questione dell'esercizio governativo.

Può lo Stato esercitare le ferrovie?

Ecco il quesito; questo quesito è stato esaminato, e stato risolto sì o no?

Se il quesito è stato risolto, non vi si deve tornar sopra.

Dite pure alla Commissione che faccia le indagini che vuole; andate a vedere tutti gli esercizi, sì governativi che privati, sia in Italia, sia fuori, in tutti i paesi del mondo, vedete in che modo l'esercizio possa essere meglio condotto, ma voi dovete

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

sempre dare alla Commissione il mandato di dire al paese quali sono le condizioni migliori per affidare l'esercizio delle ferrovie all'industria privata.

ZANARDELLI, *ministro per l'interno*. L'articolo 1 parla così.

DEPRETIS. Sì, ma è stato inteso diversamente; accettate l'ordine del giorno della minoranza della Commissione, che toglie ogni dubbio, e siamo tutti d'accordo; ma se la cosa è diversa, se la Commissione ha il suo mandato indeterminato e può venire alla Camera, mettendo in dubbio le risoluzioni già prese, a proporci l'esercizio governativo, io credo che la Commissione esca dal suo mandato come è inteso dallo stesso ministro.

Ad ogni modo si parli chiaro, perchè se non parliamo chiaro sarà un'altra mistificazione, e il danno sarà anche maggiore di quello del quale ha parlato l'onorevole Zeppa.

PRESIDENTE. L'onorevole Spaventa ha domandato la parola per un fatto personale; lo invito ad indicarlo.

SPAVENTA. L'onorevole Depretis ha invocata la mia testimonianza; se la Camera vuole che gliela renda, lo farò.

DEPRETIS. Sul carbone.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole Spaventa.

SPAVENTA. Io sento l'obbligo di rendere all'onorevole Depretis la testimonianza che mi ha chiesta, ma con qualche condizione.

È vero che nel contratto da me stipulato nel 1874 per l'esercizio delle Meridionali e delle Romane, convenni di garantire le società esercenti per qualunque soprapprezzo del carbone, sulla base di lire 40 per tonnellata; però il mio sistema era affatto diverso da quello dell'onorevole Depretis. In quel sistema il prodotto netto era del Governo e le spese di esercizio furono calcolate analiticamente sulla base del carbone a 40 lire. (*Interruzione*)

Seusi, onorevole Depretis, lei stabiliva il canone del prodotto lordo, dedotte le spese del 1876. Ma le spese del 1876, allegate dalla società, comprendono il soprapprezzo del carbone?

DEPRETIS. Furono rettificata.

SPAVENTA. O è stata fatta la riduzione?

DEPRETIS. Ma è stata fatta.

SPAVENTA. Se non l'avesse fatta, avrebbe garantito ciò che la società ha portato come spesa da dedursi dal prodotto lordo per trovare il prodotto netto, che è il canone.

Ma, se io non m'inganno, l'onorevole Depretis, sulla questione del carbone, ha commesso uno sbaglio più certo, e non so se debba dirlo, ed è questo. Io garantii alla società una lira per ogni

cento lire di spesa di esercizio, corrispondente ad una lira di maggior prezzo del carbone sopra 40 lire la tonnellata; ma questa lira rappresentava due cose: rappresentava il maggior prezzo del carbone e il maggior prezzo del ferro.

DEPRETIS. Così anche adesso.

SPAVENTA. Ma lei ha posto a carico dello Stato la spesa dell'armamento delle ferrovie, e per conseguenza ha fatto qui un doppio carico allo Stato.

Ecco le osservazioni colle quali posso rispondere alla testimonianza che l'onorevole Depretis chiedeva da me. (*ilarità*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Nervo.

NERVO, *relatore*. Io non abuserò dei preziosi momenti della Camera.

Desidero vivamente che si voti la legge questa sera. (*Sì! sì!*) Perciò domando licenza agli onorevoli miei colleghi di aggiungere soltanto alcune considerazioni ai notevoli discorsi che la Camera ha già udito sul grave argomento che ci occupa.

Questi discorsi vi dimostrano che si tratta, volere o non volere, di un vasto e complesso problema, il quale implica taluni dei più vitali interessi della nazione, e che, pertanto, deve premere a tutti i patrioti di risolvere nel miglior modo possibile, per dare ampia soddisfazione a questi legittimi interessi.

Ho detto che si tratta di un vasto e complesso problema, la cui soluzione debbe per ciò essere assai difficile.

Per giungere ad una soluzione conveniente, importa conoscere esattamente molti fatti economici, di cui non si ha ancora che una nozione assai incompleta.

Questa circostanza vi spiega come le persone le più competenti, quali sono gli onorevoli Depretis e Spaventa non sono d'accordo tra di loro.

L'onorevole Spaventa appartiene alla maggioranza della Commissione, la quale crede che si ha proprio bisogno di una inchiesta estesissima affine di chiarire, appurare e determinare i dati del problema.

Per l'onorevole Depretis, invece, una larga inchiesta sui diversi sistemi di esercizio non è punto necessaria.

I dati necessari per risolvere le molteplici questioni, che il problema comprende, sono già conosciuti.

Se poi discendiamo a talune di coteste questioni speciali, vediamo che anche su di esse, i due valenti nostri onorevoli colleghi non sono d'accordo.

La disparità di pareri si fa poi maggiore, quando udiamo altri nostri onorevoli colleghi, competentissimi anch'essi nella materia, come gli onorevoli

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

Lugli e Gabelli, dissentire sopra certi punti dall'onorevole Depretis.

La stessa divergenza di opinioni si rileva nei più importanti scritti pubblicati sulla questione ferroviaria.

Ciò vi prova, onorevoli colleghi, che la matassa è molto arruffata, e che per risolverne il complicato problema, che ci sta dinanzi, ci vorrebbe un Salomone! (*ilarità*) Sissignori, ci vuol proprio un Salomone, e la scienza di questo Salomone dovrà scaturire dall'inchiesta. Perciò io mi convinco sempre di più che ho fatto benissimo a dare la mia completa adesione al concetto del Ministero, il quale, trovandosi dinanzi ad una complicazione di circostanze, che non ripete soltanto l'origine dal precedente Ministero, ma la ripete dalle fasi storiche della questione ferroviaria d'Italia dal 1860 a questa parte, ha creduto che il più savio consiglio, per non compromettere i gravissimi interessi dello Stato, quello fosse di procedere ad una larga e coscienziosa inchiesta.

Qui non è il caso di recriminare.

L'Italia si è trovata dinnanzi ad un gravissimo problema politico e sociale, che ha dovuto cercare di risolvere nel miglior modo possibile.

Le precedenti amministrazioni hanno sempre lavorato in questo senso, senza essere riuscite a quella soluzione che soddisfi il paese.

Ciò non deve far meraviglia. In Francia, fin dal 1843, si è discusso profondamente il tema delle ferrovie; poi nel 1850, quando si avevano già molte linee in esercizio, trovò necessario di studiare nuovamente la questione, e fu deciso di fare una larga inchiesta, che fu presieduta dall'illustre Vivien, celebre amministratore che, come sapete, lasciò una bella fama nel suo paese. L'inchiesta del 1850 non bastò. Più la rete ferroviaria di Francia si estendeva, e più manifesto si rendeva il bisogno di esaminare nuovamente le questioni tecniche e finanziarie relative alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie, al concorso che si poteva chiedere all'industria privata, al concorso dello Stato, ecc.

Si addivenne nel 1862 ad una nuova e seria inchiesta, sulle risultanze della quale riferì l'illustre *Chevalier*.

Voi avrete un'idea dell'esteso lavoro che si fece in quell'epoca, quando vi dica che esso fu diviso in tre grandi parti:

Servizio dei viaggiatori;

Servizio delle merci;

Costruzione ed esercizio;

e che tutte le questioni relative a ciascuna di queste tre parti furono ampiamente esaminate. Da noi non si fece mai nulla di simile. Ma nemmeno l'inchiesta del 1862 fu ravvisata sufficiente a risolvere con-

venientemente tutte le questioni, che l'industria ferroviaria nel continuo suo progredire solleva.

La Francia, che ha moltiplicato le sue ferrovie al punto d'averne 23 o 24,000 chilometri in esercizio, non ha tardato ad accorgersi che le tariffe ferroviarie non sono soltanto un prezzo di trasporto, una remunerazione di un servizio reso, ma possono ancora assumere il carattere di una imposta se i loro prezzi eccedano certi limiti.

Ora è egli conveniente che un grande fattore della ricchezza pubblica, quali appunto sono le ferrovie, sia adoperato eziandio come strumento fiscale? Quali sono i limiti entro i quali le tariffe ferroviarie debbono essere tenute per soddisfare ai grandi interessi economici e finanziari del paese?

Cotesta gravissima questione è stata esaminata in questi ultimi anni in Francia, mercè una inchiesta parlamentare.

Dopo che il Parlamento francese ebbe provveduto con mirabile esempio di patriottismo ai grandi ed urgenti bisogni del paese, esso rivolse subito la sua attenzione alla questione ferroviaria, e deliberò di procedere ad una inchiesta parlamentare, unicamente per studiare la complicata questione delle tariffe dal triplice punto di vista degli interessi economici del paese, delle compagnie concessionarie e della finanza dello Stato.

Noi, che dalle circostanze siamo stati costretti a risolvere il problema a misura che le necessità si manifestavano, non abbiamo mai profondamente studiato questa questione delle tariffe.

Io non voglio dilungarmi di più, ma se avessi il tempo di farlo, avrei qui molte note per provare all'onorevole Depretis come il complicato problema del riordinamento ferroviario in Italia, che egli si era proposto di risolvere con un largo e grandioso concetto, che abbracciasse a dirittura tutte le molteplici questioni, che vi hanno attinenza, offra ancora un lato, che non è per anco abbastanza studiato, e questo lato, o signori, è la questione delle tariffe.

Quando penso alla mirabile varietà di produzioni delle provincie del regno, ed alla conseguente varietà dei loro scambi, sia interprovinciali che internazionali, io non saprei persuadermi che si possa convenientemente, e dirò anche giustamente, applicare uno stesso uniforme sistema di tariffe ferroviarie a tutte indistintamente le zone del territorio nazionale.

Io non credo per esempio che la società delle ferrovie meridionali avrebbe potuto promuovere il traffico sulla sua rete fino al punto di superare il prodotto medio di lire quindicimila per chilometro, se avesse applicato in quelle provincie le tariffe della società

SÉSSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

dell'Alta Italia, come l'onorevole Depretis propose di fare colle convenzioni ferroviarie da lui stipulate.

Concludo, quindi, coll'affermare che la questione delle tariffe abbisogna presso di noi di uno studio profondo e coscienzioso.

Ciò detto, anche a nome della maggioranza della Commissione, io prendo atto della dichiarazione fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici che, votando questo articolo primo della legge, noi facciamo solenne adesione al concetto di un'inchiesta larga, senza limiti, e al disopra di ogni spirito di parte.

Figuratevi, o signori, che abbiate da votare un nuovo contingente della imposta fondiaria.

La vostra prima preoccupazione sarebbe giustamente quella di assicurarvi innanzitutto, che questo contingente possa essere ripartito nelle singole provincie, in una proporzione uniforme per ogni cento lire di reddito netto.

È la parità di trattamento voluta dallo Statuto.

Ora ad eguale parità di trattamento hanno diritto le diverse provincie del regno nell'applicazione delle tariffe pei trasporti sulle ferrovie dello Stato. Se non che, questa parità non consiste già in una rigida uniformità, come avviene per l'applicazione della imposta fondiaria, per cui l'accertamento del reddito netto ha già tenuto conto della differenza di condizioni economiche delle diverse provincie.

Nell'applicazione delle tariffe ferroviarie la parità di trattamento consiste nel tenere conto di questa differenza di condizioni, e di coordinarvi i prezzi delle tariffe medesime.

Possiamo noi dire che ciò siasi già fatto in modo completo? (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

NERVO, relatore. Quando guardo la questione da questo punto di vista io mi persuado una volta di più che qui noi dobbiamo considerare la complessa questione, che ci occupa, da un elevato punto di vista senza spirito di parte, ed ammettere che invero molto dobbiamo ancora studiare per giungere ad una soluzione che soddisfi convenientemente i grandi interessi della nazione che sono in giuoco.

Noi dobbiamo fare atto di patriottismo, sollevarci al di sopra delle questioncelle che ci dividono e votare quest'articolo con la convinzione di fare un gran bene al paese. (*Bene!*)

Permettetemi che io aggiunga (*Rumori*) ancora una spiegazione all'onorevole Gabelli, il quale da una frase che ha trovato nella mia relazione, e che nè convengo, può essere interpretata come egli fece, ha voluto dedurre conseguenze che non erano nelle mie intenzioni. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

NERVO, relatore. Io ho aderito a questa forma di Consiglio per amministrare provvisoriamente la rete dell'Alta Italia perchè mi son detto: nel nostro paese, dove gli uomini, a cui il complesso delle varie quistioni relative all'esercizio ferroviario è veramente familiare, non sono molto numerosi, come può il Governo assicurare un buon indirizzo dell'esercizio di cui si tratta?

Il Governo ha una grave responsabilità. È suo dovere di avvisare ai mezzi più convenienti per conseguire lo scopo di assicurare il migliore indirizzo a questo provvisorio esercizio. Non vi era altro mezzo, o signori, che quello adottato dal Governo, mezzo che fu pure adottato in Francia, di mettere accanto ad un eccellente direttore.. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Prego per la terza volta. Facciano silenzio.

NERVO, relatore.. un Consiglio perito della materia, che risolvesse in modo retto e sollecito le diverse questioni cui giornalmente dà luogo questa importante gestione. Ora, quando questo Consiglio si tenga in questi limiti, io credo che non solo non possa essere di imbarazzo, ma credo anzi che possa rendere utili servizi. Voi mi insegnate, o signori, che nelle grandi società industriali, i consiglieri si dividono le attribuzioni. Uno si occupa della parte finanziaria, un altro delle costruzioni, un altro delle tariffe, e quando poi sono riuniti, ciascuno porta il tributo delle proprie cognizioni, e dalla discussione esce fuori quel concetto che si trasforma poi in un ordine di esecuzione. Ecco spiegato il concetto, che l'onorevole Gabelli aveva interpretato, a mio avviso, in un senso meno corretto. (*Conversazioni*)

Ho ancora da... (*Segni d'impazienza*)

PRESIDENTE. Ma facciano silenzio.

NERVO, relatore... aggiungere una avvertenza per uno sbaglio che è successo nella stampa della relazione. Avrete trovato, o signori, che in occasione degli schiarimenti dati all'articolo 11 (è una questione che riguarda il consorzio interprovinciale veneto) la Commissione è venuta nel concetto, di raccomandare al Governo lo studio del riscatto di questa rete; però è occorso lo sbaglio che si è parlato della sola linea Vicenza-Treviso, mentre si doveva parlare dell'intera rete.

Con queste parole, io prendo commiato dai miei onorevoli colleghi, per non importunarli più a lungo sopra una questione di cui si mostrano già stanchi.

Voci. Ai voti! ai voti! Chiusura!

PRESIDENTE. Non c'è niente da chiudere. È bell'e chiuso.

LUGLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su che?

LUGLI. Per un fatto personale.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

PRESIDENTE. Lo indichi. (*Rumori*)

LUGLI. Domando la parola per un fatto personale, e spero che la Camera... (*Rumori — Interruzioni*)

PRESIDENTE. Insomma, facciamo silenzio. Ha diritto di parlare, poichè ne chiede la facoltà per un fatto personale; ma prego l'onorevole Lugli d'indicarlo.

LUGLI. L'onorevole Depretis nel rispondere ad alcuni appunti che io mossi ieri alle convenzioni, mi ha additato alla Camera come un fautore dell'esercizio governativo...

DEPRETIS. Non è così.

LUGLI. Comprendete, signori, che io amo di fare una solenne dichiarazione. Io ieri ho parlato un'ora, bene o male, ne lascio giudice la Camera, ed ho parlato per dimostrare che il problema, intorno al migliore sistema di esercizio ferroviario, non era risoluto, e bisognava che un'inchiesta venisse a fare la luce. Così è che io non intendo di essere elencato nè fra quelli che sostengono *quand même* l'esercizio governativo, nè fra quelli che assolutamente vogliono l'esercizio affidato all'industria privata.

ZANARDELLI, ministro per l'interno. Allora non ha convinzioni di nessuna sorta!

LUGLI. Le mie convinzioni sono, onorevole Zanardelli, per l'esercizio all'industria privata; ma l'inchiesta, che io domando, potrebbe persuadermi avere io convinzioni erronee.

PRESIDENTE. Avverto la Camera che furono presentati tre ordini del giorno. Il primo firmato dagli onorevoli Morpurgo e Borelli:

« I sottoscritti propongono l'ordine del giorno puro e semplice sopra tutti gli ordini del giorno. »

Poi ce n'è un altro firmato dagli onorevoli Del Giudice e Melodia che suona così:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Ministero, passa alla discussione degli articoli. »

Ve n'è finalmente un terzo firmato dagli onorevoli Lugli, Billia, Cherubini, Toscanelli, Incagnoli, Simonelli, Cuturi, Mordini e Toaldi, del seguente tenore:

« La Camera, approvando le dichiarazioni del Ministero, passa alla discussione degli articoli. »

Prego l'onorevole ministro di manifestare la sua opinione su questi tre ordini del giorno.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'opinione che può avere il ministro su questi tre ordini del giorno è chiara dal momento che uno di essi approva le dichiarazioni fatte dal ministro stesso.

MORPURGO. Nessuno desidera o deve desiderare degli equivoci in questa Camera. Io perciò manifesto che, presentando quell'ordine del giorno unitamente all'onorevole Borelli, noi abbiamo inteso di far dichiarare esplicitamente al ministro, come a

nostro senso ha dichiarato, essere suo intendimento che l'inchiesta venisse eseguita senza limite, larga, piena ed in modo da non pregiudicare le conclusioni che saranno presentate.

Questa adunque essendo stata la sua dichiarazione, noi ritiriamo l'ordine del giorno, e ci associamo a quello accettato dall'onorevole ministro. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Restano dunque due ordini del giorno. Quello firmato dagli onorevoli Del Giudice e Melodia suona così:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Ministero, passa alla discussione degli articoli. »

DEL GIUDICE. Evidentemente, dopo quello che ha detto l'onorevole ministro, io debbo dichiarare alla Camera che, unitamente all'onorevole Melodia, ritiro l'ordine del giorno da noi presentato.

PRESIDENTE. Allora non resta che il seguente ordine del giorno dell'onorevole Lugli ed altri:

« La Camera, approvando le dichiarazioni del Ministero, passa alla discussione degli articoli. »

Chi lo approva si alzi.

(È approvato.)

Passeremo ora alla discussione degli articoli, secondo la formula proposta dalla Commissione, che fu accettata dal Ministero, con riserva di alcune osservazioni e modificazioni da introdurre.

« Art. 1. Una Giunta procederà ad una inchiesta per riconoscere se ed in quale misura i sistemi di esercizio di ferrovie finora seguiti e le condizioni, i criteri, i calcoli, su cui si fondano le convenzioni finora stipulate, rispondano all'interesse dello Stato; ed inoltre quali siano i metodi da preferirsi per le concessioni dell'esercizio medesimo all'industria privata.

« La inchiesta sarà pubblica. »

A questo articolo l'onorevole ministro ha presentato un'aggiunta del seguente tenore:

« 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. »

La parola sull'articolo 1 spetta all'onorevole Giambastiani.

GIAMBASTIANI. Al punto a cui è giunta la discussione credo che bisognerebbe essere un Demostene per farsi ascoltare dalla Camera; io, essendo un semplice marinaio, almeno per elezione, vado subito all'abbordaggio dell'argomento. (*Rumori — Conversazioni*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio. Vadano ai loro posti.

GIAMBASTIANI. Nell'ampia discussione che ieri ed

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

oggi è stata fatta, a mio avviso, si sono manifestate due correnti opposte, una riguarda gli interessi delle amministrazioni ferroviarie, l'altra quelli di coloro che del servizio ferroviario hanno d'uopo di servirsi.

L'onorevole Lugli ha ieri parlato degli interessi delle amministrazioni ferroviarie ed ha detto...

(Le conversazioni e i rumori coprono la voce dell'oratore.)

Aspetterò che mi vogliano sentire.

PRESIDENTE. Prego nuovamente gli onorevoli colleghi di far silenzio.

GIAMBASTIANI. Disse egli: un numero stragrande di treni fu sinora imposto alle società, molto al di sopra dei bisogni del servizio pubblico.

E l'onorevole Lugli non aveva mica torto; perchè, se il suo consiglio fosse stato ascoltato tre anni or sono, e si fossero abbandonate esigenze ingiuste, ho la ferma persuasione che forse oggidì non si discuterebbe in questa Camera il gravissimo problema, perchè forse le società ferroviarie non sarebbero state condotte vicino al fallimento.

L'onorevole Gabelli andava più innanzi e diceva: le società ferroviarie sono obbligate a fare certe spese di materiale fisso che riguardano, è vero, la sicurezza dei treni; ma molte, a suo avviso, sono spese di lusso, come credeva di lusso la spesa per collocazione di dischi e perfino quella di mantenere quel buon diavolo di agente ferroviario che al caffè della stazione di Bologna annunzia ai viaggiatori la prossima partenza di ogni treno.

Questi ragionamenti sono fatti egregiamente, ma sotto il punto di vista delle amministrazioni ferroviarie, sotto il punto di vista dell'utile pubblico mi pare che non calzino a capello.

In fatti si domandano continuamente treni in maggior quantità, grande velocità dei medesimi, comodi di ogni sorta e a buon mercato.

Ricorda l'onorevole Gabelli i casi in cui per mancanza di apparecchi di sicurezza, vari treni si urtarono nelle stazioni? Se sì, bisognerà almeno ascoltare anche coloro che ne ebbero le ossa fracassate per apprendere se dovrà farsi l'economia su tali apparecchi di sicurezza.

Se ho citati gli onorevoli oratori che ieri tanto competentemente trattarono questa questione, l'ho fatto solo per avvertire che nel metodo dell'inchiesta è d'uopo di non ascoltare una sola parte, ma d'ascoltarle ambedue. Sediamo ascolto alla voce del pubblico, dobbiamo altresì tener conto di quella degli amministratori ferroviari e viceversa.

La Commissione ha fatto un questionario di trenta articoli, se non isbaglio. Tale questionario non è diviso come avrei desiderato che fosse, cioè

secondo i servizi che prestano le ferrovie. Dovrebbero, rispetto al pubblico, esserci partitamente ed ordinatamente considerati il servizio merci, il servizio passeggeri e subordinatamente il sistema delle costruzioni sotto il punto di vista di un razionale e vantaggioso esercizio. Finalmente il servizio dell'amministrazione intraprenditrice di trasporti ferroviari. Ciascuno di questi servizi ha suddivisioni importantissime e quasi direi innumerevoli.

Questo fu il metodo adottato, se non isbaglio, dall'ultima Commissione d'inchiesta francese che ebbe a studiare il grave argomento delle ferrovie, e ciò avvenne nel 1863 e non nel 1860, come diceva l'onorevole relatore.

Al questionario della Commissione manca quindi una cosa semplicissima, l'ordine e la completezza!

Mi raccomando quindi alla gentilezza degli onorevoli membri della medesima e soprattutto alla Commissione d'inchiesta che verrà nominata affinché le mie osservazioni sieno prese nella dovuta considerazione e si faccia opera completa e profittevole.

Ho accennato al principio del mio discorso come fra coloro che usano delle ferrovie e gli intraprenditori, siano questi Governo, Società o chi si voglia, vi è una specie di antagonismo, una guerra, una lotta, spesso apparente, sempre latente d'interessi, perchè gli uni domandano forse troppo e gli altri concedono forse meno di quello che dovrebbero.

Sotto questo punto di vista io che sono schiettamente favorevole all'esercizio privato, ho applaudito di gran cuore al progetto della inchiesta perchè sono sicuro che dopo un anno o un anno e mezzo che l'esercizio ferroviario sarà in mano del Governo, non per colpa di coloro che presiederanno a questo servizio che saranno egregie e sapientissime persone, non per colpa del personale ferroviario che probabilmente sarà il medesimo che fin qui condusse l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia e che farà con la stessa premura, con la stessa intelligenza ed onestà il suo dovere, ma per quell'antagonismo d'interessi sopraccennato, noi vedremo che il Governo non potrebbe mai soddisfare le esigenze fortissime del pubblico.

Quindi un'onda tremenda di recriminazioni e di biasimo dalla cerchia delle Alpi scenderà lungo il corso del Po ed oltrepassato l'Appennino si farà udire fino all'estremo della Sicilia ove anche negli antri dell'Etna si udirà l'eco ripetere non più esercizio governativo. *Libertà santa, desiata e dolce anche nell'esercizio ferroviario! (Ilarità)*

Ora debbo entrare in un argomento grave e delicato che temo non troverà appoggio, non troverà

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

benignità nella più parte dei commissari, ma voglio sperare che lo troverà nella Camera.

Io vi ho accennato come sono contrario all'esercizio governativo e come lo creda pericoloso per l'urto immediato che ne avverrà tra l'interesse spesso contrariato del pubblico e l'amministrazione dello Stato. Vi dirò altresì che per molte ragioni e perchè sussistono sempre i medesimi urti ed i medesimi antagonismi tra pubblico ed una sola o poche imprese di trasporti ferroviari, non sono neppure troppo favorevole all'esercizio dato ad una o due società private.

Però non vorrei mica escludendo i due sistemi, restare in aria (*Si ride*), non vorrei restare sospeso fra il sì ed il no, con un parere contrario, ma amerei si cominciasse a fare qualche cosa per basare l'esercizio ferroviario sul principio della concorrenza; vorrei qualcosa che mi eccitasse l'attività del pubblico, l'attività degli imprenditori di questa grandissima industria dei trasporti ferroviari.

Io so che tutto d'un tratto non si possono ottenere le grandi riforme, ma che vanno iniziate adagio adagio.

Io domanderei se gli onorevoli membri della Commissione, se la Camera, non credono ancora giunto il momento in cui alle nostre intraprese ferroviarie, particolari o sociali, non si possa accordare il diritto d'inoltrarsi, previo il pagamento d'un pedaggio, e sempre però osservati i regolamenti di sicurezza, se non gli si possa permettere d'inoltrarsi anche sulle linee appartenenti ad altre amministrazioni e fare a queste una salutare concorrenza? (*Il deputato Gabelli fa segni negativi*)

È un problema gravissimo, onorevole Gabelli, e poichè vedo che mi fa dei segni negativi, gli dirò che ho profondi convincimenti sgraziatamente diversi dei suoi e forse della maggioranza della Camera, ma appunto perciò da essa e dal Governo chiedo benigna attenzione.

Mi dica l'onorevole Gabelli (giacchè ha fatto dei segni negativi), egli che conosce benissimo le ferrovie della società veneta, se quell'amministrazione avesse la facoltà, previo un giusto pedaggio, di poter inoltrare i suoi treni, per esempio, da Padova o da Venezia sino a Milano, crede egli che ciò non sarebbe una salutare concorrenza e che il pubblico non se ne avvantaggierebbe? Comunque, mi pare che il problema sia molto grave, e sia il caso di doverlo studiare, e studiare seriamente. Io lo raccomando all'attenzione della Commissione, ed a quella del Governo, perchè io desidero, o signori, che questa immensa rete che chiamasi burocrazia e quasi come un lenzuolo funebre (dichiaro che tutti gli impiegati, tutti i burocratici li ritengo per

uomini onesti), c'impedisce di muoverci liberamente, di lavorare a nostro talento per avvantaggiare il benessere comune; io desidero, dico, che almeno si studii se vi ha verso di romperla, se vi ha modo, incominciamo da annientare quella che opprimendo un mezzo indispensabile alle industrie può riuscire fatalissimo alla nazione.

Non crediate, o signori, che nella mia proposta vi sia nulla di contrario alla pratica. E giacchè l'onorevole Gabelli mi fece dei segni dubitativi, io agungerò degli esempi.

In Italia abbiamo avuti due esempi di questa concorrenza che amo chiamare sul binario. Uno di questi esempi lo avemmo allorchè la capitale da Torino fu trasportata a Firenze.

In un piccolo tronco, cioè da Pistoia fino a Firenze, sullo stesso binario concorsero la società delle Romane e quella dell'Alta Italia, e ciò dall'anno 1865 al 1869. Nessun inconveniente ne nacque, anzi ne venne un'utile concorrenza a vantaggio del pubblico fra le due società ora menzionate. Ce ne abbiamo un altro ora.

La società della Marmifera a Carrara concorre, per un piccolo tratto fino ad Avenza sullo stesso binario colla società dell'Alta Italia. (*Interruzione a bassa voce vicino all'oratore*)

Ve ne saranno delle altre ma a me bastano gli esempi citati.

Voglio però avvertire che questo principio è consacrato nella legislazione ferroviaria francese. Perchè le società francesi tanto progrediscono?

Anche indipendentemente dal maggior traffico che colà esiste, io do un gran peso alla circostanza che nel quaderno d'onere delle società francesi, codesto diritto di concorrenza sul binario nella massima parte delle concessioni, vi è sancito. Nessuna di quelle società ne approfitta, perchè tutte sanno bene che nessun'altra ha tanto potere o interesse da andare a far concorrenza in casa altrui, ove il servizio si fa inappuntabilmente; ma se la concorrenza mancasse, potrebbe dirsi altrettanto?

Io per conseguenza, giacchè si fa una inchiesta larga, e vuol farsi completa, domando che si studino tutti i metodi, tutti i sistemi di un buon esercizio, compreso quello di una salutare concorrenza sullo stesso binario fra varie imprese di trasporti ferroviari. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Pissavini.

PISSAVINI. Onorevole presidente, attesa l'impazienza che ha la Camera di procedere oltre, dichiaro di rinunciare alla parola.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Gabelli.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

ERCOLE. Non rinuncia anch'esso?

GABELLI. Ho domandato la parola non sull'articolo 1, ma sull'aggiunta proposta dall'onorevole ministro, e che riguarda il riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili di Napoli.

Io credo che la maggior parte degli onorevoli colleghi conosca ben poco di questo affare, e ne ricordo le principali fasi. Per un contratto del 20 settembre 1863 gli opifici di Pietrarsa e dei Granili erano dati ad una società privata in affitto per venti anni. Il contratto sarebbe quindi duraturo fino al 1883.

L'onorevole Depretis, nelle convenzioni per l'esercizio delle ferrovie, ha introdotto quest'articolo 23 pel progettato appalto della rete del Mediterraneo:

« Il Governo potrà incaricare la società di riscattare al prezzo ed alle condizioni da lui approvate gli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili per convertirli ad uso di officine di costruzione e di grandi riparazioni del materiale mobile.

« La somma necessaria per questo riscatto sarà anticipata dalla società, la quale durante l'appalto ne riceverà l'interesse dal Governo al saggio della rendita, salvo il rimborso del capitale alla scadenza della presente convenzione. »

Tutti sanno perchè le convenzioni stipulate dall'onorevole Depretis non abbiano potuto essere esaminate dalla Camera. Urgeva intanto di dare qualche provvedimento intorno agli opifici di Pietrarsa e dei Granili, perciocchè minacciavano di chiudersi per condizioni economiche in cui versava la società.

Il giorno 18 gennaio 1878 è stato stipulato un contratto, per il quale si dava corso (anche in pendenza dell'approvazione delle convenzioni stipulate dall'onorevole Depretis), al patto del riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili.

L'onorevole Depretis fa dei segni negativi; ed i segni negativi devono naturalmente riguardare non il fatto di dare corso al riscatto, che è tale quale l'ho detto, ma le riserve contenute nel contratto. Ed è un fatto che delle riserve se ne sono stipulate; ma intanto quale *stralciatario* della società che veniva a cessar d'esistere, o che si riteneva dovesse cessare d'esistere, venne nominato l'ingegnere Passerini, con l'incarico per parte del Governo e della società di andare avanti nelle opere (macchine e vagoni) di cui la società di Pietrarsa e Granili aveva assunto l'impresa.

Per i fondi occorrenti dovevano servire i ricavati dall'industria esercitata, e qualora non arrivassero al limite dei bisogni, il Banco di Napoli, intervenuto al contratto, s'incaricava di aprire le casse e fornire esso i danari. C'era poi nel contratto che una perizia

fosse fatta da tre arbitri, e parecchi altri patti che non posso ripetere qui colla sicurezza di serbare intatte le forme della stipulazione, perchè non ho sott'occhi il contratto, il quale fu stampato in pochissime copie, ed è corso poco fra il pubblico.

Lo stato della società di Pietrarsa risulta dai fatti che ho esposti. Non si sarebbe venuti al riscatto se le condizioni della società di Pietrarsa fossero state tollerabili. Quella società ha una quantità grandissima di debiti e di tutte le forme e grandezze.

Debiti con chi ha somministrato la materia prima; debiti, con Banche ed uno ben grosso con una Banca di Roma, e una quantità di cambiali in giro. Questioni sopra questioni e liti per la precedenza da darsi ai debiti cambiari, delegazioni, sequestri e che so io? Tutto quel castello di questioni di sostanza e di forma del quale solo abilissimi avvocati sanno architettare la struttura.

Ora, ed in conseguenza del contratto concluso il 18 gennaio dell'anno in corso, il Banco di Napoli ha già anticipato un milione all'opificio di Pietrarsa.

CALCIATI. Un impiego diretto.

GABELLI. Un *impiego diretto*, sento a dire dall'onorevole Calciati: infatti dopo tante questioni sugli impieghi *diretti* delle Banche, a me pare che anche questo del Banco di Napoli possa essere compreso nella classificazione.

Non entro nella serie di questioni che potrebbero esser sollevate dai fatti che venni esponendo alla Camera. Non esamino se l'esecuzione data al patto stipulato nella convenzione dell'onorevole Depretis fosse legale, e se fosse in facoltà del potere esecutivo dare corso ad un patto, sul quale la Camera non era stata chiamata a pronunciarsi e non si era pronunziata. È questione che oltrepassa la sfera di quello su cui per la natura dei miei studi io posso interloquire; nemmeno entro nella questione se la riserva fatta col contratto dell'8 gennaio 1878 possa o no far entrare il Governo in garanzia di tutto quello a cui non sia in grado di rispondere la società di Pietrarsa; non esamino e non posso esaminare, perchè è pur fuori dalla cerchia delle mie cognizioni, la questione; se del denaro anticipato dal Banco di Napoli possa essere responsabile o no il Governo; io dico solo che sono questioni gravi, e tali da non dover essere nè presentate nè risolte a tamburo battente, e proprio nell'ora e nel momento in cui si deve votare la legge.

Io capisco tutte le ragioni che militano per sostenere in qualche modo gli opifici di Pietrarsa e dei Granili.

Capisco i riguardi per gli operai e gli impiegati che in caso di una catastrofe andrebbero in mi-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

seria. So perfettamente quanto sia conveniente anche per riguardi politici che un provvedimento si prenda nell'interesse dei molti che traggono il loro sostentamento dall'opera che prestano negli opifici di Pietrarsa e dei Granili. Ma d'altra parte dirò che la Camera non darebbe prova di molta serietà, se approvasse le aggiunte proposte agli articoli della legge, senza piena conoscenza dei fatti in cui quelle aggiunte possono trovare la loro giustificazione.

Si parla nella seconda di queste proposte d'aggiunta di trattare col Banco di Napoli per le occorrenti anticipazioni di danaro.

Ma se già fu fatta l'anticipazione di un milione! Perchè, in luogo di proporci all'ultim'ora un articolo aggiuntivo ad una legge che non ha niente a fare coll'opificio di Pietrarsa e coi debiti della società di Pietrarsa verso il Banco di Napoli, non è venuto il Governo a proporci uno schema speciale di legge? Io credo che, se di sua spontanea volontà non l'ha fatto, debba la Camera domandare che lo faccia, e lo debba, affine di avere la possibilità di esaminare i fatti, di giudicare con piena cognizione di causa che cosa debba farsi e che cosa omettersi. Io credo che qualunque risoluzione si abbracciasse oggi dalla Camera sarebbe presa senza bastante cognizione della cosa su cui giudica.

Propongo quindi che la Camera respinga le aggiunte proposte e, in luogo di quelle, voti il seguente ordine del giorno.

« La Camera invita il Governo a presentare un progetto speciale di legge per il riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili. »

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Romano Giuseppe.

ROMANO GIUSEPPE. Comunque profano in questa materia, io prendo la parola per presentare alla saggezza della Camera poche osservazioni sovra un aspetto che mi sembra obliato.

Tutti i fastidi di questa discussione a me sembra che partano da due errori.

Il primo errore è l'infausta convenzione di Basilea, fatta dall'amministrazione Sella-Minghetti e ritenuta con qualche modifica dal primo Ministero Depretis.

Dico infausta la convenzione di Basilea, perchè lo Stato non deve aver proprietà di difficile amministrazione; e molto meno ferrovie, che ad ogni istante richiedono cure straordinarie per le rotaie, pel materiale mobile, per le provviste di ferro e di carbone, ecc., e pel personale dell'esercizio.

E molto meno giova porre a disposizione del Governo 50 o più mila elettori che possono falsare il voto delle urne.

Il secondo errore parmi che siano le convenzioni per l'esercizio privato colle migliori intenzioni stipulate dall'onorevole Depretis. Io non m'incarico qui di esaminare quelle convenzioni dal punto di vista se utili o dannose fossero agli interessi materiali dello Stato: ma le guardo sotto un rapporto ben più importante; quello dell'accentramento e del monopolio dell'industria ferroviaria nelle mani di una sola società prepotente, quella medesima che sventuratamente ha in Italia il monopolio del credito.

Se noi avessimo discentrato le amministrazioni dello Stato; se non avessimo creato il monopolio dei capitali, noi avremmo trovato non una sola società prepotente che si impadronirebbe per un lungo corso di anni di questa industria, ma sibbene otto o dieci società, le quali con la loro concorrenza avrebbero preso l'esercizio a giuste condizioni, avrebbero bene amministrato le ferrovie, e ci avrebbero liberati da tutti i danni dell'accentramento e del monopolio anzidetti. Monopolio ed accentramento che mercè i 50 mila elettori di cui la società avrebbe disposto, ci avrebbero condotti prima alla Banca unica, o poi ad un altro Stato nello Stato.

Da questi due errori sono derivati i due diversi partiti che or vediamo nella Camera; gli *autoritarii* che vorrebbero tutto accentrare nelle mani del Governo, ed i *liberisti* che vogliono il discentramento più largo, la minore ingerenza del Governo, la libera concorrenza dell'industria privata e dei piccoli capitali.

Nè vale invocare l'esempio della Francia e della Germania, che ricomprano le ferrovie e le fanno esercitare dallo Stato. Imperocchè la Francia lo fa per essere pronta alla rivincita ed avere nelle sue mani il potente ausilio delle ferrovie nel far la guerra; e lo fa pure perchè sempre è governata dal suo fatale principio dello accentramento, e perchè può disporre d'immensi capitali che noi non abbiamo.

E la Germania teme la guerra, e si prepara con tutti i mezzi a respingere gli attacchi della Francia.

Ma noi senza proponimenti di guerra, e senza capitali non dobbiamo nè riscattare, nè esercitare ferrovie. E se pur si volesse riputare utile il togliere quelle dell'Alta Italia dalle mani di una società straniera, si poteva farlo a migliori condizioni, e rispettare sempre il principio di cederne l'esercizio all'industria privata di più società, come proponeva l'onorevole nostro collega Alvisi. Comunque sia ci troviamo ora nella dolorosa posizione di dover immediatamente provvedere all'esercizio della rete che abbiamo malauguratamente acquistato; e però siamo costretti a votare questo progetto di legge.

Ma dobbiamo votarlo, prendendo atto delle ripe-

tute e solenni dichiarazioni del Ministero, che l'esercizio governativo sarà un temperamento richiesto dalla necessità, ed essenzialmente provvisorio, per la condizione in cui si trova il credito appo noi.

Il credito in Italia, volere o non volere, è monopolizzato da poche persone; e quando si vuol fare un contratto *omnibus*, come quelli di cui spesso ci ha fatto regalo l'onorevole Sella, che io rispetto immensamente; quando si vuol fare un contratto di questa natura, è inevitabile il ricadere nelle mani di chi può darci la legge e imporci oneri troppo pesanti.

E conseguentemente, per salvarsi da tali oneri è forza autorizzare l'esercizio provvisorio governativo, senza rinunciare al programma dell'esercizio dell'industria privata.

Ed è pur necessario votare la inchiesta larga e generale, come io la proponea sin dal 1865, perchè le costruzioni e l'esercizio ferroviario sono una brutta pagina della storia di questo ramo della nostra pubblica amministrazione.

Facciasi dunque l'inchiesta larga e generale, perchè da essa sorgerà più evidente la necessità dell'esercizio privato. E facciasi in modo che si ricerchi pure se le convenzioni del 20 novembre 1877 fossero utili, o dannose, per poterle dietro maturo esame respingere, e così togliere alla società ogni appiccio a tentare contro il Governo qualche strano giudizio di danni ed interessi.

CASTELLANO. L'onorevole Gabelli ha richiamata l'attenzione della Camera sull'argomento dei due opifici di Pietrarsa e dei Granili, per cui il ministro dei lavori pubblici ha presentato due proposte aggiuntive, e poichè della convenzione 8 giugno 1878, di cui è piaciuto all'onorevole Gabelli far menzione, occorre che la Camera faccia intera ed esatta estimazione, io debbo reintegrare i fatti nella vera portata, in cui vennero a trovarsi allorchè quell'atto fu stipulato, e debbo anche ricordare i precedenti da cui l'atto stesso fu motivato. E tanto più mi corre questo obbligo, in quanto ebbi parte nella redazione di questa convenzione, sia per tutelare gli interessi del Banco di Napoli, trovandomi all'uopo delegato come uno dei suoi amministratori, sia per rispondere alla benevola fiducia che i rappresentanti del Governo in quell'occasione vollero riporre nella mia cooperazione.

È da premettere che la storia dell'opificio di Pietrarsa è stata moncamente narrata dall'onorevole Gabelli, che pure per le sue cognizioni speciali avrebbe dovuto saperla interamente. Infatti, o signori, l'opificio di Pietrarsa non è una creazione dell'industria privata; esso è di origine e di pro-

prietà demaniale, e formò l'oggetto di una concessione fatta dal Governo all'industria privata per l'esercizio del medesimo, contro il corrispettivo di un canone e di altre condizioni stipulate con apposita convenzione approvata per legge, con cui furono regolati gl'interessi e le cautele del demanio dello Stato.

A completare l'esplicamento di quell'industria, i concessionari vennero poi ad aggiungere allo stabilimento di Pietrarsa l'altro dei Granili.

Ricorderò altresì alla Camera un fatto molto importante, il quale deve spiegare tutta la sua influenza nella presente discussione.

Fra gli accordi presi colle ferrovie meridionali per la concessione fatta alle medesime, vi era quello che la compagnia concessionaria dovesse fondare nelle provincie meridionali un grande opificio di costruzione e di riparazioni pe' bisogni di quelle ferrovie e del loro materiale mobile.

Una voce. Per cinque milioni.

CASTELLANO. Per cinque milioni; non ricordo adesso con precisione la cifra che avrebbe dovuto spendersi a tal uopo. Ma avvenne di quel patto quello che è avvenuto per moltissimi altri che furono convenuti con le società concessionarie degli esercizi ferroviari.

Tutte le gravezze sono rimaste sempre ed esclusivamente a carico dello Stato, ed invece tutte le utilità sonosi sfruttate dalle società a loro vantaggio, essendosi le medesime studiate costantemente di sottrarsi all'adempimento dei loro obblighi.

Nè questo è il solo inconveniente che si è verificato in tal senso, mentre molti altri sono stati gl'inadempimenti delle società meridionali, avendo perfino mancato alla totale costruzione di linee che erano per esse obbligatorie.

Una grande tolleranza sul proposito si è verificata da parte di coloro che hanno retto il Governo dello Stato, ed essa ha condotto le cose ad una posizione veramente incomportabile, sia pel paese, sia per la pubblica finanza.

Ho voluto dire tutto questo quasi incidentalmente, perchè sotto questo punto di vista viene in certo modo a raffreddarsi l'entusiasmo che senza di ciò proverei per la concessione dell'esercizio ferroviario all'industria privata, imperocchè quando concessioni di tal natura non sono circondate da opportune guarentie, che assicurino efficacemente gli obblighi de' concessionari, e quando la vigorosa azione del Governo, non si spiega in misura da costringerli all'adempimento, indubitatamente le concessioni si risolvono in aggravii insopportabili per la pubblica amministrazione, e di conseguenza pe' contribuenti.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

Ed è perciò che appoggio caldissimamente il concetto dell'amministrazione presente, la quale ha voluto che l'inchiesta fosse larghissima, appunto per accertare, a fianco dei vantaggi che possono derivare dall'esercizio concesso all'industria privata, gl'inconvenienti cui, per converso, questa ci può esporre, e per potere opportunamente mettere in confronto sotto questo aspetto le conseguenze che può produrre l'esercizio privato o quello governativo.

Ma questa è stata una mera digressione la quale mi obbliga a rientrare nell'argomento.

La società delle ferrovie meridionali, invece di adempiere alla costruzione dell'opificio, come avrebbe dovuto, ed appunto per risparmiare la spesa di molti milioni, pensò di prendere accordi, mercè i quali impegnavasi di valersi dell'opificio di Pietrarsa, per provvedere in gran parte alla costruzione del materiale mobile occorrente per le sue linee, ed alle riparazioni. Cosiffatti lavori, congiunti ad altri consimili intrapresi per le ferrovie romane, nonchè a quelli che il Ministero della marina in più riprese ha commesso all'opificio di Pietrarsa, sarebbero stati più che sovrabbondantemente sufficienti ad alimentare quell'industria, se la non buona amministrazione del medesimo non avesse ridotto la società esercente in deprecabili condizioni finanziarie.

Ecco come al Governo nel gennaio 1868 si presentava, come oggi si ripresenta al Ministero attuale, la posizione di quello stabilimento, di proprietà demaniale, che si trovava in circostanze critiche oltremodo, non certamente per colpa di altri che di coloro che lo avevano amministrato. Così non solo erano in pericolo i diritti del Governo concedente, ma inoltre nello stesso tempo ne derivava l'altro pericolo di una grave perturbazione dell'ordine pubblico, che bisognava scongiurare. In tale stato di cose, che doveva fare l'onorevole Depretis, il quale in certo modo è stato, non dirò poco benignamente giudicato, ma la cui condotta è stata quasi messa in discussione dall'onorevole Gabelli, coll'aver dichiarato che preferiva di non pronunziarsi sul merito e sull'opportunità della convenzione 8 gennaio 1878?

L'onorevole Depretis aveva innanzi a sè il sistema delle convenzioni da lui strette per concedere l'esercizio ferroviario all'industria privata; e nelle medesime fece trovar posto al riscatto degli opifici di Pietrarsa e de' Granili, per la semplicissima ragione che voleva che in siffatta guisa la società che assumeva l'esercizio della rete mediterranea si fosse surrogata all'onere inadempito dalla società delle Meridionali per la costruzione del grande opificio di costruzioni e di riparazioni di cui già ho fatto ricordo.

Ora, io domando: come doveva regularsi l'onorevole Depretis, quando trovava uno stabilimento esistente in condizioni da poter essere mantenuto in condizioni di vigorosa vitalità, nel quale lo Stato rappresentava diritti importantissimi, dappoichè è il proprietario dell'opificio di Pietrarsa, e costituisce la parte più cospicua del suddetto stabilimento? Doveva forse, secondo chi mette in discussione il suo operato, addossare invece alla società della rete mediterranea il grave carico di costruire l'opificio ad essa inserviente, appositamente edificandolo da cima a fondo? Ma da ciò sarebbe certamente derivato un maggiore aggravio, cui in definitivo sarebbe venuto a soggiacere lo Stato, che avrebbe dovuto tenerne ragione ne' compensi da assicurarsi in corrispettivo alla società concessionaria.

Invece, a mio parere, l'onorevole Depretis fece atto di saggia amministrazione quando provvide in modo, che nell'attuazione del suo sistema di esercizio delle ferrovie venisse a coordinarsi anche quello dell'opificio di Pietrarsa.

Colgo poi questa occasione per dichiarare francamente, che io vorrei che l'azione del Governo, e quella del Parlamento, si spiegasse sempre nel senso anzidetto, poichè il sistema proposto per l'opificio di Pietrarsa tornerebbe utilissimo agl'interessi nazionali.

In momenti in cui le industrie del paese languiscono, anzi si trovano miserevolmente depresse, in momenti in cui questo stato di cose aggrava la condizione in cui ci ritroviamo di tributari dell'industria straniera, è nostro imprescindibile dovere di profittare di tutte le occasioni per affermare il nostro diritto di provvederci in casa nostra, a preferenza di uscir fuori a spargere un danaro che non ci ritorna. Così soprattutto le condizioni dei nostri operai potranno essere migliorate ed avvantaggiate. (*Bene! Bravo!*)

È questo il miglior modo, o signori, di scongiurare la questione sociale, la quale, volere o non volere, s'impone prepotente, fa passi minacciosi ogni giorno. Ed ora l'onesto operaio viene a domandarvi lavoro, non già affacciando il suo diritto ad ottenerlo per forza, ma col farvi questo discorso: voi potete conciliare le esigenze del pubblico erario colle mie, e perchè vorreste che io muoia di fame, con la mia famiglia, mentre invece potete trovare il tornaconto a servirvi dell'opera mia? (*Benissimo! Bravo!*)

A questi principii appunto si è informata l'azione dell'onorevole Depretis, del Gabinetto precedente, azione che lodevolmente continua il Ministero attuale. Trattasi di scongiurare una questione di or-

dine pubblico, contemporandone la soluzione in un senso che torna benanche soddisfacente agli interessi dello Stato.

Ed infatti, o signori, chi non vede il nesso che ha con la legge propostaci il regolamento della questione dell'opificio di Pietrarsa? E si potrebbe mai accettare la proposta di rinviare la soluzione alla sede di una separata e speciale discussione? Mi permetta l'onorevole Gabelli...

GABELLI. Chiedo di parlare.

CASTELLANO. Io non voglio sindacare le sue intenzioni, ma mi pare che, mantenendo la sua proposta, verrebbe a fare la figura del cocodrillo, perchè si rassegnerebbe a vedere prima ammazzato l'opificio di Pietrarsa, salvo a piangerlo poi in seguito. Egli ha detto di non saper comprendere come venga alla ultima ora la proposta del Ministero: ma non per questo essa arriva meno opportuna: imperocchè il Governo ha dovuto purtroppo riconoscere che, risolvendo la questione di Pietrarsa, lo Stato verrà a trovarsi in tutti i modi il suo tornaconto. Infatti nel proporre che l'esercizio delle ferrovie sia provvisoriamente assunto per conto dello Stato, è molto naturale, è molto ragionevole che il Governo pensi a provvedere ai bisogni del suddetto esercizio, tra cui le costruzioni e riparazioni del materiale mobile; e se col proporre di essere autorizzato a provvedere in modo che l'esercizio dei due opifici di Pietrarsa e dei Granili non rimanga interrotto, può trovar la via per arrivare alla soluzione di due importanti problemi; se così può dare soddisfazione a due grandi interessi, non so come si possono fare le meraviglie perchè il Governo siasi preoccupato di tali questioni, e siasi quindi affrettato a provocare intorno ad esse il giudizio della Camera.

Osservo inoltre che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha presentato due proposte; l'una aggiuntiva all'articolo 1, l'altra aggiuntiva all'articolo 4. Ora, a me pare che sarebbe prematuro il discutere l'aggiunta all'articolo 4, comunque abbia attinenza con quella proposta all'articolo 1, sicchè mi pare altresì che l'onorevole Gabelli si preoccupi più della proposta concernente l'articolo 4 che dell'altra relativa all'articolo 1; ma con questa il Ministero altro non vuole, tranne che si completino gli studi cui deve assoggettarsi il problema dell'esercizio ferroviario, estendendone l'inchiesta agli opifici di Pietrarsa e dei Granili. La proposta infatti suona così: « La Giunta esaminerà inoltre se convenga che lo Stato proceda alla risoluzione della convenzione approvata colla legge 15 maggio 1864 (quella cioè relativa alla concessione fatta ad una società privata per l'esercizio dell'opificio di Pietrarsa) ed al riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei

Granili in Napoli. » In altri termini il Governo vuole che la Giunta per l'inchiesta ferroviaria sia incaricata di esaminare eziandio se convenga provvedere in modo che si connetta all'esercizio ferroviario l'incremento contemporaneo di un'industria che merita i maggiori riguardi, e che utilmente può provvedere ai bisogni del suddetto esercizio.

Ciò posto, non mi sarei aspettato diffidenza, nè opposizione contro la proposta aggiuntiva concernente l'articolo 1; ma poichè l'onorevole Gabelli ha voluto in certo modo esprimere i suoi dubbi intorno all'estensione della responsabilità cui, a suo modo di vedere, verrebbe a sobbarcarsi il Governo, a me incombe l'obbligo di esporre nettamente i termini della questione innanzi alla Camera.

Qual era la condizione degli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili addì 8 gennaio 1878? Quale è l'attuale sua condizione?

La società esercente, io l'ho già detto, per cattiva amministrazione ridotta in una condizione deplorabile, sollecitò il Governo perchè l'avesse presa in considerazione, nell'occasione appunto in cui il Governo trattava di stringere accordi per l'esercizio ferroviario.

In presenza di tali sollecitazioni, comunque preoccupato delle sorti dei due opifici, l'onorevole Depretis impegnò forse lo Stato con la convenzione 8 gennaio 1878? Nulla di tutto ciò, o signori. L'onorevole Depretis in quell'occasione (e mentre reputava che non potesse essere dubbia l'approvazione delle convenzioni da lui strette) non fece altro che preparare con anticipazione l'esecuzione del patto 23° di quelle convenzioni, con cui erasi stabilito il riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili, ed a quest'effetto, o signori, fu nominato il delegato governativo.

Ho qui la convenzione della quale ho potuto avere un esemplare, di cui l'onorevole Gabelli afferma che pochi ne furono stampati.

L'articolo 1 è così concepito:

« Il Governo dichiara fin d'ora d'esercitare la facoltà del riscatto, riservato con l'articolo 23 della convenzione prementovata 20 novembre 1877, e nomina suo delegato, agli effetti del riscatto medesimo, il cavaliere Dionisio Passerini, ecc. »

Ma si vorrebbe obiettare che, così procedendo, l'onorevole Depretis avesse fin d'allora compromesso il Governo. Niente di tutto ciò: imperocchè nella convenzione 8 gennaio 1878, fu consacrato il patto 7° che è concepito nei seguenti termini:

« Il riscatto dei due stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, da compiersi per incarico del Governo dai concessionari dall'esercizio s'intende stabilito sotto condizione sospensiva (noti la Camera, so-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

spensiva, nemmeno *risolutiva*, sicchè il Governo non prese impegno di sorta) nel senso che la sua validità ed efficacia rimane assoggettata alla sanzione per legge della già di sopra mentovata convenzione 20 novembre 1877. »

Dopo di ciò avvenne quello che doveva inevitabilmente avvenire: la società nazionale delle industrie meccaniche, esercente dei due opifici, si trovava in uno stato, direi quasi, prossimo al fallimento, dappoichè, se non c'era fallimento dichiarato, la posizione finanziaria della medesima era abbastanza disordinata e compromessa. Si doveva quindi trovare modo come contemperare la possibilità del riscatto, di cui la esecuzione era condizionata all'approvazione per legge delle convenzioni provvisorie, col mantenere in vita l'esercizio di quei due stabilimenti. All'uopo l'assemblea generale degli azionisti s'indusse a nominare stralciario quello stesso delegato governativo, il quale doveva tutelare gli interessi del Governo per gli effetti del riscatto. E come mai l'onorevole Gabelli potrebbe sostenere con successo che alla società anzidetta, e per essa ai suoi azionisti, fosse stata menomata la libertà d'azione, di cui usarono, secondo il diritto che ne avevano, nel nominare il Passerini all'ufficio di stralciario, nello stesso modo in cui avrebbero potuto nominare chiunque altro in sua vece? Ma non era tutto: bisognava, oltre a siffatti accorgimenti, che si trovassero temperamenti e modo di fare andare innanzi gli opifici. E fu per questo che il Banco di Napoli intervenne nella convenzione 8 gennaio 1878, di cui mi permetto leggere l'articolo 10, riguardante appunto l'intervento del Banco, che fu così concepito:

« Il Banco di Napoli dichiara che interviene nel presente contratto coll'unico scopo di facilitare col suo concorso la liquidazione della società nazionale dell'industrie meccaniche pel miglior vantaggio di chiunque vi abbia diritto, sotto l'espressa riserva che il Banco stesso per qualunque caso manterrà impregiudicate tutte le ragioni ipotecarie, privilegiate, e di qualunque altra natura, che gli competono nei crediti che vanta contro la società anzidetta, e contro chiunque altro sia per essi tenuto. »

E notate, o signori, che il Banco, prendendo questa attitudine, rendeva possibile allo stralciario, che ad un tempo era il delegato governativo, di continuare le lavorazioni in corso di esecuzione per poterle menare a termine. La società, e, per essa tutti gli aventi diritto, si ripromettevano di procurare in tal modo la realizzazione di oltre due milioni e trecento mila lire, ammontare delle mercedi dovute per tali lavorazioni così dalla società delle Meridionali, come dall'altra delle Romane, nonchè

dal Ministero della marina, per conto di cui si eseguivano quelle lavorazioni, le quali bisognava pur completare, per realizzarne il prodotto, piuttosto che esporsi al rimborso dei danni che sarebbero derivati dalla inesecuzione. Mancava il denaro occorrente; ed il Banco promise di fornirlo, sotto la fede di una duplice garanzia, in presenza di cui non aveva bisogno della responsabilità del Governo; imperocchè quella duplice garanzia consisteva nel privilegio sulle mercedi rispondenti alle lavorazioni, come quelle che venivano a compiersi col danaro fornito dal Banco, il quale veniva inoltre a rappresentare in via di surrogazione i diritti dello stralciario, cui naturalmente, come amministratore nell'interesse comune, compete il diritto di essere soddisfatto di tuttociò che da lui si trovi speso per compiere le lavorazioni nell'interesse dello stabilimento, e di chiunque possa rappresentarvi diritto qualsiasi.

In questo modo il Banco di Napoli ha finora salvata la posizione, ma agli antichi suoi crediti contro la società di Pietrarsa, al cui ricupero intese di provvedere, trovasi di avere aggiunto per i nuovi esborsi incontrati, quello delle anticipazioni fatte fino ad ora allo stralciario per oltre 900 mila lire.

E qui rispondo a coloro ai quali è piaciuto di susurrare che anche questo era un impiego diretto, quasi ch'ebbero voluto biasimare l'operazione. Innanzitutto farò osservare che la censura è fuori luogo, oltre all'essere inopportuna; l'operazione fu fatta coll'intervento del ministro del Tesoro, che prese parte nella convenzione dell'8 gennaio 1878, ed era a lui che apparteneva il diritto di approvare quella operazione, ancorchè la si voglia considerare come prestito diretto.

Agli onorevoli poi che hanno fatto l'anzidetta osservazione, rivolgo l'invito di leggere la legge, e per lo meno suppongo che non abbiano potuto dimenticare quella che abbiamo votata ieri, per la quale la restrizione dei prestiti diretti per gl'istituti di credito è stata sancita, però sotto la espressa eccezione o riserva che possano consentirsi quando debbono servire per assicurare crediti precedenti. E questo è perfettamente il caso del Banco di Napoli, come risulta da quanto ho già detto; esso invero trovavasi creditore della società di Pietrarsa per un primo prestito consentito perchè, sotto l'amministrazione di cui fece parte l'onorevole senatore Cambray-Digny, gli venne imposto dal Governo, il quale però ne assunse la garanzia, mentre alla sua volta, per coprire la responsabilità che ne derivava, si provvide d'ipoteca sugli stabili della società anzidetta.

Il Banco di Napoli si trovava inoltre, per opera

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

zioni cambiarie, creditore di altra egregia somma; ed oltre alle cautele già stipulate, esso non fece che provvedere a tutelare sempre più i suoi interessi, intervenendo nella convenzione del 1878, e nello stesso tempo secondava le lodevoli premure del Governo, prestandosi ad uno scopo di pubblica utilità, quello cioè di risparmiare, non già a Napoli, ma a tutta l'Italia, lo spettacolo miserando della chiusura di quel cospicuo stabilimento, per effetto della quale migliaia di famiglie inopinatamente sarebbero state gettate sulla pubblica via a domandare per elemosina quel pane che loro sarebbe mancato per la cessazione dell'onesto lavoro. Ma dopo tutto questo è venuta l'ora in cui la continuazione dello stato attuale delle cose è diventata assolutamente impossibile.

Ed invero, nel presentare alla Camera la legge per l'esercizio ferroviario, il Ministero presentò pure, come allegato, la convenzione 20 novembre 1877, in dipendenza dell'articolo 23 della quale fu stabilita quella dell'8 gennaio 1878.

Non pertanto la legge, com'è proposta dal Ministero prima e poi dalla Commissione, passa sotto silenzio quella convenzione, e quindi ne rimangono in sospenso le sorti, non risultando dal progetto una sola parola, nè di approvazione, nè di reiezione, nè in altro senso qualsiasi: debbo dunque supporre che implicitamente si debba ritenere sospeso ogni giudizio, fino a che l'inchiesta non sarà esaurita: salvo ad attendere che ne penseranno gli altri contraenti, e se converrà ai medesimi di lasciare in sospenso la sistemazione dei loro interessi nientemeno che per un anno e forse più.

Questo però attualmente non ci riguarda; ma per quanto riguarda la sorte di Pietrarsa le cose non possono rimanere più a lungo in sospenso; se le convenzioni ferroviarie del 20 novembre 1877 fossero respinte, di conseguenza rimarrebbe pure sciolta la convenzione 8 gennaio 1858, ed il Banco di Napoli rientrerebbe nella sua libertà d'azione.

In tal caso è al Governo che tocca di provvedere al mantenimento dell'ordine pubblico, che potrebbe essere esposto a perturbazioni, per effetto della chiusura dello stabilimento di Pietrarsa e di quello de' Granili. Imperocchè io non credo che vi sia nessuno il quale voglia farsi a pretendere che una questione di ordine sociale debba sciogliersi col danaro del Banco di Napoli, e che esso debba continuare a sborsare il suo danaro, mentre si lasciano le sue ragioni esposte a dubbio qualsiasi che per avventura ne avesse a compromettere o anche a ritardare semplicemente il ricupero oltre ad ogni naturale e legittima previsione. Occorre adunque che la Camera pronunzi la sua parola.

La condizione che si disse sospensiva colla con-

venzione 8 gennaio 1878 non può rimanere in eterno sospesa. E se anche le cose rimanessero così presso il potere esecutivo, e presso il potere legislativo, voi comprendete bene che il Banco di Napoli non potrebbe fare a meno di rivolgersi all'autorità giudiziaria per fare definire gli effetti del contratto, dappoichè l'attuale stato di cose non esisteva, e neanche poteva supporre, allorchè il contratto venne stipulato.

E se il Governo con le sue proposte mira appunto a scongiurare tutti questi pericoli, ed a coordinare tutti gl'interessi, ne è questa indubitatamente la sede naturale; nè quindi può negarsi che l'inchiesta abbia ad estendersi anche in ordine al riscatto, che così nemmeno viene affermato in massima, come vorrebbe l'onorevole Gabelli col suo invito al Governo perchè all'uopo presenti uno speciale progetto di legge. Insomma il Governo fa opera corretta, poichè con la sua proposta vuole contemperare gl'interessi dell'esercizio ferroviario e quelli dell'opificio di Pietrarsa, senza perdere di mira gli altri del demanio.

Io quindi mi auguro che la Camera, rigettando le mozioni sospensive, voglia senz'altro accettare l'aggiunta proposta dall'onorevole ministro all'articolo 1, che lascia impregiudicata la risoluzione della questione da assoggettarsi all'inchiesta, ma che di conseguenza inevitabile renderà necessario il discutere l'altra proposta aggiuntiva all'articolo 4, come quella che, provvedendo ad evitare che l'esercizio dei due stabilimenti di Pietrarsa e de' Granili non rimanga interrotto, non solo tende a scongiurare una questione d'ordine pubblico, ma nello stesso tempo provvede meglio agli interessi dello Stato, facendo sì che i bisogni dell'amministrazione delle ferrovie che va ad assumere, siano soddisfatti dall'industria nazionale anzichè dall'industria straniera.

Io mi auguro che la Camera, con la benevolenza che mi ha largamente dimostrata, voglia accettare questa mia preghiera. (*Bravo! Bene!*)

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

GABELLI. Io l'aveva domandata per parecchi fatti personali.

PRESIDENTE. Se l'onorevole ministro lo consente, le concederò la parola, ma si limiti al fatto personale.

GABELLI. Saranno almeno dieci i fatti personali.

Comincio col dichiararmi molto grato all'onorevole Castellano di avere compiuto l'opera che io aveva incominciata.

Diffatti dopo un discorso così lungo, e così ben fatto come ha pronunciato l'onorevole Castellano

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

con tanti particolari, e con tanti argomenti necessari per informare la Camera delle condizioni della società di Pietrarsa, mi pare che sia già abbastanza dimostrato che è impossibile il votare immediatamente. (*Rumori a sinistra*)

Se credono che parli, parlo; se no mi taccio.

L'onorevole Castellano ha cominciato a fare la storia dell'opificio di Pietrarsa, e dichiarò che la società delle Meridionali era in obbligo di costruire un edificio per le officine meccaniche.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Gabelli di attenersi al fatto personale.

GABELLI. Ma non bisogna lasciarmi interrompere.

PRESIDENTE. Allora ella parlerà dopo il ministro.

GABELLI. Va benissimo; parlerò dopo il ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Castellano mi ha risparmiato una parte della storia che si riferisce a questa aggiunta, che il ministro dei lavori pubblici si è trovato nella necessità di proporre alla legge relativa all'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia.

Dal settentrione al mezzogiorno la distanza è molta, e sotto un certo aspetto potrebbe quasi sembrare giusto il rimprovero fatto dall'onorevole Gabelli che la domanda di un'aggiunta relativa allo stabilimento di Pietrarsa rivesta aspetto di cosa fatta di sorpresa. L'apparenza vi è tutta, ma la sostanza credo che l'onorevole Gabelli non la sospetti. (*L'onorevole Gabelli accenna di no*)

Io dirò intera la verità anche su questo argomento. Venuti al Ministero, fra le altre cose, noi abbiamo trovato adempiuta, sotto riserva dell'approvazione del Parlamento, la disposizione compresa all'articolo 23, se non erro, della convenzione per le ferrovie presentata dall'onorevole Depretis, rete mediterranea. Con quell'articolo, come già disse l'onorevole Castellano, era stabilito che si sarebbe fatto il riscatto degli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili per conto dello Stato. La società anticipava il danaro e ne riceveva l'interesse del sei per cento; esercitava gli stabilimenti; e alla fine del periodo di esercizio avrebbe ricevuto dallo Stato il rimborso del prezzo del riscatto.

Non essendosi potuto discutere subito la convenzione del 22 novembre, il precedente Ministero avendo trovato ragioni che io credo fossero quelle appunto che ha esposte l'onorevole Castellano, ma che da atti ufficiali non constano esplicitamente, ha proceduto, in via provvisoria come ho detto, alla effettuazione del riscatto, salvo sempre l'approvazione del Parlamento, mediante una convenzione firmata dal ministro dei lavori pubblici, dal mini-

stro del Tesoro d'allora, e dai rappresentanti della società delle industrie meccaniche di Napoli.

Quanto allo stabilimento di Pietrarsa, il riscatto si riferiva alla parte che può essere di spettanza della società, poichè, come la Camera sa, nello stabilimento stesso una parte delle macchine appartiene allo Stato, e la società non l'esercitava che in via di affitto in virtù della legge 15 maggio 1864. Lo stabilimento dei Granili poi è intimamente, necessariamente connesso, direi quasi, con quello di Pietrarsa; imperocchè, per poter veramente utilizzare l'uno, c'è necessità del sussidio delle macchine dell'altro. Che fosse bene o male il procedere di questa guisa, spetta all'onorevole Depretis il dirne le ragioni e lascio a lui il dirle, poichè lo farà molto meglio che io farlo non possa.

A me spettava di vedere se potessi assumermi addirittura la responsabilità di quell'atto e, per verità, la risposta che mi sono data non è affermativa, non sembrandomi affare del potere esecutivo.

Ho dovuto riprendere nuovamente la cosa in esame, appunto per vedere se era il caso di farne soggetto di presentazione di una legge speciale; ma non tutto si può fare nel tempo strettamente breve che si potrebbe desiderare.

Io ho dovuto e, più di me, il mio collega delle finanze, far esaminare fino a che punto potessero arrivarci gli impegni; ho dovuto disporre qualche studio per riconoscere che cosa si faceva; qual era l'importo dei lavori che erano ancora da ultimare; quale quantità di lavori si sarebbe dovuta aggiungere per alimentare gli opifici; e, se il Governo, senza sacrifici, avesse alla mano questi lavori; perchè, diversamente, sarebbe proprio stato come mettersi a fare gli esercenti diretti d'opifici, cosa che a me non garba sicuramente.

Secondo la convenzione dell'8 febbraio, la quale provvede al riscatto, salva l'approvazione delle convenzioni, la società delle industrie meccaniche aderisce ad una specie di domanda di cessione del suo fabbricato. Io credo che la verità era che essa aderiva per necessità propria, ma insomma comparisce come contraente nel senso di consentire a mettersi in liquidazione, nominando come suo stralciario lo stesso individuo, che il Governo avrebbe incaricato di assumere la consegna.

Questo stralciario doveva ultimare i lavori per conto sociale, ossia per conto di quella liquidazione, nella quale il Governo non ha nulla che fare.

Però per ultimare i lavori che erano in corso, trovandosi la società in condizioni tali che non avrebbe potute soddisfare ai pagamenti, ed è una delle ragioni per le quali è avvenuto forse questo

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

fatto, bisognava di necessità che intervenisse qualcuno. Non avendo allora il Governo i mezzi (credo che fosse nel tempo in cui la Camera era chiusa) per potere fare anticipazioni, intervenne il Banco di Napoli, secondo appare dalla ricordata convenzione, come fornitore di danaro, salvo di riscuotere il prodotto dei lavori.

La somma spesa fino ad ora, l'accenno adesso di volo, e l'ha già accennata l'onorevole Castellano, è di 900,000 lire; furono incassate 100 e tante mila lire e 400,000 sono state sequestrate dai creditori privilegiati: questa, del resto, è cosa che riguarderà la liquidazione, non il Governo, non essendo approvata la convenzione.

Il problema che stava davanti al Governo, diventava ognora più serio, perchè la causa originaria, per la quale si venne principalmente a questo fatto, andava a riprodursi tutta intera e più grave.

I 1200 operai i quali trovano lavoro nei due opifici, si vedevano venir meno il lavoro sotto le mani, ed io mi trovava continuamente alle strette con le domande che mi piovevano da ogni parte, perchè avessi alimentato gli opifici con nuovi lavori.

Io a ciò mi sono sempre rifiutato, per la semplice considerazione che, aggiungere novelli lavori non si poteva più che per conto diretto dello Stato; e d'altronde, come lo Stato poteva intrudersi in uno stabilimento che non era suo, non essendovi l'ente contro il quale avere l'azione? Bisognava dunque trovare un modo di uscire da questa situazione, pur non rinunciando al concetto dell'esercizio dello stabilimento; imperocchè può essere questione del modo, ma quanto al fare rimanere in piedi uno stabilimento di tanta importanza (molto più che così pochi ne esistono in Italia) non poteva esservi dubbio, e in ciò sono anche io d'accordo coll'onorevole Castellano.

Si stava cercando questo modo non nocivo agli interessi dello Stato, quando i lavori cominciarono a venir meno, e gli operai cominciarono anche ad essere licenziati. Fra due o tre settimane si dovrebbe licenziarne 200 e poi di seguito, dimodochè alla fine di ottobre o di novembre, se ben ricordo, secondo i rapporti ricevuti, tutti i 1200 operai non avrebbero più lavoro.

D'un tratto, in questi ultimi giorni, il Banco di Napoli (nè posso dire che abbia torto) chiese perentoriamente che la situazione delle cose venisse resa legale. Considerando, egli disse, che le convenzioni Depretis vanno soggettate ad un'inchiesta (questo lo diceva nel supposto che sarebbe approvata la presente legge, e che le convenzioni rimanessero sottoposte ad inchiesta), e visto che a venirne a capo passerà un tempo che io, Banco di

Napoli, non posso determinare, ma che sarà certamente lungo, assolutamente non posso proseguire nella via delle anticipazioni; e se dentro al primo di luglio, ossia durante la discussione della legge, alla quale appunto si riferiscono le convenzioni del 22 novembre, voi non farete determinare la mia posizione in modo legale, sospenderò i pagamenti. Davanti a questa intimazione io non aveva che tre partiti cui appigliarmi. Uno, non darmene per inteso, e dire: chiudete gli stabilimenti.

Contro di questa soluzione sorsero gravi considerazioni, che riguardano il mio collega dell'interno più di quel che riguardino il dicastero dei lavori pubblici.

Un secondo partito quello si era di presentare un progetto di legge speciale, e convengo coll'onorevole Gabelli che era il più corretto, e sarebbe stato desiderabile che avessi potuto adottarlo. Ma nella stretta di tempo in cui ci trovavamo, colla quasi certezza che fra pochi giorni la Camera avrà prese le sue vacanze, non restava più che il terzo partito, quello che ha l'apparenza della sorpresa, ma che non ne ha certamente l'intenzione. D'altronde io ho dovuto considerare che qui trattavasi di un progetto di legge, col quale lo stabilimento di Pietrarsa aveva una specie di relazione, imperocchè lo stabilimento di Pietrarsa costruisce esclusivamente, o quasi esclusivamente, vagoni, carrozze e locomotive per le ferrovie. Trattandosi adunque di prendere in esercizio una vasta rete, quale è quella dell'Alta Italia, era naturale quasi che profittassi dell'occasione per vedere di uscire da questo viluppo. Con ciò non intendo che lo stabilimento di Pietrarsa debba essere alimentato a pregiudizio di altri stabilimenti. Lo stabilimento di Pietrarsa fu, ed era anche recentemente quasi esclusivamente alimentato dalla costruzione del materiale mobile delle Calabro-Sicule, che sono dello Stato, delle Meridionali e delle Romane. Queste tre reti bastano, secondo me, per qualche tempo almeno, a dare alimento sufficiente agli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili.

Io aveva in questi giorni anche pronto del lavoro, ma per le ragioni che ho detto non mi sono azzardato mai di dare le disposizioni per intraprenderlo ad onta delle più incalzanti raccomandazioni.

Messo così in chiaro lo stato delle cose, debbo confessare che se mi fossi trovato a caso vergine, vale a dire davanti ad uno stabilimento che era retto da una società, la quale andava in fallimento; e la società fosse venuta dal Governo a dire: credete che io debba licenziare gli operai e chiudere lo stabilimento? Io avrei risposto francamente: regolatevi secondo i vostri interessi. Perchè io non credo

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

che lo Stato possa farsi garante della durata di tutti gli stabilimenti industriali.

Io non entro a discutere se tutte le ragioni che regolarono la condotta del Ministero precedente fossero state buone; credo che di buone ve ne fossero anche allora, e molte dal lato delle considerazioni di ordine pubblico. Io guardo la questione come è nello stato attuale. Oggi la cosa era diventata più grave di quello che poteva essere prima; imperocchè quasi non ci restava libertà di scelta; non ci restava che a compiere un atto brusco, e quasi lo chiamerei crudele; non ci restava che a chiudere *ex abrupto* i due stabilimenti, oggi che la società non è più in piedi.

Poichè dunque si stava discutendo un progetto di legge, il quale aveva pure una certa relazione con uno stabilimento per provviste di materiale mobile ferroviario, abbiamo creduto potesse essere il caso di un'aggiunta alla legge in esame, perchè la inchiesta indaghi in primo luogo se vi sia l'opportunità e l'utilità di riscattare per conto dello Stato i due stabilimenti, ed in secondo luogo per introdurre una qualche disposizione che faccia facoltà al Governo di poter alimentare temporaneamente con nuovi lavori i medesimi stabilimenti. Se si preferisse invece uno speciale progetto di legge, non avrei nessuna difficoltà di presentarlo; ma siccome mi pare impossibile di poterlo discutere in tempo, così dichiaro che mi contenterei anche di una disposizione che facesse facoltà al Governo di provvedere durante le vacanze parlamentari, salvo a presentare un progetto di legge verso la fine dell'anno, se si vuole.

Detto questo, io pregherei la Camera di lasciare in sospenso la votazione, seppure ci si arriverà, della seconda aggiunta, la quale appunto concerne la parte principale della proposta ministeriale, per dar tempo a trovare l'accordo colla Commissione, la quale oggi non ha potuto occuparsene compiutamente. Domanderei adunque che la seconda aggiunta fosse lasciata in sospenso fino a domani, perchè la Commissione abbia tempo di esaminarla.

PRESIDENTE. L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare.

Molte voci. La chiusura! la chiusura!

DEPRETIS. Io ho chiesta la parola per un fatto personale.

GABELLI. Dacchè l'onorevole ministro...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Scusi un momento. È stata domandata la chiusura.

GABELLI. Parlerò contro la chiusura.

PRESIDENTE. Aspetti che domandi prima se è appoggiata, riservando la parola all'onorevole Gabelli, ed all'onorevole Depretis per fatti personali, e

di più all'onorevole relatore per dire se accetta o no l'aggiunta all'articolo 1.

Coloro che appoggiano la chiusura si alzino.

(È appoggiata.)

L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare contro la chiusura.

GABELLI. Dacchè l'onorevole ministro ha dichiarato che domanda la votazione della prima aggiunta, e riserva la seconda, non so prima di tutto che cosa si possa chiudere. Si riserva anche...

PRESIDENTE. Si riserva l'aggiunta all'articolo 4, che non è ancora in discussione.

GABELLI. E quindi non si può chiudere la discussione.

PRESIDENTE. Dica le ragioni, e la Camera deciderà.

GABELLI. La questione dell'opificio di Pietrarsa entra tanto nella prima quanto nella seconda questione.

Ora l'onorevole ministro dice che la seconda aggiunta la riserva: ed è naturalmente riservata la questione, perchè ancora non è in discussione l'articolo 4. Se si intende chiudere l'intera discussione, vi si oppone, non solo la ragione dei tanti fatti che abbiamo sentiti e che vanno discussi, e le riserve fatte dall'onorevole ministro, ma questo che sopra l'articolo 4 non è possibile di fare chiusura.

Se si tratta della prima aggiunta, siccome per la prima non ci ho difficoltà neppure io, chiudiamola pure. (*Movimenti diversi*)

PRESIDENTE. Metto ai voti la chiusura della discussione sull'articolo 1, riservando la parola all'onorevole Depretis ed all'onorevole Gabelli, per fatti personali, e all'onorevole relatore per dichiarare se la Commissione accetta l'aggiunta all'articolo 1.

Chi approva la chiusura è pregato di alzarsi.

(La chiusura è ammessa.)

Ora spetta di parlare all'onorevole Depretis per un fatto personale.

Procuri di essere breve.

DEPRETIS. Ho domandato la parola per un fatto personale, stante alcune espressioni sfuggite forse all'onorevole ministro.

L'onorevole ministro disse: se fossimo a caso vergine, non avrei difficoltà di lasciare che la società di Pietrarsa si scioglia, se non può andare avanti, che lo stabilimento si chiuda e gli operai vengano licenziati; ma la cosa è pregiudicata, e non posso quindi accettare questa risoluzione.

Se il ministro la pensa così, io dico che può attuare questa sua risoluzione, poichè certo la cosa non è stata pregiudicata dalla precedente amministrazione.

Non vi sono impegni finanziari di nessuna specie, ed il contratto contiene una clausola sospensiva e

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI -- TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

può ritenersi come non avvenuto, se le convenzioni si intendono respinte.

L'amministrazione precedente, in pendenza dei contratti per la nuova costruzione che dovevano essere sottoposti al Parlamento, ha chiesto a tutti quelli che avevano un interesse diretto od indiretto a che lo stabilimento di Pietrarsa continuasse, se intendevano aderire ad una combinazione che permettesse allo stabilimento di continuare fino al giorno in cui la sorte delle convenzioni si sarebbe decisa.

Questo è tutto quello che ha fatto il Ministero precedente: niente altro. Non vi sono impegni per l'erario di nessuna specie. Non credo che in questi due mesi si siano cambiate le condizioni di Pietrarsa, le quali si possono riassumere in brevi tratti.

La società non può reggere, adopero questa frase, ha molti creditori, e primo fra questi il Banco di Napoli. Sono affidati allo stabilimento di Pietrarsa lavori per somme considerevoli. Da chi furono date le commissioni di questi lavori? Dal Governo, dalle società delle Romane e dalle Meridionali, che dopo il contratto di riscatto si trovano sotto la tutela del Governo, e vi staranno finchè sul riscatto non si sia deciso.

La società di Pietrarsa ha tutti questi lavori cominciati: ebbene facciamo punto, licenziamo gli operai: in che condizioni si troveranno tutti i creditori, compresi il Governo e le società che avevano dato le commissioni di questi lavori? Certamente in una condizione deplorabile.

Invece, se c'è modo di fare che questi lavori si finiscano, certo che le condizioni degli interessati e degli stessi creditori che avevano affari con lo stabilimento verranno ad essere migliorate.

Il Governo adunque che cosa ha fatto? Ha fatto una buon'azione senza pregiudizio della finanza, aiutando degli enti alla cui prosperità il Governo deve interessarsi, poichè si tratta di società sulle quali lo Stato esercita la sua tutela.

Dunque io vedo che la precedente amministrazione non ha fatto altro che migliorare le condizioni dello stabilimento di Pietrarsa; il caso è dunque perfettamente vergine, e se l'onorevole ministro vuol provvedere nel modo che ha detto, lo faccia: egli ha la responsabilità del Governo, e vedrà poi quali saranno le conseguenze e pel Governo e pel pubblico.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare per dichiarare se accetta o no l'aggiunta proposta dall'onorevole ministro.

NERVO, relatore. La Giunta ha esaminato stamane un fascicolo di documenti che l'onorevole ministro si è compiaciuto di trasmetterle; ha trovato che fra

cotesti documenti non esistevano sufficienti notizie per farsi un criterio della situazione giuridica dello Stato verso lo stabilimento di Pietrarsa e verso il Banco di Napoli.

Per lo meno, dalla discussione che si fece, risultò la necessità di avere degli schiarimenti sopra gli impegni che lo Stato ha già potuto prendere verso il Banco di Napoli, e quali sarebbero gli altri impegni che esso assumerebbe ancora, qualora venisse adottata la proposta dell'onorevole ministro per lavori pubblici, di autorizzare cioè il Governo a prendere col Banco di Napoli gli accordi necessari per continuare i lavori nei due stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, finchè l'inchiesta chiarisca se convenga allo Stato di operarne il riscatto.

In seguito di ciò fu pregato l'onorevole ministro per lavori pubblici di venire in seno della Giunta per favorire gli opportuni schiarimenti. Si è discusso da mezzo giorno fino circa a un'ora; ma poi, la necessità di venire nell'Aula, ha impedito e ministro e Commissione di venire ad una risoluzione sopra questo punto; onde ci siamo intesi di riunirci nuovamente domattina poichè veramente si tratta di una cosa abbastanza importante, massime per coloro che non hanno conoscenza dei particolari.

In conseguenza di che dichiaro che la maggioranza della Giunta per ora accetterebbe soltanto la prima della due aggiunte proposte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, e che riguarda l'inchiesta.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro accetta questa modificazione proposta dalla Giunta?

Voci. Domani! domani!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io, se non dispiace alla Camera, preferirei che questa discussione fosse rimandata a domani, perchè così potremmo intenderci colla Commissione.

Voci. Sì! sì! Domani!

PRESIDENTE. Allora quest'articolo è rinviato a domani.

NERVO, relatore. Si potrebbe votare la prima parte dell'articolo. (*No! no!*)

PRESIDENTE. La discussione è rimandata alla prossima seduta.

Voci. Domani! domani!

PRESIDENTE. Si deciderà dopo se debba o no tenersi seduta domani.

NERVO, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Scusi, parlerà dopo.

PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Adamoli a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

ADAMOLI, relatore. Mi pregio di presentare alla Camera la relazione sulle modificazioni ed aggiunte alla legge 22 gennaio 1875, relativa alle pensioni vitalizie dei Mille di Marsala. (V. *Stampato*, n° 82-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito pure l'onorevole Polti a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

POLTI, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge concernente la aggregazione dei comuni di Pigra e di Arzegno al mandamento di Castiglione d'Intelvi. (V. *Stampato*, n° 86-A.)

PRESIDENTE. Anche questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito finalmente l'onorevole Zeppa a venire alla tribuna per presentare parimente una relazione.

ZEPPA, relatore. Mi do l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge concernente l'aggregazione dei comuni di Manziana e di Canale al mandamento di Bracciano. (V. *Stampato*, n° 78-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà pur essa stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE.

PRESIDENTE. Cosa voleva dire l'onorevole Nervo?

NERVO, relatore. Io voleva proporre alla Camera di votare fin da ora l'articolo 1, quale è stato proposto dalla Commissione, e di occuparsi poi domani dell'aggiunta ministeriale.

PRESIDENTE. Adesso già è presa la deliberazione. Ormai è rinviato tutto alla prossima seduta.

Voci. No! no! (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ma, scusino, l'articolo 1 è stato rinviato.

Voci. L'aggiunta sola.

PRESIDENTE. Mi pare che l'onorevole ministro abbia chiesto, che la discussione fosse rimandata a domani.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io parlava dell'aggiunta.

PRESIDENTE. Dunque, poichè ora l'onorevole ministro ha spiegato meglio il suo concetto, metterò ai voti la prima parte dell'articolo 1:

« Una Giunta procederà ad una inchiesta per riconoscere se ed in quale misura i sistemi di esercizio di ferrovie finora seguiti e le condizioni, i criteri, i calcoli, su cui si fondano le convenzioni finora stipulate, rispondano all'interesse dello Stato; ed inoltre quali siano i metodi da preferirsi per

le concessioni dell'esercizio medesimo all'industria privata.

« La inchiesta sarà pubblica. »

(È approvato.)

Viene dunque rinviata a domani la votazione sull'aggiunta.

Procediamo innanzi. (*Rumori*)

ANNUNZIO E SVOLGIMENTO DI TRE DOMANDE D'INTERROGAZIONE DEI DEPUTATI SELLA, ALVISI E INDELLI AL MINISTRO DELL'INTERNO, SOPRA UNA DIMOSTRAZIONE FATTA CONTRO IL CONSOLE AUSTRO-UNGHERESE IN VENEZIA.

PRESIDENTE. Annunzio alla Camera che furono presentate tre domande d'interrogazione all'onorevole ministro dell'interno. (*Oh! — Rumori*)

La prima è dell'onorevole Sella:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno intorno alle dimostrazioni contro una potenza amica avvenute in una città del regno. »

La seconda è dell'onorevole Alvisi:

« Il sottoscritto domanda di interrogare il ministro dell'interno sopra una dimostrazione che dicesi avvenuta in Venezia dinnanzi all'abitazione del console austriaco. »

La terza è dell'onorevole Indelli:

« Il sottoscritto domanda d'interrogare il presidente del Consiglio ed il ministro dell'interno sulla dimostrazione che dicesi avvenuta in Venezia contro il console austriaco. » (*Mormorio*)

Domando all'onorevole ministro dell'interno, che è presente, se e quando intende rispondere a queste interrogazioni.

ZANARDELLI, ministro per l'interno. E meglio che io risponda subito per porre in chiaro i fatti.

PRESIDENTE. Allora, se la Camera acconsente, si procederà subito allo svolgimento di queste interrogazioni.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sella.

SELLA. Nei giorni passati è corsa notizia di talune perturbazioni dell'ordine pubblico avvenute in alcuni punti del regno; ma, trattandosi di questioni interne, io non mi maraviglio che non se ne sia fatto cenno in quest'Aula.

Oggi, peraltro, si parla di un fatto che è di tale natura da commuoverci, e per la sua entità e perchè riguarda le nostre relazioni con una potenza amica. Si dice infatti che in una delle città precipue del regno sia avvenuta una dimostrazione contro l'Austria e si aggiunge che la dimostrazione è avvenuta in Venezia, e contro l'abitazione del console

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

austriaco. Sono stati rotti i vetri, ed è stato gettato a terra lo stemma dell'impero Austro-ungarico.

Questa notizia non può non produrre dolorosa impressione nel nostro paese, che desidera di essere in relazioni di pace e di amicizia coll'impero Austro-ungarico; ed essa non può non meravigliare tutti coloro, i quali ricordano il contegno pieno di patriottismo e di tatto che tenne Venezia quando l'imperatore d'Austria, nel 1875, si recò a restituire solennemente la visita fattagli dal compianto nostro Re Vittorio Emanuele.

Io interrogo quindi il Governo per conoscere se siano vere le voci che corrono, se le autorità locali abbiano fatto il loro dovere e in qual modo, come egli consideri i fatti occorsi, e se sia suo intendimento di impedirne in ogni caso la rinnovazione.

PRESIDENTE. Essendoci altre due analoghe domande di interrogazione, darò licenza di parlare all'onorevole Alvisi per svolgere la sua interrogazione, e poscia all'onorevole Indelli.

ALVISI. Io non ho a fare che la stessa interrogazione dell'onorevole Sella, inquantochè mi pare impossibile che i Veneziani, i quali hanno mostrato, nell'eroica difesa del 1848-49, come si combattano i nemici della propria nazionalità, ed hanno mostrato poscia, e precisamente in occasione della venuta dell'imperatore d'Austria, come si accolgano rispettosamente gli alleati (*Bene!*), mi pare impossibile, ripeto, che una frazione qualunque del popolo veneziano abbia commesso un atto di offesa, e sia trascorsa ad uno sfregio che sarebbe poco degno di un popolo civile, e più indegno di un popolo libero. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Indelli ha facoltà di parlare per svolgere la sua interrogazione.

INDELLI. Io non ho che ad associarmi ai sentimenti espressi dagli onorevoli Sella ed Alvisi.

Lo scopo della mia interrogazione è quello di provocare dal Governo delle dichiarazioni le quali valgano a tranquillare gli animi, e facciano anche testimonianza, come spero, della esagerazione delle notizie corse intorno ai fatti di Venezia.

Una città che ha dato prova di tanta saggezza politica, di tanta calma in momenti in cui tutta la nazione aveva gli sguardi fissi sopra di essa, non credo che possa dare ragione ad una potenza amica di lagnarsi che è stata offesa in ciò che v'è di più sacro, nell'ospitalità ai rappresentanti stranieri.

Perciò io domando al Governo quale fu il contegno delle autorità innanzi a fatti così deplorabili, e non dubito che darà alla Camera l'assicurazione che simili fatti non si ripeteranno.

MINISTRO PER L'INTERNO. Io sono lieto che gli onorevoli deputati Sella, Alvisi, ed Indelli mi abbiano

portato l'occasione di dire alla Camera quali sono i fatti, fatti pur troppo deplorabilissimi e riprovevolissimi, accaduti a Venezia e quale sia il giudizio che intorno ai medesimi reca il Governo.

È un fatto pur troppo sussistente, poichè mi risulta da rapporti ufficiali, che ieri sera verso le ore 9, essendosi sparsa in Venezia la notizia che era stata proibita una gita di piacere che i triestini si proponevano di fare oggi a quella città, dietro tal voce nella piazza di San Marco una turba di giovani (son queste le parole dei telegrammi che ho ricevuto), una turba di giovani uscì nelle grida di *viva Trieste, viva il Trentino, viva l'Istria* e simili, mentre in pari tempo ottenne dalla banda il suono della marcia Reale. Tosto dopo alcuni di quei giovani si recarono in un calle ove trovavasi l'abitazione del console austriaco ed ivi, ripeto, per opera di pochissimi di que' giovani, accadde effettivamente che si spezzarono i vetri della casa del console ripetendo le grida preindicate ed atterrando lo stemma austro-ungarico che ivi trovavasi infisso. È superfluo soggiungere che questo stemma, per parte dell'autorità, venne ricollocato immediatamente al suo posto; osserverò piuttosto che il rappresentante l'autorità governativa si recò tosto personalmente dal console ad esprimere le più vive manifestazioni del proprio rammarico.

Questa mattina per tempo mi pervenne notizia di questo fatto, il quale fu da me e da tutti i miei colleghi del Ministero altamente deplorato e riprovato. Debbo anzi soggiungere, poichè l'onorevole Sella parlò del contegno tenuto altra volta da Venezia verso l'Austria nell'occasione della visita che l'imperatore austro-ungarico fece al Re nostro, che io non posso considerare i disordini narrati come un fatto attribuibile alla cittadinanza di Venezia. Venezia, città non meno di qualsiasi altra ospitale, città eminentemente civile, segnalata per gentilezza di costumi, è tale mai sempre quale si mostrò nell'occasione della visita dell'imperatore d'Austria alcuni anni or sono. E tanto è ciò vero, che, secondo quanto mi consta pure dai rapporti ufficiali, un grande numero di cittadini si recò a far visita al console stesso e furono ad esso console inviati in grandissimo numero i biglietti di visita della cittadinanza. (*Benissimo!*)

Questi fatti adunque, i quali, soggiungo anch'io, facendo eco alle parole degli onorevoli interpellanti, sono incredibili in una città costumata e civile come Venezia, questi fatti non possono essere che opera di pochi, ed io voglio credere siano uomini che non hanno mai operato qualche cosa di utile per la patria, quelli che credono che alla patria si giovi in tale maniera. (*Benissimo!*)

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

Io dunque dichiaro che, come i fatti medesimi mi hanno costernato immensamente, altrettanto m'impongono il dovere di far sì che, se colpa vi è stata da parte dell'autorità nel non averli impediti, questa colpa sia scontata severamente.

Informatomi se e quale colpa vi sia, dichiaro che saranno puniti quei funzionari a cui la colpa stessa possa essere imputabile. (*Bene!*)

E i provvedimenti che a quest'uopo e in tal senso venissero presi, saranno il mezzo più salutare a raggiungere lo scopo accennato dall'onorevole Sella, quello, cioè, che tali fatti non si abbiano ulteriormente a rinnovare.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Sella se è soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro.

SELLA. Io ho udito con molto piacere ciò che l'onorevole ministro ci ha detto intorno al contegno di quella patriottica città, che è Venezia, e mi dichiaro pure soddisfatto degl'intendimenti da lui espressi, che cioè se taluno avesse mancato al dover suo, il Governo provvederà. Io ne sono lieto, perchè tutti i funzionari impareranno che l'ordine, sempre necessario, in certi casi è assolutamente indispensabile. Per conseguenza io mi tengo pago delle parole dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Alvisi è soddisfatto?

ALVISI. Non ho più nulla a soggiungere dopo le dichiarazioni di piena soddisfazione dell'onorevole Sella e gli schiarimenti dati dall'onorevole ministro dell'interno.

PRESIDENTE. Rivolgo la stessa domanda all'onorevole Indelli.

INDELLI. Nemmeno io ho altro ad aggiungere e ringrazio l'onorevole ministro delle assicurazioni date alla Camera.

PRESIDENTE. L'incidente è esaurito.

Articolo 2.

Voci. Domani! domani!

Altre voci. Avanti! avanti!

PRESIDENTE. Abbiamo pazienza un momento, ci sono due proposte.

Voci. Domani! domani!

PRESIDENTE. Ma scusino, stieno ai loro posti.

Ci sono due domande firmate da diversi deputati, Ercole, Delvecchio Pietro ed altri, i quali domandano che si tenga seduta domani.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Scusino.

Una di queste domande fissa anche l'ora della seduta al tocco.

Devo fare osservare che l'onorevole ministro delle finanze mi ha ora dichiarato che non potrà domani intervenire alla Camera, perchè deve esser presente al Senato per la discussione della legge sulla pro-

roga del corso legale. (*Interruzioni e conversazioni*)

Non interrompano.

Questo io dico per l'ordine del giorno.

Dunque, siccome il ministro delle finanze non può intervenire domani, se la Camera decide di tenere seduta...

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE... bisogna limitare l'ordine del giorno al seguito della discussione del progetto di legge per l'esercizio delle ferrovie italiane e poi agli altri progetti di legge per i quali non è necessario l'intervento del ministro delle finanze, cioè: aggregazione del comune di Presenzano alla provincia di Terra di Lavoro; modificazioni alla legge sul notariato, e disposizioni relative all'ordinamento giudiziario. Ma è già molto se si finirà la legge che stiamo discutendo.

Dunque domani la Camera intende di tenere seduta?

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Quelli i quali approvano che si tenga seduta domani si alzino.

(La Camera delibera di tener seduta domani.)

Alle due o al tocco?

Voci. Al tocco.

PRESIDENTE. Allora domani al tocco seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 1/2.

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.

Discussione dei progetti di legge:

2° Aggregazione del comune di Presenzano alla provincia di Terra di Lavoro;

3° Modificazioni della legge relativa all'ordinamento del notariato;

4° Abrogazione dell'articolo 202 del decreto sull'ordinamento giudiziario;

5° Discussione del bilancio definitivo della entrata pel 1878.

Discussione dei progetti di legge:

6° Ordinamento degli arsenali della marina militare;

7° Abolizione di alcune tasse di navigazione;

8° Costruzione di una dogana centrale in Milano;

9° Abrogazione di articoli della legge 29 maggio 1864, e disposizioni sul facchinaggio nel porto di Genova.