

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

CCLII.

1^a TORNATA DI SABATO 28 GIUGNO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizioni. = Congedi. = Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove strade ferrate — Approvazione degli articoli 24, 25, 26 e 27 — Osservazioni del deputato Nervo sull'articolo 28, perchè le facilitazioni alle provincie ed ai comuni create per la costruzione delle strade ferrate possano estendersi anche a quella delle ordinarie obbligatorie — Proposta di aggiunta del deputato Mongini, il quale è pronto a ritirarla se il Ministero dichiara che il senso n'è già compreso nella legge --- Il deputato Mancardi svolge un suo emendamento all'articolo 28 — Il ministro dei lavori pubblici, Mezzanotte, risponde alle osservazioni fatte dai precedenti oratori — Il relatore Grimaldi espone l'avviso della Commissione sugli emendamenti dei deputati Mongini e Mancardi, e sulle osservazioni del deputato Nervo — Il deputato Mongini ritira il suo emendamento — Il deputato Mancardi chiede sia sospesa la votazione dell'articolo 28 — La Camera approva questa sospensiva, e quindi l'articolo 29 senza osservazioni — Il deputato Nervo propone che si tolga la parola semestrale nel primo alinea dell'articolo 30 — Il deputato Mancardi svolge un suo emendamento all'articolo 30 — La Camera delibera di sospendere la votazione dell'articolo 30 — Il deputato Cavalletto ritira un suo emendamento all'articolo 31, che è approvato con alcune modificazioni proposte dalla Commissione — Il deputato Allievi fa alcune osservazioni relative alla forma della operazione finanziaria di cui si parla nell'articolo 28, che era stato sospeso --- Il deputato Plutino Agostino sostiene le ragioni, per le quali il deputato Allievi ha presentato il suo emendamento. = Il deputato Incagnoli presenta la relazione sul disegno di legge per disposizioni sulla tassa di fabbricazione degli spiriti. = Annunzio di una interrogazione del deputato Ferrari al ministro dell'interno, sui tentativi di evasione recentemente avvenuti nelle carceri di Genova. = Brevi osservazioni del deputato Romano Giuseppe circa l'emendamento proposto dal deputato Allievi — Risposta del ministro delle finanze agli oratori, che hanno parlato circa il detto emendamento --- Considerazioni del deputato Sella sull'articolo 28.*

La seduta ha principio alle ore 10 07 antimeridiane.

Il segretario Mariotti dà lettura del processo verbale della precedente tornata antimeridiana, il quale è approvato; quindi del seguente sunto di una petizione:

2225. La presidenza del Consiglio direttivo della società anonima della ferrovia da Biella a Santhià si rivolge alla Camera perchè voglia invitare il Governo ad assumere l'esercizio di quella linea al 1° gennaio 1880 al 50 per cento del prodotto lordo, oppure ad addivenire ad un compromesso pel riscatto della ferrovia medesima.

PRESIDENTE. L'onorevole Minervini telegrafa che, trovandosi malato, è dolente di non poter recarsi a Roma per le votazioni imminenti, e chiede un congedo.

L'onorevole Mari chiede pure un congedo per motivi di famiglia.

Se non vi sono obiezioni, questi due congedi si intenderanno accordati.

(Sono accordati questi due congedi.)

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE
PER COSTRUZIONE DI NUOVE STRADE FERRATE.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate.

Ieri la Camera approvò i primi 23 articoli del disegno di legge; oggi dunque si deve incominciare la discussione dell'articolo 24. L'articolo 24 corri-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

sponde all'articolo 23 della Commissione. In questo articolo Commissione e Ministero hanno introdotta una variazione di cifre in seguito al prolungamento di un anno per le costruzioni. Do lettura di questo articolo:

« Art. 24. È autorizzata la spesa di 1,260,000,000 lire per le costruzioni ferroviarie contemplate nella presente legge, per soddisfare agli impegni relativi a ferrovie, dipendenti da leggi precedenti, e per provvedere le nuove linee del necessario materiale mobile.

« Questa spesa sarà imputata sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici, a datare dal 1880 a tutto il 1900, in guisa che gli stanziamenti annui risultino della effettiva somma di 60,000,000 di lire. »

Ha facoltà di parlare intorno a quest'articolo l'onorevole Nervo.

NERVO. Rinunzio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Angeloni.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. Non essendo presente, perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Allievi.

Neppur egli è presente, quindi perde il suo turno.

A quest'articolo ha proposto un emendamento l'onorevole Gabelli. L'emendamento è del tenore seguente:

« Il fondo di 60,000,000 stabilito all'articolo precedente sarà aumentato di tutti i benefizi netti che si otterranno dagli esercizi delle nuove linee contemplate dalla presente legge mano a mano che siano aperte e sarà diminuito di tutte le perdite che avessero a verificarsi negli esercizi stessi. »

È presente l'onorevole Gabelli?

Non è presente; quindi s'intende ritirato il suo emendamento.

Non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo 24 di cui ho dato testè lettura.

(È approvato.)

Verremo ora all'articolo 25 il quale corrisponde all'articolo 24 del disegno della Commissione.

Ora Commissione e Governo d'accordo hanno fuso insieme i due articoli 25.

Do lettura di questa nuova compilazione:

« Art. 25. Per le spese dipendenti dagli oneri derivanti allo Stato per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate, e per lavori in conto capitale relativi a ferrovie in esercizio, sono stabiliti i seguenti stanziamenti, da ripartirsi secondo i diversi oggetti in capitoli distinti

nei bilanci successivi del Ministero dei lavori pubblici.

« Esercizio 1880	L.	32,500,000
» 1881	»	28,500,000
» 1882	»	19,590,000
» 1883	»	14,898,817
» 1884	»	12,500,000
» 1885	»	10,000,000
» 1886	»	8,500,000
» 1887	»	7,500,000
» 1888	»	7,500,000
» 1889	»	5,600,000
» 1890	»	5,600,000
» 1891	»	5,600,000
» 1892	»	5,600,000
» 1893	»	5,600,000

Totale L. 169,398,817 »

Intorno a quest'articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

NERVO. Rinunzio.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, nessuno chiedendo di parlare, e non essendo presentato alcun emendamento, pongo ai voti l'articolo 25 di cui ho dato testè lettura.

(È approvato.)

« Articolo 26.

Quest'articolo 26 corrisponde per la sua numerazione all'articolo 25 della Commissione, ma in questi articoli 25 e 26, d'accordo fra Commissione e Governo, sono stati modificati gli stanziamenti in seguito alla protrazione degli anni.

Do lettura del nuovo articolo:

« Art. 26. Per le ferrovie a costruirsi dallo Stato di cui ai numeri 1 e 2 della tabella annessa all'articolo 2 della presente legge, è assegnata la complessiva somma di lire 76,400,000 da ripartirsi nei seguenti esercizi:

Esercizio 1880	L.	10,000,000
Id. 1881	»	10,000,000
Id. 1882	»	12,000,000
Id. 1883	»	9,000,000
Id. 1884	»	7,000,000
Id. 1885	»	6,000,000
Id. 1886	»	6,000,000
Id. 1887	»	6,000,000
Id. 1888	»	4,000,000
Id. 1889	»	2,400,000
Id. 1890	»	2,000,000
Id. 1891	»	2,000,000

Totale come sopra . . L. 76,400,000

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

« Per le altre linee di cui ai numeri 3, 4, 5, 6, 7 e 8 della tabella annessa allo stesso articolo 2 è assegnata la complessiva somma di lire 353,600,000, e questa sarà ripartita nei singoli esercizi, a partire dal 1880 a tutto il 1894, come segue:

Esercizio 1880 . . .	L.	9,600,000
Id. 1881 . . .	»	11,000,000
Id. 1882 . . .	»	16,000,000
Id. 1883 . . .	»	23,000,000
Id. 1884 . . .	»	26,000,000
Id. 1885 . . .	»	29,000,000
Id. 1886 . . .	»	30,000,000
Id. 1887 . . .	»	31,000,000
Id. 1888 . . .	»	33,000,000
Id. 1889 . . .	»	36,000,000
Id. 1890 . . .	»	36,000,000
Id. 1891 . . .	»	33,000,000
Id. 1892 . . .	»	22,000,000
Id. 1893 . . .	»	10,000,000
Id. 1894 . . .	»	8,000,000

Totale come sopra . . L. 353,600,000

Su quest'articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

PANATTONI. Al punto in cui è giunta la discussione, rinunzio a parlare. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Vastarini-Cresi ha facoltà di parlare.

Una voce. Non c'è.

PRESIDENTE. L'onorevole Vastarini-Cresi non essendo presente, perde il suo turno di parola.

Nessun altro oratore essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo 26 di cui ho dato lettura.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

L'articolo 27 della proposta governativa corrisponde all'articolo 26 del disegno della Commissione.

Però Commissione e Ministero, in seguito agli stanziamenti mutati, hanno pure mutato le cifre in questo articolo.

Di più hanno introdotto d'accordo un'aggiunta che faccio particolarmente rilevare: ed è quella che incomincia colle parole *Il riparto della spesa* e finisce colle parole *della presente legge*. Intanto do lettura dell'articolo 27 nuovamente concordato:

« Le somme che, prelevati gli stanziamenti per le spese di cui ai precedenti articoli 25 e 26, e per lo acquisto dell'occorrente materiale mobile avvanzeranno sull'annuo assegno complessivo di 60 milioni di lire, saranno attribuiti ai lavori di costruzione delle linee delle altre categorie, di cui

agli articoli 3, 5 e 10, e saranno ripartiti nei singoli esercizi a partire dal 1880 a tutto il 1900 nella proporzione dell'importo totale del contributo dello Stato, rispettivamente assegnato per le categorie stesse, cioè:

« Per le linee di cui all'articolo 3 (2ª categoria) - Contributo dello Stato L. 253,566,600

« Per le linee di cui all'articolo 5 (3ª categoria) - Contributo dello Stato » 259,797,120

« Per le linee di cui all'articolo 10 (4ª categoria) - Contributo dello Stato » 105,630,000

Totale . . . L. 618,993,720

« Il riparto della spesa per le linee di cui all'articolo 3 (categoria 2ª) comprenderà un periodo di anni 18, ossia dal 1880 a tutto il 1897, ed un periodo di anni 21, cioè dal 1880 a tutto il 1900, il riparto della spesa per le linee di cui agli articoli 5 e 10 della presente legge (categorie 3ª e 4ª).

« Quelle somme, che in un anno non vi fosse modo di erogare in una di queste categorie di spesa, potranno essere nell'anno stesso assegnate alle altre categorie, salvo la debita reintegrazione negli anni seguenti. »

Sull'articolo 27 è iscritto l'onorevole Allievi.

(*Non è presente.*)

Non essendo presente, perde il suo turno di parola.

Non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti questo articolo.

(È approvato.)

Articolo 28 del Governo, che corrisponde all'articolo 27 del disegno di legge della Commissione.

Governo e Commissione si sono posti d'accordo nella seguente compilazione:

« Presso l'amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti e all'immediata dipendenza della medesima vi sarà una Cassa delle strade ferrate garantita dallo Stato, allo scopo di procurare allo Stato medesimo, alle provincie, ai comuni ed ai loro consorzi i mezzi per soddisfare esclusivamente gli obblighi loro rispettivamente imposti dalla presente legge.

« I prestiti alle provincie, ai comuni, e loro consorzi, saranno fatti sopra delegazioni degli esattori delle imposte dirette, quali sono stabilite dagli articoli 3 e 7 della legge 27 marzo 1871, n° 131.

« Le delegazioni non potranno essere in numero maggiore di 75, e ciascuna delegazione non potrà importare un onere maggiore del quinto delle imposte erariali sui terreni e fabbricati per l'anno in cui il prestito verrà contratto.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

« Nel computo del quinto, di cui sopra, sarà incluso l'ammontare delle delegazioni che dallo stesso comune, o dalla stessa provincia, fossero già state rilasciate a norma della predetta legge del 27 marzo 1871, e dell'articolo 17 della legge del 27 maggio 1875, n° 2779.

« I contratti di mutuo fra le provincie, i comuni e loro consorzi e l'amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti (Cassa delle strade ferrate) andranno esclusivamente soggetti alla tassa fissa. La Cassa delle strade ferrate è quindi autorizzata a negoziare tanti titoli fruttiferi al 5 per cento, ammortizzabili in 75 anni, quanti valgano per procurarsi i 1260 milioni effettivi da fornire allo Stato in ragione di 60 milioni effettivi annui per lo spazio di anni 21.

« È autorizzata altresì a procurarsi nel suddetto periodo una somma effettiva che non potrà eccedere lire 169,294,597, per fare fronte alle richieste di prestiti delle provincie, comuni e loro consorzi per l'esclusivo pagamento di concorsi o delle anticipazioni di cui è cenno agli articoli 4, 5, 11, 15 e 31 della presente legge, in ragione dei prestiti accordati annualmente agli enti interessati.

« La detta Cassa verrà sottoposta alla sorveglianza diretta del Parlamento, esercitata da una Commissione eletta annualmente, la quale alla fine dell'anno riferirà con analoga relazione.

« La Cassa delle ferrovie renderà il conto giudiziale di ogni esercizio alla Corte dei conti.

« Con decreto reale verranno stabilite le norme opportune per il tempo, il modo ed il saggio delle emissioni, per il sorteggio ed il rimborso dei titoli, pel pagamento dei frutti e per tutt'altro riferentesi all'andamento amministrativo della Cassa predetta. »

Il primo iscritto sull'articolo 28 è l'onorevole Panattoni.

PANATTONI. Fo sacrificio delle mie convinzioni di fronte alla necessità che con questa legge si soddisfino le promesse fatte al paese. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Panattoni rinuncia a parlare. Onorevole Nervo, ha facoltà di parlare.

Voci a sinistra. Rinunzi!

NERVO. Io parlo per dichiarare che per lo stesso motivo annunziato dall'onorevole Panattoni rinunzio ad esprimere ciò che intendeva dire sul tenore di questo articolo. Per l'altro io chiedo permesso ai miei colleghi di fare un'osservazione che mi pare di molta importanza. Io avrei desiderato che l'onorevole ministro delle finanze fosse stato presente alla discussione di questo articolo col quale si va a creare un altro ente finanziario di grande rilievo nell'organismo delle nostre finanze, e sul quale sa-

rebbe stato mestieri che la Camera avesse fatto conoscere le sue vedute, perchè si tratta di un nuovo titolo che può avere una grande influenza sul consolidato italiano. Ma, dico, non essendo presente l'onorevole ministro delle finanze...

PRESIDENTE. Lo potremo far chiamare. Verrà mentre Ella espone le sue considerazioni.

NERVO... io mi restringerò ad un altro punto che importa a tutte le provincie del regno.

Qui si crea una cassa particolare per comodo dei comuni e delle provincie. Ed io mi associo ben volentieri a questo pensiero; imperocchè era tempo che si pensasse a qualche cosa di organico ed efficace per il credito di quei corpi morali. Mi sembra peraltro che non si sia badato ad un altro grande bisogno dei comuni e delle provincie, che è quello di procurarsi i capitali necessari per le strade ordinarie provinciali e comunali obbligatorie.

Se voi, onorevoli colleghi, guardate all'ultima statistica dei bilanci comunali trovate che i comuni spendono in media più di 100 milioni all'anno che si provvedono con operazioni di credito per sopperire a questi bisogni all'infuori delle ferrovie.

Voi ora create questa cassa speciale per rendere più agevole ai comuni e alle provincie di procacciarsi i capitali di cui abbisogneranno per promuovere l'esecuzione di queste nuove linee di comunicazione; ma è evidente che se non facilitate ad essi la costruzione ed il complemento delle strade comunali obbligatorie, che importano ai comuni 225 milioni di concorso, e delle provinciali per le quali occorrono alle provincie 150 milioni, come volete che questi corpi morali trovino, all'infuori dell'organizzazione di credito che istituite con la presente legge, trovino, dico, i mezzi per sopperire a questi evidenti bisogni? Io quindi avrei desiderato che fosse stato possibile combinare coll'onorevole ministro delle finanze, coll'onorevole ministro dei lavori pubblici e coll'onorevole Commissione qualche cosa che venisse a soddisfare a questi bisogni che io reputo assolutamente imperiosi. Imperocchè se noi procuriamo la costruzione delle ferrovie senza dare ai comuni e alle provincie i mezzi di aprire le strade affluenti, noi facciamo un'opera monca e insufficiente ai bisogni dello Stato. Faremo delle ferrovie che non renderanno più di mille o due mila lire al chilometro, mancando gli sbocchi delle strade provinciali e comunali.

E qui parlo particolarmente delle provincie meridionali che io vorrei dotate al più presto possibile delle vie ordinarie di comunicazione. Non essendo presente l'onorevole ministro delle finanze, io mi restringo a chiamare l'attenzione della Camera su questo argomento e desidererei che il ministro dei

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

lavori pubblici mi desse un qualche affidamento che il Governo studierà questa grave materia per completare i provvedimenti e riempire la lacuna che apparisce in quest'articolo.

PRESIDENTE. Ora v'è un emendamento dell'onorevole Mongini all'articolo 28, ed un altro dell'onorevole Mancardi.

Do prima lettura di quello dell'onorevole Mongini.

Aggiunta dopo il sesto comma :

« Le provincie, i comuni e loro consorzi potranno ottenere dalla Cassa delle ferrovie i prestiti per il pagamento di concorsi o di anticipazioni che convenissero con società o privati per la costruzione delle linee di loro interesse, sempre però nei limiti degli obblighi loro imposti colla presente legge. »

Domando se quest'emendamento sia appoggiato. (È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Mongini ha facoltà di svolgerlo.

MONGINI. Il mio emendamento ha per iscopo di togliere un dubbio, che cioè le provincie, i comuni e loro consorzi, accordando all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle linee, di cui devenissero concessionari, abbiano pure il diritto di prendere da quella Cassa le somme che essi dovrebbero a questi costruttori ed esercenti delle strade ferrate.

Io desidero avere una risposta intorno a questo mio dubbio; e quando la Commissione ed il Ministero dicano che questo diritto compete egualmente ai comuni ed ai corpi morali anche quando vengano sostituiti dall'industria privata, non sarà il caso di introdurre una tale disposizione nella legge.

PRESIDENTE. Segue ora l'emendamento dell'onorevole Mancardi. (*Conversazioni*)

Prego gli onorevoli deputati di fare silenzio.

L'emendamento dell'onorevole Mancardi è del tenore seguente :

« I contratti di mutuo, ecc.

« La Cassa delle strade ferrate è autorizzata ad emettere e quindi a negoziare tanti titoli fruttiferi al 5 per cento, ammortizzabili in 75 anni, quanti valgono :

« a) A procurarsi 1200 milioni effettivi da fornire allo Stato in ragione di 60 milioni effettivi annui per il periodo di anni 20;

« b) A procurarsi nel suddetto periodo di tempo una somma effettiva non maggiore, ecc.

« L'emissione e il servizio di questi titoli saranno affidati alla direzione generale del debito pubblico presso la quale è istituita la Cassa dei depositi e dei prestiti.

« La Cassa delle strade ferrate sarà sottoposta, ecc.

« La Cassa delle ferrovie renderà il conto giudiziale d'ogni esercizio alla Corte dei conti.

« Il conto approvato sarà fatto di pubblica ragione.

« Con decreto, ecc. »

Domando se quest'emendamento sia appoggiato. (È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Mancardi ha facoltà di svolgerlo.

MANCARDI. Io avrei bisogno, come testè ha detto l'onorevole Nervo, che fosse presente l'onorevole ministro delle finanze, perchè si tratta di sapere in qual modo l'onorevole ministro delle finanze vorrà organizzare il servizio di questi titoli ferroviari. Se l'onorevole presidente crede che l'onorevole ministro delle finanze possa essere presente...

PRESIDENTE. Onorevole Mancardi, il ministro delle finanze sa, come sappiamo tutti, che questa mane c'è seduta.

Ho già fatto telegrafare al ministro delle finanze; del resto c'è il suo collega dei lavori pubblici che risponderà per lui.

MANCARDI. Per il servizio dei nuovi titoli ferroviari si è istituito un nuovo ente, la Cassa delle strade ferrate che deve rappresentare il Governo e si è senz'altro autorizzato a negoziare dei nuovi titoli. Ora a me pare che prima di negoziarli si debbano emettere, quindi per ordine logico si dovrebbe autorizzare prima l'emissione dei titoli e poi autorizzarne la negoziazione. Nel progetto dell'onorevole Baccarini si era autorizzato il Governo ad emettere dei titoli di rendita nel tempo e nel modo che avrebbe creduto opportuno. La nuova Cassa, che è un ente il quale rappresenta lo Stato, deve di conseguenza trovarsi nella stessa condizione; quindi avrei proposto prima l'emissione dei nuovi titoli e quindi che la emissione ed il servizio dei medesimi siano affidati alla direzione generale del Debito pubblico.

In questo modo si evita l'ordinamento di un nuovo ufficio, vuoi per la parte amministrativa, vuoi per la parte di controllo, e si evitano tutte le spese che vi sono inerenti. Diversamente si avrebbe la istituzione di un Debito pubblico nel seno della amministrazione attuale del Debito pubblico.

La presente direzione generale del Gran Libro già amministra tutte le obbligazioni delle società ferroviarie che sono passate a carico dello Stato, amministra le obbligazioni del Canale Cavour e fu incaricata dell'emissione e del servizio delle obbligazioni per i lavori del Tevere. Trovo quindi che questi titoli, i quali in ultima analisi sono titoli dello

SESSIONE DEL 1878-76 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

Stato, debbano anche essi essere emessi e serviti dalla stessa amministrazione.

Ora a questo proposito avrei voluto sentire l'avviso del ministro delle finanze. Colla mia proposta si avrebbe una grande semplificazione, regolarità ed economia. L'amministrazione del Debito pubblico emetterebbe i titoli e li scriverebbe semestralmente e ne farebbe l'ammortamento.

La Cassa delle strade ferrate e per essa il ministro delle finanze li negozierebbe a seconda delle esigenze, per procurare allo Stato ed ai corpi morali i fondi occorrenti per le costruzioni ferroviarie.

L'altra aggiunta che avrei proposto riguarderebbe il conto giudiziale che la Cassa è tenuta a dare in fin d'anno alla Corte dei conti, e vorrei che questo conto giudiziale fosse reso di pubblica ragione, perchè sovente di questi conti non se ne sa mai il risultato. Si hanno dei dati statistici; ma i dati statistici sono sempre dabbì.

È già stabilito per l'amministrazione del debito pubblico coll'articolo 16 del decreto 28 luglio 1861 che la Corte dei conti abbia a pubblicare in ogni anno il conto giudiziale di amministrazione e di cassa. Ora vorrei che si applicasse anche a questo istituto la medesima disposizione. In questo modo il servizio sarebbe regolato secondo i principii di contabilità, che reggono l'amministrazione del debito pubblico dello Stato.

E questo è ciò che mi permetterò di proporre all'onorevole ministro delle finanze ed all'onorevole Commissione.

PRESIDENTE. Un altro oratore iscritto su questo articolo è l'onorevole Allievi. (*Non è presente*)

Non essendo presente perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore, per esprimere l'avviso della Commissione intorno agli emendamenti dell'onorevole Mancardi e dell'onorevole Mongini.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Nervo ha esposto le difficoltà che incontrano i comuni e le provincie, per sopperire alle spese delle strade obbligatorie e delle strade provinciali. Io non posso certamente contraddire a tutte le sue affermazioni: effettivamente le somme che si spendono dai comuni e dalle provincie sono enormi; ma l'onorevole Nervo comprenderà che attualmente discutiamo una legge per le ferrovie, e che perciò la questione da lui sollevata è per ora affatto estranea all'argomento: se ne potrà parlare quando l'opportunità se ne presenterà; ed io credo che effettivamente sia degno di studio ciò che propone l'onorevole Nervo,

cioè che si abbia a pensare alla istituzione di qualche istituto di credito, o di una qualunque altra istituzione che venga in aiuto alle provincie ed ai comuni, se si vuole che effettivamente il sistema stradale si compia in Italia. Io sono perfettamente dell'avviso dell'onorevole Nervo, ma, ripeto, non è questo il luogo di fare queste discussioni, e tanto meno di venire ad una risoluzione qualunque.

L'onorevole Mongini deve essere persuaso che quando i comuni e le provincie possono ottenere le concessioni di che si parla in questa legge, sono liberi poi di fare tutti i contratti che essi credono convenienti.

Con questa legge abbiamo voluto evitare il contatto dello Stato con gli industriali. Ma quando le provincie e quando i comuni avessero ottenuto dal Governo le concessioni ai termini di questa legge, è evidente che poi essi sono autorizzati a fare tutti quei contratti; e ad eseguire le costruzioni e l'esercizio delle strade, che sarebbero state loro concesse.

Credo che dopo queste dichiarazioni l'onorevole Mongini non avrà difficoltà di ritirare il suo emendamento.

Quanto all'onorevole Mancardi, siccome credo che fra poco sarà qui l'onorevole ministro delle finanze, lascio a lui di rispondere; laddove egli non venga, mi permetterò di fargli talune osservazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, relatore. Il concetto esposto dall'onorevole Nervo mi pare lodevolissimo, e degno di tutta la considerazione. Per cui prego anche io il ministro dei lavori pubblici che voglia occuparsene, per dare ai comuni ed alle provincie, per le strade comunali e provinciali, su per giù quello stesso vantaggio che si dà ad essi coll'istituzione della *Cassa delle strade ferrate*, della quale si fa parola nel presente disegno di legge.

In quanto all'onorevole Mongini, non ho alcuna difficoltà a dichiarargli nettamente quanto egli desidera. Con questo progetto si è avuto in mente di facilitare provincie e comuni, per quanto riguarda concorsi ed anticipazioni. Sia dunque che questi concorsi e anticipazioni fossero pagati allo Stato; sia che fossero pagati alle società o ai privati con cui quegli enti morali potranno convenire per la costruzione; sempre ed in qualunque caso essi hanno diritto di godere il favore di cui si fa parola nel presente articolo.

Mi pare dunque che con queste dichiarazioni e con le parole generiche che sono messe nell'articolo, cioè: « concorsi ed anticipazioni » debba essere contento l'onorevole Mongini, e ritirare il suo emendamento.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

In quanto all'emendamento dell'onorevole Mancardi, io mi rimetto a quanto ha esposto l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Onorevole Mongini, mantiene il suo emendamento?

MONGINI. Sentite queste dichiarazioni, ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Va bene.

Onorevole Mancardi, mantiene o ritira il suo emendamento?

MANCARDI. Attendo le spiegazioni dell'onorevole ministro delle finanze, come ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e spero che l'onorevole ministro delle finanze sarà qui fra non molto.

PRESIDENTE. Ma scusi, onorevole Mancardi, ella proponga la sospensiva dell'articolo; perchè io non posso obbligare i ministri a venire alla Camera.

MANCARDI. Ho fatto questa proposta perchè la Commissione e il ministro dei lavori pubblici si erano riservati di lasciare al ministro delle finanze di rispondere alle mie osservazioni.

PRESIDENTE. Ella dunque propone che si sospenda la votazione dell'articolo? Perchè io devo fare osservare all'onorevole Mancardi che il Parlamento non aspetta nessuno. (*Si! si!*)

MANCARDI. Sì; propongo la sospensiva.

PRESIDENTE. Va bene. Dunque l'onorevole Mancardi propone che sia sospesa la votazione di questo articolo. (*No! no! — Rumori a sinistra*)

Non gridino *no, no*.

Metto ai voti la sospensiva dell'articolo 28. Votino contro quelli che non approvano, senza gridare.

(Dopo prova e controprova la Camera approva la sospensiva dell'articolo 28)

Passeremo all'articolo 29.

L'articolo 29 del disegno di legge in discussione è identico all'articolo 28 del progetto della Commissione. Ne do lettura:

« Art. 29. Su tutte le linee ferroviarie del regno, le quali a partire dalla pubblicazione della presente legge verranno costruite dallo Stato, sia per intero, sia col concorso degli interessati nei limiti stabiliti, e che rimangono di proprietà dello Stato medesimo, viene per effetto della presente legge costituita la ipoteca legale a garanzia dei titoli, di cui all'articolo precedente, senza che occorra la formalità della iscrizione. »

Sull'articolo 29 è iscritto l'onorevole Sanguinetti Adolfo.

(*Non è presente*)

Non essendo presente perde il suo turno di parola.

Non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno

chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo 29. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

L'articolo 30 del disegno di legge ministeriale è identico al 29 del progetto della Commissione. Ne do lettura:

« Art. 30. Le cedole dell'interesse semestrale dei titoli di cui sopra, verranno ricevute in pagamento delle imposte dirette dovute allo Stato in qualunque periodo del semestre che precede la loro scadenza. »

« I titoli ferroviari suddetti verranno pure accettati come cauzioni o malleverie di contratti, o appalti per conto dello Stato, o di servizi ed impieghi governativi, alle stesse condizioni sotto le quali vengono accettate, agli effetti di cui sopra, le cartelle di rendita consolidata 5 per cento. »

Su quest'articolo è iscritto l'onorevole Nervo.

NERVO. Io prendo a malincuore a parlare; ma è per una proposta che tende a coordinare quest'articolo con quello che concerne la creazione dei nuovi titoli. Nell'articolo che abbiamo testè sospeso non si parla, (ed io credo molto opportunamente), d'interessi semestrali, ma si dà al Governo la facoltà di determinare se gl'interessi di questi titoli abbiano da essere trimestrali o semestrali.

Siccome è una questione che pende ancora dinanzi alla Camera per un disegno di legge del quale dovrà occuparsi, io propongo che si tolga la parola *semestrale* dal primo alinea di questo articolo, il che non toglie nulla alla chiarezza dell'articolo stesso, e lascia impregiudicata la questione.

Spero che l'onorevole Commissione, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorranno convenire in questa mia semplice proposta.

PRESIDENTE. Su questo articolo è stato presentato un emendamento dall'onorevole Mancardi del tenore seguente:

« Le cedole dell'interesse *trimestrale* dei titoli di cui all'articolo 28 verranno ricevute in pagamento, ecc. »

« I titoli ferroviari suddetti, ecc. »

« ... sotto le quali vengono accettate, agli effetti di cui sopra le cartelle del *debito consolidato*. »

« Questi titoli godranno del beneficio del deposito accordato colla legge 4 aprile 1856. »

Domando se questo emendamento sia appoggiato.

Essendo appoggiato l'onorevole Mancardi ha facoltà di svolgerlo.

MANCARDI. Io ho proposto che gli interessi delle obbligazioni ferroviarie abbiano a pagarsi in rate trimestrali, ma dopo le dichiarazioni dell'onorevole Nervo io mi associo alla proposta che egli ha fatto,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

di sopprimere ogni espressione di trimestre o di semestre.

L'aggiunta poi che io ho proposto all'articolo in discussione sarebbe nella considerazione che, trattandosi di titoli esclusivamente al portatore da negoziarsi all'interno, potrebbe esser conveniente di metter in grado i corpi morali, e tutte le persone amministrate di poterne far acquisto.

Ma siccome le persone amministrate e i corpi morali non possono ritenere titoli al portatore, così io proporrei per queste obbligazioni ferroviarie l'applicazione della legge 4 aprile 1856, la quale permette che i titoli esclusivamente al portatore siano depositati nella Cassa del Debito pubblico, per essere convertiti in iscrizioni nominative.

In questo modo tutte le persone amministrate e i corpi morali sarebbero abilitati ad investire i loro capitali nei nuovi titoli.

E questa proposta io la presento sia nell'interesse dei corpi morali e delle persone amministrate, sia nell'interesse del titolo stesso, poichè così avrebbe più ampio smercio e si conseguirebbe un doppio scopo: quello dell'impiego dei capitali e quello del maggior credito del titolo.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole ministro e la Commissione di volere esporre il loro avviso sugli emendamenti che sono stati presentati all'articolo 30 dall'onorevole Mancardi.

Onorevole Nervo vuol mandare il suo emendamento?

NERVO. Il mio emendamento consiste nel togliere la parola *semestrale*.

PRESIDENTE. Scusi. Favorisca di mandarlo.

Prego, dunque, la Commissione e l'onorevole ministro di voler dichiarare il loro avviso, se pure non si stima meglio di sospendere anche questo articolo, finchè venga il ministro delle finanze.

GRIMALDI, relatore. Infatti questo articolo è collegato col precedente.

PRESIDENTE. Dunque la Commissione propone che si sospenda la discussione dell'articolo 30 finchè giunga il ministro delle finanze. Se non vi sono opposizioni questa proposta s'intenderà approvata.

(È approvata.)

Verremo ora all'articolo 31. L'articolo 31 combinato fra Commissione e Governo comprende l'articolo 30 della Commissione modificato e l'articolo 32 del disegno di legge ministeriale modificato. Ne do lettura:

« Le sovvenzioni volontariamente votate dai comuni e dalle provincie per le linee contemplate all'articolo 2 sono integralmente devolute allo Stato.

« In luogo però delle sovvenzioni, che riguardano

le linee di cui al n° 8 dell'articolo 2 predetto, è stabilito un concorso nella spesa di costruzione della somma di lire 10,745,000, da dividersi fra i corpi morali interessati colle norme di riparto fissate dall'articolo 4.

« Le sovvenzioni votate per le linee delle altre categorie sono parimenti devolute allo Stato fino alla concorrenza delle rispettive quote di contributo dovute a norma della presente legge.

« Per sopperire al pagamento degli oneri predetti, le provincie e i comuni potranno valersi delle disposizioni di cui all'articolo 28; e per quelli che riguardano le linee di cui all'articolo 2, potranno valersi anche del termine di cui all'articolo 4. »

Così in questo articolo è stato compenetrato quell'articolo, che l'onorevole presidente del Consiglio presentò, e che si trova stampato sotto il numero X degli emendamenti.

A questo articolo 31 l'onorevole Gabelli ha proposto l'emendamento numero VIII di cui do lettura:

« Propongo di aggiungere dopo il primo comma dell'articolo 30 (dell'ultimo progetto della Commissione):

« Sono nulle tutte le deliberazioni che potessero essere votate da rappresentanze di provincie e comuni dall'epoca della presentazione del progetto di legge a quella della promulgazione della legge stessa, per le quali dovessero essere revocate o diminuite le sovvenzioni votate anteriormente. »

Non essendo presente l'onorevole Gabelli, il suo emendamento s'intende ritirato.

Un altro emendamento è proposto dal deputato Cavalletto in questi termini:

« Le sovvenzioni volontariamente votate dai comuni e dalle provincie per le linee contemplate all'articolo 2, sono integralmente devolute allo Stato, non oltre però il limite di concorso fissato per le linee elencate all'articolo 3. Quelle votate, ecc., (come nel disegno della Commissione). »

Domando se l'emendamento dell'onorevole Cavalletto sia appoggiato.

Chi lo appoggia è pregato di alzarsi.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato l'onorevole Cavalletto ha facoltà di svolgerlo.

CAVALLETTO. Questo emendamento era stato da me presentato quando speravasi che alcune linee potessero essere comprese nella prima categoria. Ma poichè questo non si è verificato, cessa la ragione del mio emendamento e quindi lo ritiro.

PRESIDENTE. Sta bene. Quindi su questo articolo non vi è altro oratore iscritto. (*Entra il ministro delle finanze*)

La Commissione proponendo alcune variazioni

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

soltanto di forma all'articolo 31, lo rileggo. Ecco quale sarebbe la nuova dizione:

« Art. 31. Le sovvenzioni volontariamente votate dai comuni e dalle provincie per le linee contemplate nella tabella annessa all'articolo 2 sono integralmente devolute allo Stato.

« In luogo però delle sovvenzioni che riguardano la linea di cui al n° 8 della predetta tabella è stabilito un concorso nella spesa di costruzione della somma di lire 10,745,000, da dividersi fra i corpi morali interessati colle norme di riparto fissate dall'articolo 4.

« Le sovvenzioni votate per le linee delle altre categorie sono parimenti devolute allo Stato fino alla concorrenza delle rispettive quote di contributo dovute a norma della presente legge.

« Per sopperire al pagamento degli oneri predetti, le provincie e i comuni potranno valersi delle disposizioni di cui all' articolo 28; e per quelli che riguardano le linee di cui all'articolo 2, potranno valersi anche del termine indicato nell'articolo 4. »

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo 31, del quale ho dato lettura:

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Ora, essendo presente il ministro delle finanze, riprenderemo la discussione degli articoli sospesi.

È stata sospesa la discussione dell'articolo 28, sul quale è proposto un emendamento dell'onorevole Mancardi.

ALLIEVI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Allievi domanda di parlare sull'articolo 28?

ALLIEVI. Sì.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ALLIEVI. Io comprendo benissimo perchè la Camera desideri di affrettare la fine di questa discussione, ma bisogna che essa permetta che io esponga alcune osservazioni intorno alla forma, alle condizioni della grossa operazione finanziaria di un miliardo e mezzo che a questa legge si accompagna. Mi pare quasi nella convenienza della Camera stessa di soffermarsi un momento per indagare se la forma adottata per questa grande operazione finanziaria, sia la più propria, e sia tale da lasciarci tranquilli nelle sue conseguenze per l'avvenire.

Io riconosco che per la forma con la quale si vogliono procacciare questi, che dirò 1500 milioni per rotondità di cifra, mediante cioè emissione di obbligazioni speciali ammortizzabili e pagabili in valuta legale, c'è stato una specie di accordo fra tutti i ministri, i quali successivamente hanno fatto delle proposte per nuove costruzioni di ferrovie. A co-

minciare dall'onorevole Spaventa nelle sue convenzioni del 1874, e venendo fino all'onorevole Depretis, all'onorevole Baccarini e alla Commissione attuale, tutti si sono trovati d'accordo per emettere delle obbligazioni ferroviarie, le quali siano ammortizzabili e pagabili in valuta legale, ossia in carta.

Io non ricorderò alla Camera quanti e quali fossero i dubbi sollevati all'epoca dell'attuazione del corso forzoso, per sapere se il Governo italiano era o pur no obbligato a pagare in oro le cedole del consolidato all'estero. Comunque si svolgessero le considerazioni pro e contro in quella grave questione, che più volte è stata dibattuta anche davanti alla Commissione del bilancio, prevalse il principio di un ossequio scrupoloso alla fede pubblica, e di rispetto supremo della parola, la quale era scritta sui nostri titoli del debito pubblico. Noi siamo entrati, quindi, rispetto al pagamento delle cedole del nostro consolidato, in una condizione un po' anormale, eccezionale, non conosciuta, e non usata in nessun altro paese; onde è che le nostre cedole sono pagabili in oro all'estero, in carta all'interno. E questa apparente ingiustizia, questa che è certo una anomalità, ha, come tutte le cose umane, prodotto, insieme ad alcuni inconvenienti, anche alcuni benefizi. Tra gli altri ha prodotto il benefizio di stabilire una comunicazione perpetua tra il mercato italiano ed il mercato estero; e, come dissi altra volta alla Camera, di attenuare perciò in qualche modo le oscillazioni dell'aggio.

Io non dirò che, in assoluto, la comunicazione stabilita tra il mercato nazionale e quello estero, abbia influito a diminuire l'aggio, ma ha influito certamente a diminuirne le oscillazioni. Le negoziazioni che per effetto di questo trattamento hanno luogo nei rapporti fra l'Italia e l'estero, stabiliscono delle perenni compensazioni tra i nostri mercati e i mercati stranieri. Ed è forse perciò che noi non abbiamo veduto, in tanti anni da che c'è il corso forzoso, nessuna di quelle esacerbazioni che hanno dovuto subire alcuni altri paesi, dove è pure il corso forzoso, come, per esempio, l'Austria e la Russia.

È vero però che quelle nazioni si sono trovate più che noi davanti a pericolose apprensioni di politica e di guerra; ma anche fuori di queste contingenze quei paesi furono provati da tali vicende nella esacerbazione dell'aggio, molto superiori a quelle che abbiamo dovuto subire noi, anche quando le condizioni della nostra finanza non erano punto liete, e quando noi dovevamo lottare contro tutte le difficoltà del disavanzo. Ora io apprezzo il motivo, pel quale si vogliono emettere delle obbligazioni pagabili in moneta legale, onde, cioè, dimi-

nuire il peso che incombe all'erario per supplire alla differenza che l'aggio ci impone per pagare in oro l'interesse del nostro consolidato all'estero. E però io trovo, in una certa misura, ragionevole che i nostri ministri delle finanze si sieno messi per la via di emettere titoli, i cui interessi si paghino a moneta legale, in carta. Il primo a mettersi per questa via è stato l'onorevole Sella, quando concluse la convenzione coll'Alta Italia per l'emissione delle obbligazioni per la costruzione della linea Pontebbana. Dopo quelle obbligazioni ne vennero delle altre egualmente pagabili unicamente in carta e negoziabili all'interno. Vennero le obbligazioni Tiberine, vennero le obbligazioni Sarde, che sono state garantite dal Governo, e di cui è recente la emissione.

Ma io mi permetto qui una osservazione. Se una operazione di 300, di 500, e anche di 750 milioni, poteva farsi utilmente con titoli pagabili in carta, ossia contando sulla sola risorsa del capitale nazionale, siamo noi ugualmente tranquilli sulla possibilità di fare in modo egualmente utile una operazione che arrivi alla cifra a cui siamo arrivati ora, di 1500 milioni?

MAZZARELLA. Sta parlando proprio ai posteri.

PRESIDENTE. Non interrompa.

ALLIEVI. Prego la Camera di avere un po' d'indulgenza. Io domando: i capitali nazionali basteranno alla ricerca assidua che ne sarà fatta per la costruzione delle ferrovie, e nello stesso tempo basteranno per supplire a tutte le ricerche della industria, del commercio, dell'agricoltura, in modo che l'agricoltura, il commercio e l'industria possano di pari passo seguire lo sviluppo della nostra rete ferroviaria? Quale effetto produrrà questa continua requisizione, questa distrazione di capitali nazionali dagli ordinari impieghi industriali e commerciali? Eppoi, quale effetto produrrà specialmente questo copioso richiamo del capitale nazionale a impieghi garantiti direttamente dallo Stato sulle abitudini e sull'educazione economica della nazione? Io mi permetto su questo punto di sottoporre alcune considerazioni alla Camera.

L'egregio Morana, relatore della Commissione, si è preoccupato di questa questione. Ed io lo lodo assai di averci presentato un prospetto di risparmi nazionali che egli deduceva dall'aumento dei depositi presso le Casse di risparmio, presso le Banche popolari e presso gli altri istituti di credito. Or bene, le cifre esposte esprimono esse realmente la potenza del risparmio dell'Italia, o piuttosto non esprimono una condizione eccezionale di stagnazione e di sfiducia per la quale i capitali, ben lungi dal volgersi all'industria ed al commercio, amano di ri-

posare presso istituti di credito, in attesa di uno sviluppo industriale, a cui non credono e a cui ancora non si cimentano?

Ora, o signori, se io considero la condizione dell'industria, del commercio e dell'agricoltura in Italia, devo dichiarare che non credo la situazione, com'è presentata da quelle cifre, una situazione normale.

Perchè quella situazione fosse normale bisognerebbe che periodicamente, anno per anno, una certa quantità di questi risparmi andasse ad incorporarsi nel suolo, andasse ad incorporarsi in opifici, in nuove aziende di industria e di commercio, e noi vedessimo intorno a noi gli effetti di un regolare crescente movimento economico. Ora di questo, o signori, noi non vediamo nulla. E ben possiamo dire che da vari anni il movimento economico o non progredisce, od almeno progredisce in una forma così poco sensibile, che veramente non si può essere punto tranquilli sulla potenza ed importanza del capitale nazionale e sulla sua capacità a soddisfare tutti i nostri bisogni in quel giorno, in cui dobbiamo sperare che potrà nella sua pienezza svolgersi l'elatero della vita economica del paese. Mentre da una parte noi vediamo accumularsi i depositi presso Banche e presso altri istituti di risparmio, o signori, noi sappiamo che l'industria e il commercio fanno inutilmente appello al capitale; che l'agricoltura è corsa dall'usura; che qui nella stessa provincia di Roma il denaro dai possidenti e dagli agricoltori non si ottiene che a dei tassi onerosissimi. Questo significa, o signori, che non ci è sovrabbondanza di capitale, che noi dobbiamo impensierirci anzi della sua deficienza e dello squilibrio economico che ne riverbera nella vita della nazione.

Aggiungo anche questo: il capitale è di sua natura timido, è di sua natura cauto; in Italia poi è più timido, è più cauto che altrove. Or bene, signori, io lo dico con franchezza, noi andiamo aggravando la condizione di cose, che da ciò consegue: perchè noi abituiamo tutti i capitalisti italiani a non contare più su altro che sulla garanzia dello Stato.

Ed oggi mentre i titoli garantiti dallo Stato hanno un facile collocamento ed un corso favorevole, se qualcuno pensa a nuove imprese, a nuove fabbriche, a nuovi stabilimenti d'industrie, non trova quasi a nessuna condizione il denaro che gli occorre; talmente è diventata pusillanime l'indole del capitale. Ma voi mi direte: il capitale è dappertutto così. È vero; in tutti i paesi il capitalista è pauroso; ma negli altri paesi, esso è pur forzato dalla necessità delle cose a fare la sua educazione, obbligato a studiare l'impiego del suo denaro, ad acuire perciò l'ingegno suo per far fruttare meglio che può il proprio

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

capitale, ricercando quegli impieghi, i quali poi si traducono in un aumento di risorse, in un aumento di potenza economica e di lavoro per la nazione. Ora davvero io non sono troppo scodisfatto di questa tendenza nostra a mettere dappertutto la garanzia dello Stato, avvezzando gl'italiani già per loro natura timidi ed infingardi a dispensarsi da ogni cura e sollecitudine per provvedere ai migliori impieghi dei propri risparmi. Ora quale è la conclusione di queste premesse? La conclusione mia non può essere, non vuole essere troppo radicale. Anzi non era mia intenzione di formulare conclusione nessuna; io volevo sottoporre le mie considerazioni alla Commissione, e speravo che essa, se ancora in tempo, e riconoscendo qualche cosa di vero nel mio dire, avrebbe trovato una formola di emendamento per rispondere alle mie idee e calmare le mie apprensioni. Se dovessi proporre un emendamento, io direi: che si autorizzi ora un'operazione, mediante le speciali obbligazioni ferroviarie proposte, di 300 milioni, destinata ai bisogni del primo quinquennio. Mi pare che quando si è pensato ai primi cinque anni che abbiamo dinanzi a noi, siasi già largamente provveduto ad assicurare l'esecuzione della legge. Io credo che volendo andare più oltre, volendo impegnare fin d'ora il paese in una vasta operazione finanziaria, che può riuscire meno vantaggiosa e forse anche fatale, ci sia poca prudenza.

Io accetto, come dissi in principio, le obbligazioni ferroviarie speciali ammortizzabili, pagabili in moneta legale, finchè mi pare che la somma di queste obbligazioni sia dentro i limiti della capacità del capitale nazionale. Quando la somma varchi questi limiti, io temo che noi stessi andiamo a produrre una tale crisi economica, per cui i benefici delle ferrovie stesse ci verranno in gran parte a mancare.

Poichè infine, o signori, una ferrovia non è che una macchina, uno strumento, una parte del capitale fisso della nazione; ora questo non basta, bisogna avere la materia prima del lavoro, il capitale circolante; così s'insegna nelle scuole. Senza proporzione tra capitale fisso e circolante non si svolge la complessiva vita economica di una nazione.

Or bene, signori, aumentate indefinitamente le strade od il capitale fisso di un paese, ovvero aumentate indefinitamente le macchine che avete in uno stabilimento industriale, se non avete le merci da trasportare, se non avete industrie, se non avete lavoro e perciò capitali, voi non avrete raggiunto lo scopo; avrete uno sciupio di valori, una perdita di fortuna e niente più.

Io sarei stato adunque di avviso che l'operazione per 1,260 milioni fosse divisa in serie, e che, per

oggi, prudenza insegnasse di deliberare unicamente la prima serie della operazione stessa, per una somma che abbracciasse il primo quinquennio, cioè 300 milioni. È una proposta che non urta il sistema proposto dai diversi ministri, ed anche dalla nostra Commissione. Io non dibatterò quindi la questione, se convenga piuttosto emettere consolidato, anzichè obbligazioni speciali ferroviarie.

La mia proposta è tutta quindi una proposta di transazione e di prudenza, che permette oggi di provvedere nella medesima forma delle obbligazioni, quale ci raccomandano la Commissione ed il Ministero, ma nello stesso tempo non ci impegna soverchiamente e per una immensa somma, in un indirizzo finanziario, che potrebbe alla riprova riuscire pernicioso all'economia del paese.

In secondo luogo... (*Rumori a sinistra*)

Voci a destra. Parli! parli!

ALLIEVI. In secondo luogo, od io ho interpretato male l'articolo della Commissione, o mi pare che nel disegno di legge si confondano in un solo istituto le operazioni, che si fanno per conto dello Stato e quelle che si fanno per conto dei comuni e delle provincie. La nuova Cassa delle strade ferrate che si stabilisce presso la Cassa dei depositi e prestiti dovrà provvedere tutti i 1500 milioni che sono stanziati in questo disegno di legge. Francamente dico che quando proposi per primo alla Camera una Cassa delle strade ferrate, io pensava che non dovesse ad altri venire in aiuto che alle provincie ed ai comuni; non pensava mai che dovesse anche diventare organo per operazioni finanziarie dello Stato. Questo mi par proprio uscire dalle consuetudini costituzionali; così si diminuisce, si annulla la responsabilità dei ministri. Io non so qual ministro delle finanze potrebbe ancora tenersi responsabile delle condizioni del credito pubblico, dell'andamento generale della finanza del paese, quando accanto a sè avesse un potere quasi indipendente; una Commissione speciale, la quale avesse facoltà di concludere operazioni finanziarie di tanto rilievo.

Non illudiamoci, signori, molte altre cose ancora ci sono cui dobbiam provvedere; ma non sappiamo se non verrà un giorno, in cui dovremo far ricorso per altre ragioni al credito pubblico. Vi domando in qual modo funzioneranno questi due poteri, del Ministero cioè, e della Commissione amministratrice alla Cassa dei depositi e dei prestiti; l'uno che ha l'incarico delle operazioni ordinarie di credito e di finanza, l'altro che eseguisce l'attual legge e può versare sul mercato in concorrenza una somma che arriva alla cifra abbastanza considerevole di 1500 milioni?

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

La cassa delle provincie e dei comuni secondo me è fatta pei comuni e per le provincie esclusivamente; essa può considerarsi come un istituto tutelato dal Governo, i suoi titoli possono essere assistiti dalla garanzia dello Stato; ma le due operazioni devono limitarsi a dar forma negoziabile al contributo delle provincie e dei comuni. In tal modo intendo che possa essere amministrata dalla stessa Commissione parlamentare dalla Cassa dei depositi e prestiti, già rappresentante in qualche modo degli interessi dei comuni e delle provincie, i quali hanno già tanti legami con quell'istituto.

La terza considerazione che debbo fare, riflette le garanzie che la Commissione ha creduto di accordare allo Stato, in compenso dell'obbligo, che esso assume, di garantire i titoli emessi dalla Cassa.

Si è detto: le provincie, i comuni rilasceranno delegazioni sopra gli esattori, le quali non potranno eccedere una certa somma di contributo diretto e via via altre garanzie, inscritte nell'articolo 78 che voi tutti conoscete e che è perciò inutile che io vi ripeta.

Ebbene, o signori, io credo che quel meccanismo delle delegazioni andrà a perturbare in un modo notevole l'andamento ordinario delle amministrazioni delle provincie e dei comuni.

Il mio concetto, quando vi parlava di una Cassa per le strade ferrate, era questo: che i contributi votati dai comuni e dalle provincie fossero rappresentati da tanti aumenti proporzionali di tributi diretti dati a riscuotere al Governo nello stesso modo, con cui riscuote la quota principale dell'imposta fondiaria. Io vedeva in ciò anche una specie di pareggiamento di pesi, di anticipata perequazione, che avrebbe reso forse meno urgente il fare una perequazione definitiva delle imposte fondiarie.

Imperocchè è evidente che mano mano che le ferrovie si sviluppano, i terreni, le proprietà che si trovano a contatto sono vivificate, aumentano di reddito e di valore, e mi par quindi naturale che a quest'aumento possa corrispondere un aumento di contributo, del resto per molta parte volontariamente consentito dai comuni e dalle provincie. Ciò avrebbe semplificato il disegno di legge. Queste nuove quote d'imposta essendo per così dire stralciate, indipendenti, da tutto il resto dell'amministrazione economica delle provincie e dei comuni, tutte le altre leggi, tutte le altre norme che riflettono l'amministrazione comunale e provinciale, quali attualmente esistono e quali noi potremo stabilire per l'avvenire, rimangono salve ed inviolate. Non credo che rimangano egualmente inviolate col sistema, che è stato seguito dalla Commissione.

Io dunque, riepilogando, sottopongo queste tre considerazioni alla Commissione. La prima osservazione è, che io credo poco prudente d'impegnare oggi la fortuna del paese in una forma determinata d'operazioni finanziarie, per una somma così grandemente cospicua. Credo che sarebbe più prudente di limitare, per oggi, la forma al primo quinquennio, cioè a 300 milioni. Ciò permetterebbe, quando l'esito del primo quinquennio fosse stato felice, di continuare nello stesso sistema, oppure permetterebbe di adottarne uno diverso quando fosse riconosciuto che il primo è nocivo all'economia nazionale.

Così anche sarebbero limitate le facoltà dei ministri, le quali mi sembrano un po' sconfinite nel disegno di legge. Si tratta di una operazione che potrebbe farsi complessivamente, non sappiamo in che tempo ed in che termini. Veramente qui non vedo sufficienti garanzie. I ministri sono transeunti; non si tratta qui di esprimere fiducia o sfiducia a quelli che sono oggi al posto. Trattasi d'una legge che dura per 20 anni, e siccome i ministri passano e le facoltà scritte nella legge durano, così noi non sappiamo in che mani affidiamo l'uso delle esorbitanti facoltà che la legge contiene.

La seconda osservazione è questa: non si confonda l'istituto che provvede ai bisogni delle provincie e dei comuni col Ministero stesso delle finanze; si mantengano distinte le attribuzioni, affinché siano distinte le responsabilità, ed il Parlamento nelle operazioni che interessano lo Stato si trovi davanti sempre, non delle Commissioni collegiali, ma dei ministri responsabili, come è portato e voluto dalle nostre istituzioni.

In terzo luogo io credo che il sistema delle delegazioni, come è stato concepito dalla Commissione, sia tale da produrre un vero imbarazzo, una vera perturbazione nell'andamento delle amministrazioni comunali; io desidero che il contributo relativo ai lavori ferroviari sia deliberato, stanziato ed amministrato a parte, mediante esazione dello Stato, in modo che non abbia nessuna attinenza, nessuna influenza nell'applicazione di tutte le altre leggi, che si riferiscono alle amministrazioni delle provincie e dei comuni.

Ho detto.

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

PLUTINO AGOSTINO. Io sono perfettamente nell'ordine delle idee svolte dall'onorevole Allievi.

Mi permetterei di aggiungere una considerazione a tutte quelle che egli ha fatte.

Io credo che i titoli ferroviari 5 per cento, con tutte quelle guarentigie, con tutti quei privilegi, che

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

la legge accorda a questo titolo, vale a dire, garanzia di Stato, ipoteca privilegiata sulle ferrovie, disposizione di questo titolo per pagare i contratti col Governo, tutte queste guarentigie fanno sì che questo titolo sia un titolo quasi perfettamente uguale alla rendita pubblica. Ora io vorrei che questa emissione nello interesse della economia del paese, fosse fatta in oro.

Io vorrei profittare del 16 per cento, quanto vale oggi il titolo in Francia; io vorrei profittare del *pari* a cui oggi la nostra rendita è quasi giunta; io vorrei insomma che il Governo facesse una operazione, con la quale assicurasse l'intervento dei capitali stranieri, i quali, quando saranno sicuri che la oscillazione dell'aggio non c'è più a loro danno, rischio e pericolo, certamente concorreranno all'acquisto di questi titoli, i quali possono essere aggiudicati da vari oblatori ad un tasso che noi non possiamo immaginare, forse al di sopra del *pari*.

Ora, signori, un Governo previdente deve approfittare delle condizioni del mercato. In Europa i capitali oggi sono bastantemente accumulati ed inoperosi a causa della crisi commerciale e industriale.

Le paure continuate di guerra, nelle quali si trovò l'Europa da vari anni, hanno fatto sì che i capitali tutti quanti, sono stati conservati negli scrigni o depositati in conto corrente nelle varie amministrazioni ad un tasso assai basso. Ora quando il Governo, con quella fiducia che spira e con un titolo tanto privilegiato, possa fare una operazione, io credo che la operazione debba essere fatta in oro. I titoli 5 per cento io li vorrei in oro per maggiormente attirare la concorrenza degli stranieri.

E, signori, non solo se voi erogate il miliardo e i 200 milioni, ma anche se erogate la prima serie dei titoli per 300 milioni, come vi suggeriva l'onorevole Allievi, voi produrrete un grande movimento nei capitali disponibili, che oggi sono in Italia. Ora il commercio comincia a svilupparsi un po' e noi non abbiamo una riserva di capitale sufficiente a portare insomma quel benessere di circolazione che tanto è necessario collo sviluppo economico del nostro paese.

In generale i banchieri, i capitalisti impiegano i loro capitali, essendosi staccati interamente dalle industrie e dal commercio, o sui titoli di rendita o sui Buoni del Tesoro, come fanno tutti gli istituti di credito in oggi, sottraendo così i capitali necessari alla circolazione ed allo sviluppo economico del paese. Oggi voi aggiungete in Italia un altro titolo, il quale sarà ingordamente domandato dai capitalisti, i quali naturalmente toglieranno dalla circolazione tutti i loro capitali disponibili.

Io sottometto le mie osservazioni alla saggezza del ministro delle finanze, del ministro di agricoltura e commercio, e soprattutto del presidente del Consiglio per vedere se l'attuale condizione economica e finanziaria di Europa non induca a far sì che questo titolo sia emesso in oro, sia nella proporzione di 300 milioni nella prima serie, come proponeva l'onorevole Allievi, sia nella proporzione di mezzo miliardo, quale sarebbe stato il mio desiderio.

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER DISPOSIZIONI SULLA TASSA DEGLI ALCOOL.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Incagnoli a venire alla tribuna per presentare una relazione.

INCAGNOLI. Mi onoro di presentare la relazione sul disegno di legge per la tassa sugli alcool. (V. *Stampato*, n° 146-A.)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Incagnoli della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

ANNUNZIO DI UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO FERRARI AL MINISTRO DELL'INTERNO SU TENTATIVI DI EVASIONE DALLE CARCERI A GENOVA.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro dell'interno, do lettura di una domanda d'interrogazione a lui rivolta:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dell'interno su alcuni tentativi di evasione avvenuti recentemente nelle carceri di Sant'Andrea in Genova. »

Ferrari.

DEPRETIS, ministro dell'interno. Pregherei l'onorevole Ferrari di volere differire la sua interrogazione fino alla discussione del bilancio dell'interno; perchè ho bisogno, per potergli rispondere, di avere alcune informazioni che ora mi mancano.

PRESIDENTE. Onorevole Ferrari, acconsente?

FERRARI. Acconsento.

PRESIDENTE. Non essendovi obiezioni, lo svolgimento di questa interrogazione è differito fino alla discussione del bilancio dell'interno.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SULLE COSTRUZIONI FERROVIARIE.

PRESIDENTE. L'onorevole Romano Giuseppe ha facoltà di parlare.

ROMANO GIUSEPPE. Dirò due sole parole sopra la

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

osservazioni che su questo articolo han fatto l'onorevole Allievi e l'onorevole Plutino.

Nel mio discorso nella discussione generale ho già espresso i miei dubbi intorno alla possibilità di ottenere dai risparmi del paese la sottoscrizione del titolo speciale immaginato dal Governo, e sopra i danni che ne deriverebbero, se invece d'impiegare quei risparmi a svolgere le sorgenti della produzione, si rivolgessero all'acquisto di cotesto titolo speciale. Aggiungerò che avendo la Francia l'anno scorso emesso un titolo consimile per 28 milioni di rendita, laddove in Francia ogni emissione di rendita è stata sempre coperta le dieci e le venti volte, questo titolo speciale non è stato sottoscritto che per sole 650 mila lire. Il Governo così mal riuscito nelle sue previsioni, ha invocato in aiuto una società di banchieri, ed ha offerto loro migliori condizioni; ma l'opera dei banchieri è pure riuscita vana, non avendo ottenuto che sole 680 mila lire di sottoscrizione. Io quindi temo sempre più che la sottoscrizione di questo titolo possa riuscire, ed è appunto perciò che anche per questa ragione io ho proposto l'articolo aggiuntivo tendente a chiamare i capitali dell'industria privata mercè apposite e bene studiate concessioni. E ieri vidi con sommo piacere che il Governo accettò in principio la mia proposta. Queste concessioni all'industria privata nel momento in cui in Francia ed in Inghilterra vi è tanto rigurgito di capitali che non trovano impiego, potranno richiamare dallo straniero somme considerevoli, che affretteranno il compimento di questa nostra grande opera riproduttiva, senza pesar tutto ad un tratto sul nostro bilancio. Il perchè mentre da un lato convengo in parte con l'idea espressa dall'onorevole Allievi sul possibile collocamento di questo titolo particolare, e sulla distrazione che esso, ove riuscisse, porterebbe sullo svolgimento economico del paese, non divido con lui gli altri suoi timori.

Non posso poi consentire con l'onorevole mio amico Plutino quando ritiene assai facile il collocamento di questo nuovo titolo, e si spinge ad affermare che sarà più ricercato della nostra rendita pubblica, la quale avrebbe sempre su quello incomparabili vantaggi.

Ma mi giova ripetere che senza la sottoscrizione del novello titolo, e senza emissione di rendita pubblica, io confido che affluiranno i capitali dell'industria privata ove a questa si facciano ragionevoli, e giuste condizioni.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

MAGLIANI, ministro delle finanze. La Camera mi permetterà di esporre alcune considerazioni in risposta all'importante discorso dell'onorevole Allievi

al quale si è associato l'onorevole Plutino, e fino ad un certo punto anche l'onorevole Romano.

Se si trattasse, o signori, di porre una questione generale ed astratta, se convenga meglio emettere rendita consolidata 5 per cento, oppure un titolo speciale, per verità non esiterei a rispondere che convenga meglio emettere rendita consolidata, imperocchè la nostra rendita 5 per cento ha un mercato estesissimo, anzi posso affermare che è il titolo di rendita pubblica più conosciuto e più simpatico dappertutto.

Questa grande commerciabilità e questa grande simpatia che ha la nostra rendita sul mercato europeo la rende più facilmente realizzabile, e questa ampiezza di mercato, questa facilità di realizzazione produce la conseguenza che quasi sempre costa meno al Tesoro l'emissione di rendita che l'emissione di un titolo speciale.

Ma questa conclusione, che sarebbe ragionevole e legittima in astratto, può essere applicata al caso attuale in cui c'è bisogno di raccogliere una forte somma in ogni anno per le costruzioni ferroviarie, di raccogliercela non solo nell'interesse dello Stato, ma in quello eziandio delle provincie e de' comuni? È questo il problema concreto che bisogna risolvere. E quando io considero che ad ogni modo un titolo ammortizzabile è sempre per sé preferibile, perchè non graverà in perpetuo sulle nostre finanze, quando io considero che a questo gran debito debbono partecipare anche le provincie ed i comuni che debbono sopportare una parte considerevole delle spese per le nuove costruzioni, quando considero che le provincie e i comuni non possono contrarre un debito perpetuo come lo Stato, ma che il loro debito deve essere temporaneo e redimibile; necessariamente io sono indotto a concludere che in questo caso speciale non si possa respingere la proposta di un titolo *sui generis*, di un titolo ammortizzabile.

Avremo certo un qualche svantaggio nel confronto della rendita pubblica, ma avremo dall'altra parte due vantaggi considerevolissimi, uno cioè, quello dell'ammortamento graduale di questa nuova passività che si crea a carico dello Stato; l'altro, quello di aprire una sorgente di credito agli enti morali, a cui chiediamo un concorso così importante in questa colossale opera di costruzioni ferroviarie.

SELLA. Chiedo di parlare.

MINISTRO DELLE FINANZE. E queste considerazioni che hanno prevalso nell'animo dei ministri che hanno proposta la legge, e nell'animo della Commissione che l'ha approvata, prevalsero anche nel giudizio di Governi stranieri, i quali, come è noto,

hanno preferito il partito dell'emissione di titoli ferroviari all'altro di accrescere la massa del loro consolidato. Ed io credo perciò che la Camera possa con tranquillità accettare il partito che le è proposto dell'emissione di titoli speciali ammortizzabili. Se così non facesse, si creerebbe di certo una complicazione nei rapporti fra lo Stato, le provincie ed i comuni, imperocchè le provincie ed i comuni dovrebbero ricevere prestiti dalle finanze dello Stato e pagarli poi in via di ammortamento annuale, mediante un'altra operazione di credito che sarebbe necessaria per obbedire alla regola fondamentale dell'amministrazione loro di non poter emettere che titoli di debito redimibile.

Detto ciò in ordine alla questione se convenga emettere rendita consolidata o titoli speciali, rispondo ad una seconda osservazione fatta dall'onorevole Allievi, il quale non pare che accetti volentieri la proposta che questi titoli speciali debbano avere cedole pagabili per trimestre. Egli, se non ho compreso male il suo discorso, vorrebbe che la rendita di questi titoli fosse pagabile a rate semestrali, come la rendita 5 per cento.

Ma io qui prego la Camera a rammentarsi delle lunghe discussioni...

Una voce al centro. Domando di parlare.

MINISTRO DELLE FINANZE... che furono fatte a proposito del bilancio passivo del Ministero del tesoro, allorchè la Commissione generale del bilancio invitava il ministro a fare provvedimenti per introdurre anche presso di noi il pagamento trimestrale anzichè semestrale della rendita consolidata, e la Camera non ignora che io ebbi l'onore di presentarle un progetto di legge diretto appunto a codesto scopo, un progetto di legge per il quale si dà facoltà ai possessori di cartelle di rendita pubblica di convertirle in rendita pagabile a rate trimestrali nell'interno del regno. Quanto a me, reputo molto utile e vantaggioso alla finanza dello Stato questo provvedimento. Noi potremo in tal modo raggiungere uno scopo di molta importanza, sul quale non occorre qui di trattarsi con molti particolari. Se arriveremo a ridurre in rendita pagabile a rate trimestrali all'interno una buona parte del nostro debito consolidato, noi avremo operato una conversione molto utile alla nostra economia nazionale.

Ad ogni modo io non potrei mettermi in contraddizione con una proposta che io stesso ho avuto l'onore di presentare alla Camera, nè potrei accettarne un'altra diametralmente opposta; anzi debbo insistere che appunto perchè si creano oggi dei titoli speciali per le costruzioni ferroviarie, questi titoli siano creati con la condizione *sine qua non* di essere pagati a rate trimestrali e non semestrali.

Il pagamento poi delle cedole trimestrali non potrebbe esser fatto che soltanto nell'interno del regno. È questo lo scopo principale per cui veramente s'intende introdurre questa modificazione anche nelle cartelle del debito pubblico.

Noi abbiamo, o signori, un grande interesse a diminuire la somma del nostro debito all'estero, finchè dura il regime del corso forzoso; ed anche a prescindere dal corso forzoso, è cosa molto desiderabile che la ricerca della moneta metallica per pagamento dei nostri debiti all'estero, sia meno attiva, meno incessante di quel che oggi, che noi non abbiamo a pesare sul mercato metallico per acquistare una gran quantità di moneta, a promuovere così, con danno del commercio, l'elevazione della misura dell'aggio.

Io credo dunque molto vantaggioso alla nostra finanza, ed anche al commercio generale del paese, il porre la condizione essenziale che le rate trimestrali della rendita che si crea per le costruzioni ferroviarie debbano essere pagate esclusivamente all'interno del regno.

Fortunatamente non siamo più oggi nelle condizioni in cui era l'Italia, allorchè creò il Gran Libro del debito pubblico, ed unificò i debiti pubblici degli antichi Stati.

Allora il nostro credito era nascente; allora avevamo bisogno di una grande clientela all'estero; di un mercato ampio ai nostri titoli di rendita; avevamo bisogno di un grande concorso di capitali stranieri, e dovemmo dare delle agevolanze che nessun altro Stato ha mai date, quella principalmente della pagabilità all'estero. E la Camera ricorda quanto questo obbligo del pagamento all'estero ha costato alla finanza dello Stato, e quanto costa oggi che siamo sotto il regime del corso forzoso. Ora le condizioni sono fortunatamente mutate; ora noi siamo in grado di riacquistare la nostra indipendenza finanziaria ed economica abolendo il corso forzoso il più presto che si possa, e procurando per quanto anche è possibile di diminuire l'obbligo del pagamento dei nostri debiti all'estero. Io convengo che sia utile l'averne una certa quantità di titoli di rendita italiana che si negoziano all'estero; perchè in un momento di crisi può esser utile al Tesoro, avere la facilità di una pronta realizzazione dei titoli dello Stato in paese estero, ed in moneta metallica. Ma a questo scopo può bastare, io penso, molto sufficientemente, quella quantità di rendita che abbiamo tuttora collocata e potremo collocare all'estero, e specialmente in Francia, che purtroppo non possiamo sperare che in breve tempo ritorni nel nostro paese.

Ma l'onorevole Allievi ha presentato un'obiezione

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

n apparenza molto grave. Egli ha detto (e mi pare che lo abbia poi ripetuto l'onorevole Plutino), i capitali nazionali non basteranno. È impossibile sperare, essi hanno detto, che il risparmio nazionale possa bastare a raccogliere una somma così grande ogni anno, e una somma complessiva poi di un miliardo e 200 milioni, in 20 o 21 anno. A ciò io rispondo due cose. La prima, che veramente non è provato che il risparmio nazionale in Italia sia così esiguo come si vorrebbe far credere. Anzi una prova contraria la possiamo avere in una certa floridezza relativa che hanno le nostre Casse di risparmio ed i nostri istituti di previdenza.

Non possiamo dunque veramente *a priori* affermare con sicurezza che il risparmio del paese non basterà a coprire questi nuovi debiti che si faranno per le costruzioni ferroviarie.

Ma a questa prima osservazione ne aggiungo un'altra; ed è che veramente non so distinguere il capitale straniero dal capitale nazionale. Quando c'è un vuoto è il capitale estero che necessariamente viene a riempirlo. Tutto sta a vedere se vi sono condizioni favorevoli nel mercato dentro e fuori del paese. Il nostro capitale va in Francia se trova impieghi più utili; ed il capitale francese viene in Italia se le condizioni del suo impiego sono più favorevoli in Italia che nel paese d'onde esso emigra. Vi è un livello generale necessario, un equilibrio che non si può non ristabilire nel capitale dei paesi civili, i quali non solo hanno solidarietà d'interessi, ma anche un certo regime comune sotto il rapporto commerciale e daziario. Quindi io, per verità, non crederei che il capitale nazionale fosse assolutamente insufficiente al bisogno per cui noi lo invociamo, e non credo poi che in caso d'insufficienza non verrebbe a riempire il vuoto, che per avventura si verificasse, il capitale straniero.

Ma si dice: voi impegnerete il paese in una via economicamente disastrosa, poichè offrite una agevolanza esiziale all'industria, cioè la facilità di collocare tutti i risparmi in fondi pubblici. Ma, rispondo, v'è una parte oggi del risparmio nazionale ch'è evidentemente impiegata nelle Casse di risparmio ed in fondi pubblici. Quando voi considerate, signori, che una buona parte delle nostre cartelle di rendita 5 per cento di 100 lire di capitale nominale sono impiegate nell'interno dello Stato, e formano una quantità molto considerevole del nostro debito pubblico, non potrete non ritenere l'impiego di questo danaro come equivalente al deposito che si fa in una Cassa di risparmio.

Forse finora si è lamentato questo sviamento del capitale dall'industria, da opere, da impieghi più fruttuosi per l'economia nazionale? No di certo.

Noi sappiamo che del risparmio che fa una nazione una parte è necessario che sia impiegata in opere produttive industriali, l'altra parte è destinata ad un impiego fruttifero di rendita. Ora questa parte che da noi è destinata ad un impiego fruttifero di rendita, ha fatto fin qui la fortuna delle Casse di risparmio ed ha assorbito una quantità di rendita 5 per cento. Potrà dunque in avvenire, perchè vi sarà sempre questo risparmio, volgersi di preferenza al credito ferroviario che noi creiamo senza togliere una somma molto considerevole dal capitale circolante destinato a fecondare le industrie.

Finalmente mi pare che l'onorevole Allievi avesse fatto degli appunti circa l'istituzione della Cassa delle strade ferrate. Io non voglio, egli ha detto, una Cassa autonoma; io non voglio un potere quasi irresponsabile; io non ammetto che in un'amministrazione bene ordinata l'emissione del credito debba essere confidata ad un istituto che proceda con forme, con autorità e con disposizioni autonome. In questo io sono perfettamente d'accordo coll'onorevole Allievi; e non mi pare, per verità, che l'articolo 28 del progetto di legge meni alle conseguenze che egli ha lamentato. In quest'articolo 28 si dice:

« Presso l'amministrazione della Cassa di depositi e prestiti e all'immediata dipendenza della medesima, vi sarà una Cassa delle strade ferrate garantita dallo Stato, allo scopo di procurare allo Stato medesimo, alle provincie, ai comuni ed ai loro consorzi i mezzi per soddisfare esclusivamente gli obblighi loro rispettivamente imposti dalla presente legge. »

Dunque questa Cassa delle strade ferrate non è mica un'istituzione autonoma; ma è posta sotto la immediata dipendenza della Cassa dei depositi e prestiti che è un'amministrazione governativa, come la Camera sa. Non si crea dunque un'amministrazione autonoma indipendente da quella del debito pubblico, di cui fa parte la Cassa dei depositi e prestiti.

Ma poi, a questo concetto dell'onorevole Allievi (nel quale concordo in massima, comunque lo disapplichiamo nella specie attuale) ne ripugnerebbe un altro da lui espresso, cioè che egli vorrebbe che le operazioni di credito nell'interesse dei comuni e delle provincie fossero fatte dalle rappresentanze municipali e provinciali senza alcuna ingerenza dello Stato.

ALLIEVI. No! no!

MINISTRO DELLE FINANZE. Io qui discordo pienamente. Il credito è uno strumento molto delicato; non potete affidarlo ad amministrazioni locali.

ALLIEVI. Non ho detto questo.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

MINISTRO DELLE FINANZE. Se non lo ha detto tanto meglio.

ALLIEVI. Me ne appello alla Camera.

MINISTRO DELLE FINANZE. Forse avrò male inteso il suo concetto. A me è parso avesse detto che la Cassa delle strade ferrate dovesse essere destinata esclusivamente a procurare i mezzi finanziari che occorrono alle provincie ed ai comuni, senza alcuna ingerenza dello Stato. Ma, anche limitato così il pensiero dell'onorevole Allievi, io dico che sarebbe pericoloso il seguirlo, inquantochè si affiderebbe il maneggio di questo delicatissimo ed importante istrumento del credito alle amministrazioni locali, non sorvegliate, non dirette e regolate dal Ministero del Tesoro.

È necessità che qualunque emissione di titoli, che impegnano direttamente od indirettamente il credito pubblico e la pubblica fiducia, sia regolata dall'amministrazione governativa dello Stato. Ed è questo un vantaggio notevole dell'emissione di un titolo speciale ammortizzabile, pel quale non si distinguono gli interessi dello Stato da quelli dei comuni, e le operazioni di credito vanno fatte esclusivamente dall'autorità governativa che rappresenta gli interessi generali del credito e del paese.

Non potrei poi neppure seguire l'onorevole Plutino nella sua proposta, che il pagamento degli interessi di questi nuovi titoli si abbia a fare in oro. Ciò urterebbe direttamente contro lo scopo che vogliamo raggiungere. Noi vogliamo che questi titoli siano pagati nell'interno del paese, siano pagati a trimestre in moneta legale, appunto per diminuire la ricerca della moneta metallica, e non contribuire all'aumento della misura dell'aggio.

* Ed all'onorevole Romano mi pare avere poi implicitamente risposto. Quando egli faceva appello ai capitali esteri perchè vengano ad impiegarsi nell'acquisto dei titoli ferroviari, gli ho implicitamente risposto allorchè ho detto che, senza bisogno di un richiamo speciale per legge, o per disposizione governativa, il capitale affluisce dappertutto, e dovunque, quando l'utilità del collocamento ve lo spinga.

E vengo ora ad un'ultima osservazione, la quale venne fatta, mi pare, dall'onorevole Allievi.

Egli ha detto: con questa disposizione voi stabilite un indirizzo di politica finanziaria per molti anni, per un periodo così lungo che potrà forse riescire fatale al credito del paese.

Io non ammetto facilmente che si stabilisca ora un sistema definitivo e irrevocabile. È cosa evidente che quest'indirizzo può essere mutato tutte le volte che le circostanze del mercato, o le circostanze generali attinenti al nostro credito finanziario, pos-

sono suggerire al potere legislativo di mutarlo. Nulla vi è d'immutabile in questa materia, la quale si deve svolgere e modificare, *usu exigente, et humanis necessitatibus*. Non credo poi che da questo sistema, tuttochè non irrevocabile, possano derivare le conseguenze esiziali che l'onorevole Allievi teme pel nostro paese. Ciò non avverrà; ma ad ogni modo quando un pericolo potesse sorgere pel credito nostro, i poteri dello Stato si troverebbero pronti a riformare un sistema che non avesse fatto buona prova.

Per queste brevi considerazioni che alla buona, è colto assolutamente all'improvviso ho esposto alla Camera, la pregherei di passar oltre alla votazione degli articoli.

PRESIDENTE. L'onorevole Sella ha facoltà di parlare.

SELLA. Mi rincresce che questa questione sia portata innanzi alla Camera in condizioni tali da rendere impossibile una discussione a fondo. Per mia parte avrei molto desiderato un'ampia trattazione, chè la questione è grave: si tratta d'una operazione di credito di 1260 milioni per lo Stato, e di 169 milioni per le provincie ed i comuni. Se poi si pensa che può accadere che le spese per queste ferrovie non istieno proprio nei limiti preveduti, ma debban crescer un tantino, appare pure più grave la questione della forma con cui conviene trovare capitali, lasciatemelo dire, in cifra tonda, per la somma d'un paio di migliaia di milioni. Non entrerei in alcun particolare, perchè mi propongo di parlare solo per cinque minuti. Mi limito quindi a dire che sopra la pagabilità di questi titoli all'interno o all'estero, appoggio ed approvo pienamente le dichiarazioni che fece l'onorevole ministro delle finanze.

Si oppone l'argomento del risparmio nazionale che si teme abbia a rivolgersi piuttosto ai titoli ferroviari anzichè ai campi, alle industrie ed ai commerci. Ma facendo diversamente non otterreste il vostro scopo. Qual'è la ragione per la quale chi possiede un capitale compera un titolo del debito pubblico, piuttosto che impiegarlo a migliorare il suo campo o ad estendere la sua industria? Perchè, fatti i conti, trova che l'interesse che gli rende il titolo è maggiore di quello che gli avrebbe reso lo stesso capitale impiegato altrimenti.

Ora se il ministro delle finanze andasse all'estero a negoziare il titolo ferroviario, e se gli stranieri ci venissero offrendo gli stessi od altri titoli, per verità non ci sarebbe alcuna differenza.

Fu già, io temo, antico nostro pregiudizio, e taluni che avevano l'abitudine di osservare attenta-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

mente come le cose realmente accadessero, ritenevano che molte volte questa famosa negoziazione all'estero abbia consistito in ciò. A stranieri, o fuori d'Italia si vendevano i nostri valori, e si pagavano delle forti commissioni, ma di là si rimandavano tosto i titoli nel nostro paese; era il buon italiano il quale cercava la merce sua, cioè i titoli della patria sua.

Io quindi credo che il ministro e la Commissione abbiano pienamente ragione di voler dei titoli pagabili soltanto all'interno; è una questione sulla quale spero avremo occasione di ritornare, quando si discuterà il disegno di legge, cui ha fatto allusione l'onorevole ministro delle finanze.

A me basta accennare che è un pericolo per un paese l'aver tanta massa di debiti o d'interessi pagabili all'estero. Forse non sempre saremo a ciel sereno; forse qualche avvenimento potrà minacciare la nostra pace. Consultate la storia. Cosa è accaduto degli aggravi? Sono accadute cose talmente gravi che l'Italia potrebbe essere nell'impossibilità di mantenere i suoi impegni sol perchè non ha preveduto in tempo ciò che può accadere quando si hanno già, come oggi, dei titoli per 300, per 400 milioni all'anno, i quali implicano in sé la pagabilità all'estero. Quindi su questo punto io credo che la Camera vorrà che il titolo sia soltanto interno.

Ma pure io avrei desiderato che questo articolo 28 in questa legge non ci fosse; ed ecco la ragione. Me lo spiego quest'articolo allorquando l'aliquota, il concorso che toccava ai comuni ed alle provincie nelle spese ferroviarie era molto ragguardevole, molto più che non sia oggi, almeno almeno il doppio. Allora io comprendo come e Governo e Commissione si preoccupassero del modo di fornire ai comuni, ai consorzi, alle provincie, i capitali per cui dovevano concorrere nelle costruzioni ferroviarie. Ma oggi, o signori, a che è ridotta la questione? Si tratta di 169 milioni pagabili in 21 anni; si tratta d'una questione di 8 milioni all'anno. Ecco la somma che si tratta di dar modo ai comuni di trovare facilmente.

Ora, per così poco, volete voi creare un'istituzione di questa natura? Io non credo che sia necessario. Se si trattasse di 20, di 30 milioni all'anno, cambia subito di molto la questione. Se si trattasse anche solo di un concorso doppio, di quello che è rimasto a carico dei comuni e delle provincie dopo le modificazioni introdotte nel disegno di legge, il problema già muterebbe d'aspetto.

Oggi le sole Casse di risparmio postali danno alla Cassa dei depositi e prestiti un concorso che va tra un milione e due milioni al mese. Anzi io

credo che quanto prima il ministro delle finanze si troverà in imbarazzo per la destinazione da dare ai capitali che possono ricorrere alla Cassa dei depositi e prestiti; e quando questa Cassa avesse i mezzi necessari per sovvenire i comuni, ma perchè volete voi immaginare una operazione, escogitare un organismo di questa natura?

Veniamo allo Stato. Per lo Stato, il ministro delle finanze ha affermato cosa gravissima, e che nessuno, io credo, può contestare. Per lo Stato, considerata la operazione finanziaria in sé, vi ha maggiore tornaconto nell'emettere rendita consolidata, anzichè titoli speciali.

Io aveva apparecchiato uno specchio abbastanza curioso di queste operazioni a titoli speciali e nel nostro paese e fuori. Ma da noi quale è la operazione a titoli speciali che non abbia costato più di quello che sarebbe costato emettendo in quell'istante lì della rendita a corso di Borsa, anche colle solite commissioni? Io sono autore di una di queste operazioni: quella dei beni demaniali; ma fu fatta in circostanze che erano queste: lo sconto a Londra era del 12 per cento, nientemeno; più una prospettiva di un grande prestito di 500 a 600 milioni. Ed infatti fu fatto di lì a pochi mesi per 525 milioni. Ci era una necessità di cose che non ammetteva indugi, e allora fu escogitata una operazione speciale, benchè io non ne fossi niente soddisfatto, appunto per non compromettere il corso della rendita. Perchè quando fate una operazione finanziaria di qualche importanza non si deve per un dato tempo farne altra sopra il titolo negoziato. Se voi date a un negoziatore un certo numero di milioni di rendita consolidata, vi dirà sì; ma è bene inteso che per un certo tempo voi non metterete sulla piazza altri di questi titoli che vengano a far concorrenza. Furono adunque quelle circostanze speciali. Noi potremmo fare la storia delle nostre operazioni di credito con titoli speciali e ne risulterebbe fuori chiarissima la verità di ciò che affermò il ministro delle finanze, cioè che la negoziazione del consolidato si fa sempre a migliori condizioni. E si capisce. È un titolo che ha più vasto mercato.

Disse bene l'onorevole ministro delle finanze: in qualunque angolo del mondo voi andiate col nostro consolidato, si sa che cosa è. Provate ad andarci colle Tiberine, qui e là non si sa cosa siano. Le obbligazioni della Pontebbana, il mio amico Allievi sa meglio di ogni altro che furono emesse a condizioni più onerose di quelle che si sarebbero ottenute emettendo della rendita. E, o signori, per un titolo di questo genere bisogna, in principio poi specialmente, creare una clientela, farsi conoscere. E tutto questo non si ottiene, se non sacrificando molto più

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

di quello che credete sul corso del titolo. Io vi confesso che non prenderei (non ho mai fatti affari, ma se dovessi farne), non prenderei, dico, l'impegno di questi titoli alla differenza soltanto del due e direi anche del tre per cento al di sotto del consolidato, tenuto conto ben inteso dell'effettivo valore della rimborsabilità. Io credo che il signor ministro non troverà esagerati i miei apprezzamenti, cioè che questa operazione fatta con titolo speciale verrà a costare alle finanze almeno un due o tre per cento di più di quello che costerebbe emettendo del consolidato. E suppongo che il ministro delle finanze usi tutta la diligenza e dia prova di tutta l'abilità immaginabile e possibile. Ma la difficoltà sta in sè; nessuno di noi, a condizioni eguali, non preferirebbe un titolo il quale ha corso in tutta Europa, che si può portare da qualunque banchiere che ve lo prende proprio come denaro corrente, ad un titolo che non ha che un mercato limitato. Per conseguenza, signori, io vedo proprio venir meno la ragione di fare un titolo speciale.

Certo io apprezzo il vantaggio di stabilire un fondo per l'estinzione; è inclusa nella creazione del titolo, dal momento che il titolo è estinguibile. Ma io spero che vorrà anche l'Italia mettere una volta giudizio, e creare un fondo di estinzione, che vorrà anch'essa, come tutti i paesi, che hanno fior di senno, pensare ai cattivi giorni, e quindi andarsi preparando risorse disponibili, colla estinzione nei tempi sereni di una parte del suo debito. Per conseguenza il mio avviso sarebbe stato, massime dopo la diminuzione grandissima del concorso dei comuni, che quest'articolo 28 fosse tolto dalla legge. Quando il concorso dei comuni era ragguardevole, vi poteva essere una ragione seria. Quando non si vedeva ancora la concorrenza che si ha alle Casse postali pei depositi di risparmio, lo capivo anche. Ma dall'anno passato a questa parte qualche cosa si è veduto. È ridotto almeno della metà della somma il concorso dei comuni; vediamo dall'altra parte che le condizioni della Cassa dei depositi e prestiti sono tutt'altre. Io credo che se si potesse interpellare senza indiscrezione il ministro delle finanze sulle condizioni della Cassa dei depositi e prestiti, mi direbbe che non sa che fare per i troppi capitali che si accumulano; questa è la condizione delle cose, se io sono bene informato. Ma possono mutare queste condizioni, ed è possibilissimo, ma in quel giorno che mutino, o signori, si provveda.

Ha ragione l'onorevole Allievi, perchè impegnare quello che voi farete in questa materia di credito per 21 anni, e per una somma di 1260 milioni, ed io dico, per uso mio, di un paio di migliaia di milioni? Ma perchè far questo, o signori? I buoni af-

fari non si fanno così, i buoni affari si fanno stando attenti alle circostanze, ed utilizzandole a vostro vantaggio; invece così, chiamatelo Ministero di finanze, chiamatelo Cassa di ferrovie, venite a metterlo colle braccia legate a disposizione degli speculatori.

Quindi io credo che sarebbe opera molto più savia, molto più opportuna sopprimere quest'articolo 28 della legge, il quale articolo poi non ne è una parte sostanziale: la legge attuale cosa fa? Volete dubitare che si possano trovare sessanta milioni all'anno? Questo no, ma quando eravamo disperati (*Ilarità*), lasciatemi usare la parola un po' familiare, spendevamo più di sessanta milioni per le ferrovie, e dovevamo rivolgerci al credito pubblico, non solo per questi sessanta milioni per le ferrovie, ma per trovare anche ciò che ci occorreva per altre deficienze.

Ma vivaddio! non ci siamo mai trovati in imbarazzo, quindi cosa è questo dubbio che vi invade? Che non si trovi l'Italia in condizione di poter provvedere ad una spesa dal più al meno fruttifera, ma che pur pure non è roba gettata, servendo essa a creare se non altro uno stromento di lavoro, di produzione di progresso come sono sostanzialmente le ferrovie?

Abbisognano sessanta milioni, e con quanto concorrono comuni e provincie, forse sessantotto o settanta milioni all'anno; ma perchè venire a fare un atto simile, a dire: io mi lego pel prossimo ventennio a procedere in un determinato modo?

Io parlai come amico, giacchè malgrado le scottature che ci ho avuto, non ho ancora potuto diventare sfavorevole a questa legge, di cui conosco la grande importanza economica, e lasciatemi dire, anche politica, poichè è impossibile che sopra questa questione delle ferrovie il Parlamento italiano sia stato tanti anni a parlare, a discorrere, poi a spendere non so quante decine di sedute, senza venire ad una conclusione che soddisfi gli interessi generali della nazione. Ma per quel pochissimo di esperienza che ebbi occasione di avere nella materia delle operazioni di credito, ed anche un po' così col senso comune, io credo che la legge starebbe molto meglio senza quest'articolo 28. Io non mi permetto di fare proposte per la ragione che le proposte le quali partono da me sono di solito poco fortunate. (*Oh! oh!*)

Una voce. Tutt'altro.

SELLA. Ma io raccomando molto tanto al Ministero quanto alla Commissione di ponderar bene se sia proprio opportuno di decidere oggi per intiero la grave questione come è posta coll'articolo 28. (*Bravo! Benissimo! a destra*)

PRESIDENTE. Dunque oltre l'emendamento Man-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 28 GIUGNO 1879

cardi stampato e di già svolto, sono stati mandati due altri emendamenti alla Presidenza, uno dell'onorevole Allievi così concepito:

« Per procurarsi 300 milioni effettivi necessari al bisogno del primo quinquennio in ragione di 60 milioni all'anno. »

Un altro poi più radicale è dell'onorevole Nervo. L'onorevole Nervo propone che tutto l'articolo della Commissione si cancelli e vi si sostituisca il seguente:

« Con speciale progetto di legge da presentarsi alla Camera insieme agli stati di prima previsione del bilancio 1880, il Governo proporrà le disposizioni necessarie per lo stanziamento dei capitali necessari alla costruzione delle ferrovie. »

Ora spetterebbe di parlare all'onorevole Allievi; ma io domando se a quest'ora, e dovendosi riprendere la seduta alle due, non sia il caso, essendoci questi emendamenti, di rimandarli alla Commissione, onde veda di porsi d'accordo coi proponenti e col Governo.

Voci. Sì! sì! Benissimo!

PRESIDENTE. Allora s'intende così stabilito.

Alle ore due seduta pubblica.

La seduta è levata alle 12 14.

Prof. Avv. LUIGI RAVANI
Reggente l'ufficio di revisione.