

CCXXXI.

TORNATA DI SABATO 29 NOVEMBRE 1884

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Il ministro di agricoltura e commercio presenta i seguenti disegni di legge: per Consorzi di acque a scopo industriale; per modificazione all'elenco di boschi dichiarati inalienabili colla legge 20 giugno 1871; per l'affrancamento delle servitù di pascolo nelle provincie ex-pontificie; per la vendita dei beni incolti; per l'abolizione dell'erbativo e pascolo nelle provincie di Venezia e Treviso, e del diritto di pascolo e boscheggio nella provincia di Torino; per proroga del corso legale dei biglietti degli istituti di emissione; sul credito agrario. — Sull'ordine del giorno parlano i deputati Nicotera, Tajani, il ministro di agricoltura e commercio, il presidente del Consiglio ed il deputato Cavalletto. — Discussione del disegno di legge relativo all'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, e costruzione delle strade ferrate complementari — Osservazioni del presidente della Camera e dei deputati Baccarini e Sanguinetti sull'ordine della discussione — Discorsi dei deputati Di Blasio Scipione e Lugli. — Annunziarsi una domanda di interrogazione.

La seduta incomincia alle ore 2,25 pomeridiane.

Capponi, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di una

Petizione.

3472. La Camera di commercio ed arti di Milano chiede che nei nuovi regolamenti ferroviari si permetta la spedizione dei piccoli colli di merce alle condizioni stesse dei bagagli con resa immediata a domicilio.

Congedi.

Presidente. Chiedono congedo per motivi di famiglia: l'onorevole Bastogi, di giorni 25, l'onorevole Corleo, di giorni 20. Per motivi di salute: l'onorevole Rinaldi Antonio, di giorni 30.

(Sono conceduti.)

Presentazione di disegni di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Disegno di legge per consorzi di acque a scopo industriale;

Disegno di legge per modificazione all'elenco dei boschi dichiarati inalienabili con la legge 20 giugno 1871;

Disegno di legge per l'affrancamento delle servitù di pascolo nelle provincie ex-pontificie;

Disegno di legge per la vendita dei beni incolti;

Disegno di legge per l'abolizione dell'erbativo e pascolo nelle provincie di Venezia e Treviso, e del diritto di pascolo e boscheggio nella provincia di Torino;

Disegno di legge per proroga del corso legale dei biglietti degli istituti di emissione;

Infine, disegno di legge sul credito agrario.

Per questi due ultimi, cioè per la proroga del corso legale e per quello sul credito agrario, presentato d'accordo col mio collega delle finanze, chiediamo alla Camera che voglia consentire l'urgenza.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura e commercio della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati e distribuiti agli onorevoli deputati.

L'onorevole ministro ha chieste che i due disegni di legge per la proroga del corso legale degli istituti d'emissione e per il credito agrario siano dichiarati d'urgenza. Se non vi sono opposizioni l'urgenza s'intenderà ammessa.

(È ammessa.)

Osservazioni e proposte sull'ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

Nicotera. Non ho domandato facoltà di parlare per oppormi all'urgenza chiesta dall'onorevole ministro di agricoltura e commercio, perchè trovo anzi giustissima la sua domanda. Ne colgo però occasione per rivolgere una preghiera all'egregio nostro presidente. Spesso accade che i ministri domandano l'urgenza per alcuni disegni di legge, e poi, per la stampa di essi passa tanto tempo, che l'urgenza diventa, mi si conceda la parola, una derisione. Io come ho detto, colgo questa occasione per invocare che l'urgenza proposta dal presidente del Consiglio l'altro giorno pei provvedimenti per Napoli diventi un fatto reale, e la Camera sia messa in condizione di poterli discutere prima delle vacanze natalizie, che io non desidero, ma che oramai sono passate in consuetudine ed è inutile opporvisi. Se quel disegno di legge non sarà sollecitamente stampato, e se gli Uffici non saranno in grado di occuparsene presto accadrà, anche contro la volontà del presidente del Consiglio, che ne sarà ritardata la discussione, e noi vedremo inoltrarsi l'anno 1885 senza che i provvedimenti necessari siano stati approvati.

Io ritengo di rendermi interprete dei giusti sentimenti del Governo, del Parlamento, e del paese sollecitando che questo disegno di legge sia discusso ed approvato prima delle vacanze natalizie dalla Camera e dal Senato, e diventi legge dello Stato nei primi giorni dell'anno 1885. Prego quindi l'onorevole nostro presidente di sollecitarne la stampa, affinchè possibilmente sia messo all'ordine del giorno degli Uffici per la prossima riu-

nione di martedì o per quella di giovedì della prossima settimana.

Presidente. Onorevole Nicotera, mi pregio di farle conoscere che le bozze di stampa del disegno di legge, al quale Ella ha accennato, furono già trasmesse al proponente, onorevole presidente del Consiglio. Quando queste prove di stampa saranno ritornate alla segreteria della Camera, io provvederò affinchè questo disegno di legge sia sollecitamente stampato e iscritto nell'ordine del giorno degli Uffici.

Tajani. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Tajani. Se non erro, uno dei due disegni di legge, sui quali l'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha domandato l'urgenza, riguarda il credito agrario. Ora io devo ricordare alla Camera e all'onorevole ministro, che vi è un altro disegno di legge sul credito agrario, presentato d'iniziativa parlamentare, il cui studio è abbastanza progredito innanzi alla Giunta che lo esamina.

A me parrebbe dunque conveniente, per non duplicare inutilmente studi sullo stesso argomento, e per evitare l'inconveniente che questi studi seguano indirizzi diversi, che il disegno di legge presentato testè dall'onorevole ministro di agricoltura e commercio sia mandato alla stessa Commissione che esamina l'altro al quale ho poc'anzi accennato.

Non ne fo proposta formale; ma domando all'onorevole ministro se egli non lo creda conveniente.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Il disegno di legge al quale accenna l'onorevole Tajani riguarda il pegno agrario, argomento che è compreso anche nel mio disegno di legge, sebbene in questo si comprendano anche altre materie, mirando esso a dar norma a tutto ciò che riguarda il credito agrario.

L'onorevole Tajani non ha fatto una formale proposta, ma ha accennato all'idea che dell'esame del disegno di legge che ho testè presentato, sia incaricata la stessa Commissione che esamina quello del pegno agrario. Per parte mia nulla ho da opporre al desiderio dell'onorevole Tajani.

Depretis, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Ho domandato di parlare unicamente per dichiarare, come diceva testè l'onorevole presidente rispondendo all'onorevole Nicotera, che infatti poco fa mi fu-

rono consegnate le prove di stampa del disegno di legge, che contiene i provvedimenti per l'igiene pubblica della città di Napoli. Io prendo impegno che il disegno di legge potrà essere sottoposto all'esame degli Uffici o nella prossima o nella successiva loro tornata.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tajani.

Tajani. Poichè l'onorevole ministro di agricoltura e commercio non fa obiezioni che il disegno di legge sul credito agrario sia mandato alla stessa Commissione che studia l'altro sul pegno agrario, ne faccio formale proposta.

Presidente. Come la Camera ha inteso, l'onorevole Tajani fa la proposta, alla quale l'onorevole ministro di agricoltura e commercio non si oppone, che il disegno di legge sul credito agrario sia rimesso all'esame della Commissione già incaricata di riferire sulla proposta d'iniziativa parlamentare, parmi dell'onorevole Pavesi, intorno al pegno agrario.

Se non vi sono obiezioni, s'intenderà approvata questa proposta.

(È approvata.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Prego la Camera di dichiarar d'urgenza il disegno di legge iscritto nel numero 22 dell'ordine del giorno che riguarda le aggiunte all'elenco delle opere idrauliche di seconda categoria; trattandosi di difese che interessano grandemente il territorio delle provincie di Verona, di Vicenza e di Venezia.

Presidente. L'onorevole Cavalletto chiede l'urgenza del disegno di legge iscritto nel numero 22 dell'ordine del giorno. Se non vi sono opposizioni, questa proposta s'intenderà approvata.

(È approvata.)

Discussione del disegno di legge relativo all'esercizio delle reti ferroviarie e costruzione delle strade ferrate complementari.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge intorno all'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari.

Prima di incominciare la discussione di questo disegno di legge, stimo conveniente di esporre alla Camera i miei divisamenti intorno all'ordine ed al metodo della discussione medesima.

Innanzitutto, come è evidente, la discussione generale dovrà aggirarsi sui diversi sistemi, che possono contrapporsi l'uno all'altro, e possono egualmente dare adito ad un esame complessivo sui principii e sui criteri del disegno di legge in genere.

Quando la Camera deliberi di passare alla discussione degli articoli, a proposito dell'articolo 1^o, si osserverà che è diviso in diversi paragrafi, ed ogni paragrafo si riferisce ad una speciale convenzione.

Epperò io innanzitutto metterò in discussione il paragrafo 1, che si riferisce alla convenzione per la rete Mediterranea, seguendo questo metodo. Darò lettura del contratto articolo per articolo, e si intenderanno sulla semplice lettura approvati tutti quegli articoli, sui quali nessuno chiederà di parlare.

Per l'articolo che si riferisce al capitolato, terrò sospesa l'approvazione dell'articolo medesimo finchè sia esaurita la lettura del contratto, e quindi allora si comincerà la lettura del capitolato articolo per articolo.

Così, quando saremo all'articolo relativo alla tariffa, terrò sospeso l'articolo medesimo ed esauriti, e contratto, e capitolato, leggerò tutta la tariffa.

Quando il primo paragrafo e del contratto, e del capitolato, e della tariffa sia esaurito, metterò ai voti l'approvazione di questo paragrafo 1.

Lo stesso sistema io seguirò nel paragrafo 2, che si riferisce alla rete Adriatica, e nel paragrafo 3, che si riferisce alla rete Sicula.

Con questa avvertenza però, che gli articoli del contratto, capitolato e tariffa, già approvati per la prima rete, una volta che siano identici per le altre convenzioni, capitolati e tariffe, non sarà più il caso di ripetere su di essi la discussione, epperò s'intenderanno senz'altro approvati.

E così pel paragrafo 2^o e pel paragrafo 3^o io mi limiterò a dare lettura di quegli articoli, contratti e capitolati che sono differenti dagli altri già votati nel primo paragrafo. In tal modo mi pare che potremo esaurire, paragrafo per paragrafo, la discussione delle diverse convenzioni.

Dopo la votazione dei diversi paragrafi, metterò a partito nel suo complesso l'articolo primo.

Relativamente poi alle proposte che possono essere messe innanzi alla Camera, io stimo che, trattandosi di materia contrattuale, spetti al potere esecutivo unicamente di stipulare i contratti che reputa utili nell'interesse generale; ma stimo egualmente che quando questi contratti sono sottoposti alla Camera, essa abbia alla sua volta piena

facoltà di proporre quelle modificazioni che crede utili alla cosa pubblica.

Quindi volendo rispettare il diritto che compete al potere esecutivo e volendo per altra parte tutelare le facoltà, che a mio avviso spettano sempre alla Camera, io suggerirei che quante volte nell'animo di qualcuno sorgesse il desiderio di fare una proposta di modificazione o ai contratti, o ai capitolati o alle tariffe, la presentasse con questa formula:

“ La Camera invita il Ministero ad introdurre nel contratto, capitolato o convenzione la seguente modificazione... ”

Naturalmente ad una simile proposta potrà opporsi la questione pregiudiziale, e la Camera allora delibererà; ma parmi che questa formula sia corretta o tale da rispettare i diritti del potere esecutivo e da tutelare le facoltà che competono alla Camera.

Parrebbe a prima giunta che questa non fosse che una questione di forma, pure, secondo me, racchiude una questione di principio.

Se la Camera ritiene che questo metodo sia corretto, e sia quello che meglio possa aprire l'adito ad un'ampia discussione, come è desiderio di tutti, su quest'argomento, io mi atterro ad esso. (*Si! si!*)

Del resto io sarò sempre per ascoltare le osservazioni che potranno essermi fatte, e la Camera delibererà. (*Bene! Bravo!*)

Baccarini. Chiedo di parlare.

Presidente. Mi permetta, onorevole Baccarini, io debbo rivolgerle anzitutto una domanda. Ella in una delle sedute dello scorso mese di giugno, mi pare, cioè in occasione che fu presentato il disegno di legge sul quale sta ora per aprirsi la discussione, presentò una interpellanza. Questa sua interpellanza ebbe per conclusione la presentazione della seguente risoluzione da parte sua: “ La Camera invitando il Governo a conformarsi pel progetto sull'esercizio e sulle costruzioni delle ferrovie nel regno alle antiche e recenti sue deliberazioni e manifestazioni, passa all'ordine del giorno. ”

Lo svolgimento di questa risoluzione fu rimesso alla discussione del disegno di legge, di cui ora dobbiamo occuparci: intende ora Ella di mantenere codesta sua risoluzione, e di svolgerla quando verrà il suo turno, oppure desidera svolgerla indipendentemente dal disegno di legge in discussione?

Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Eaccarini. Comincerò col rispondere all'invito fattomi dall'onorevole nostro presidente, rispetto alla risoluzione che fece seguito alla mia interpellanza.

Quella interpellanza, da me fatta sei mesi fa, non ha interamente perduto il suo valore, ma ha perduto solo il valore della opportunità: lo dichiarai già allora quando l'onorevole presidente del Consiglio credette di doverla rimettere alla discussione della legge. Se pertanto, come si suole per le interpellanze, essa fosse stata iscritta nell'ordine del giorno, distaccata dalla discussione del presente disegno di legge, io mi sentirei in dovere di trattare l'argomento in via separata; ma, poichè siamo intorno alla discussione del disegno di legge, mi parrebbe far perdere del tempo alla Camera, se prima mi permettersi di parlare sulla interpellanza e poi chiedessi di parlare nel merito del disegno di legge; essendo evidente che, per venire alla conclusione della mia interpellanza, debbo esaminare anche il merito del disegno medesimo. In conseguenza, o nella discussione generale, o con un ordine del giorno, se non mi riuscirà di parlare nella discussione (perchè non so quando potrà esser chiusa questa discussione generale), svolgerò tutto ciò che intendevo di dire nella discussione della risoluzione che fece seguito alla mia interpellanza. Quindi io non ritiro quella mia mozione; rimando solo lo svolgimento delle mie idee rispetto alla medesima a quando la Camera mi farà l'onore di volermi ascoltare, e proporrò allora quell'ordine del giorno che crederò più adatto alla mutata condizione delle cose.

Presidente. Sta bene, onorevole Baccarini.

Baccarini. Questo in quanto alla interpellanza, se parrà corretto all'onorevole presidente;...

Presidente. Perfettamente.

Baccarini. ...altrimenti io mi rimetto a quel che egli sarà per stabilire.

Presidente. Sta bene, onorevole Baccarini: Ella può riservarsi di svolgere nel suo discorso anche il concetto della sua risoluzione.

Baccarini. La ringrazio di questa sua dichiarazione.

Adesso, poichè l'onorevole nostro presidente fu così cortese da domandare se qualcuno intendeva fare delle osservazioni sul metodo della discussione, io non mi permetterò certamente di eccipire a quello correttissimo, secondo me, da lui indicato, il quale presta modo di esaminare tutte le disposizioni e d'indole generale, e d'indole particolare sia dei contratti, sia dei capitolati, cosa tanto più necessaria in quanto che i capitolati

non sono una dipendenza dei contratti, ma comprendono disposizioni di cui non si fa nemmeno la più lontana menzione nei contratti stessi...

Presidente. Siamo d'accordo.

Baccarini. Quindi sono contratti veri e propri anche i capitolati. Io mi proponeva soltanto di fare una subordinata osservazione alla formola a cui ha accennato l'onorevole nostro presidente, formola che mi pare molto restrittiva, quantunque sembri questione più di forma che di sostanza. Io credo che ci sia una grande diversità dall'adooperare il diritto parlamentare a forma precisa dello Statuto, e dal vincolarlo ad un modo d'esercizio come quello al quale alluderebbe l'onorevole nostro presidente.

Io non conosco altra libertà che quella che viene dallo Statuto, che cioè le leggi si discutano articolo per articolo. A meno quindi che si contesti che il contratto sia una parte dell'articolo della legge, io ho diritto di fare quelle modificazioni le quali mi paiono necessarie, e di presentare in forma di emendamenti quelle disposizioni che riterrò opportune.

La Giunta che ha esaminato il progetto di legge ha proposto i suoi emendamenti articolo per articolo sia pei contratti, che pei capitolati; non vedo perchè mi debba essere negato questo stesso diritto, obbligandomi invece a fare una mozione d'invito al Governo per introdurre delle modificazioni. Questa forma d'invito al Governo include una specie di biasimo, tutte le volte che esso non crede di accettare gli emendamenti, ed io sono ben sicuro che ciò non è nell'intenzione dell'onorevole presidente. Io credo che non possa essere questa dell'invito una forma di piena libertà, perchè, o signori, tutte le volte che il Governo non crederà di accettare un emendamento presentato sotto la forma di un invito, allora diventa una questione di fiducia. Ora, io non accetto questo sistema, e me lo perdoni l'onorevole presidente, pur ripetendo che è molto lontano dal suo intendimento di dargli questa interpretazione. Io intendo di presentare alla Presidenza, come per tutte le leggi e come ha fatto la Giunta, gli emendamenti a quegli articoli, sui quali credo necessario richiamare l'attenzione del Governo e della Camera. Lo farò nella forma ordinaria e come si è sempre fatto tutte le volte che si è discusso di convenzioni; perchè l'onorevole presidente sa meglio di me che molte volte non si sono discusse, ma solo perchè nessuno ha chiesto di discuterle. Ma tutte le volte che nel Parlamento italiano qualcuno ha voluto discutere un articolo qualunque nelle solite forme, ha trovato specialmente l'ono-

revole presidente Biancheri a dichiarare che questo era il suo diritto.

E basterà leggere la discussione sulla legge ferroviaria del 1870, in cui avendo l'onorevole Pescetto, tediato forse dal modo lungo con cui sarebbe proceduta la discussione, proposto di abbreviarla, l'onorevole presidente Biancheri rispondeva che egli aveva il dovere di leggere articolo per articolo perchè riconosceva in ogni deputato il diritto di proporre tutte le modificazioni che egli stimava opportune. Così fu fatto nella discussione delle convenzioni ferroviarie del 1862...

Presidente. Siamo d'accordo.

Baccarini. ...per la rete Meridionale, in cui non solo fu discusso il progetto presentato dal Governo, ma fu discussa come emendamento un'intera Convenzione che fu quella, che divenne legge, la convenzione delle ferrovie Meridionali.

Per concludere, io non mi oppongo affatto al metodo proposto dall'onorevole presidente che mi pare corretto e regolare; mi oppongo solo alla forma degli emendamenti. Io non intendo di invitare il Governo a modificare nulla; intendo di avere pienissima libertà di proporre gli emendamenti; il Governo li accetterà o li respingerà. Ma io non intendo così di fare ogni volta una questione di fiducia verso il Governo. Intendo di chiamare l'attenzione della Camera ad introdurre quelle modificazioni, che mi parranno opportune indipendentemente da qualsiasi considerazione politica.

La Porta. Chiedo di parlare.

Baccarini. Il concetto che qui si tratta di un'affare contrattuale è un concetto che ha un valore più specioso che sostanziale. Lo ha specioso sempre, secondo me, ed io sono partigiano convinto del metodo seguito dal Parlamento e Governo francese. Nell'ultima discussione delle convenzioni ferroviarie a chi faceva una domanda per sapere se il Governo si era assicurato dell'assenso degli azionisti delle Compagnie francesi, il ministro si alzava e sdegnoso rispondeva che avrebbe creduto di abbassare la dignità del Parlamento subordinando le modificazioni, cui si credesse d'introdurre, al beneplacito dell'assemblea degli azionisti.

Questa mi pare vera dignità di Governo ed a questa tengo. Io domando solo al Governo se per presentare un contratto si è assicurato che coloro, che lo firmarono, abbiano avuto l'incarico dagli enti che rappresentano; non se gli enti nella loro assemblea generale approvino o no quello che farà il Parlamento, ma se i firmatari hanno l'autorizzazione di trattare; di questo io mi preoccupo. E qui dovrei dire che manca per molti: ma per ora

è cosa secondaria. Dissi valore specioso più che sostanziale, perchè non è vero che ogni volta che s'introduce una modificazione, debba ciò condurre alla caduta del contratto. Ci possono essere delle questioni capitali che naturalmente fanno cadere un contratto; ma sarebbe una vera coazione il pretendere che ogni anche piccola e secondaria modificazione dovesse portare la caduta dei contratti e che su questa si dovesse ogni volta basare una risposta del Governo.

Io domando che la Camera non si preoccupi delle conseguenze dei suoi voti, ma si preoccupi degli affari del paese; e poi se gli azionisti degli enti contraenti non vorranno accettare le sue deliberazioni, tal sia di loro. La Camera fa gli affari del paese e le società fanno i loro; il Governo deve stare colla Camera. Esso risponderà che ha creduto di farli, e sta bene. Ma allora ogni volta che si presenta alla Camera una legge dovrebbe accettarsi tal quale senza nessuna modificazione.

Io adunque faccio una sola eccezione, però subordinatamente alle considerazioni che le farà sopra l'onorevole presidente, il quale, ripeto, non credo abbia avuto l'intenzione di dar alla proposta questa portata: io mi riservo il diritto di presentare i miei emendamenti nella forma ordinaria, come quella seguita dalla Commissione, contrapponendoli cioè articolo per articolo, dove li credo necessari, senza la formola d'invito al Governo, perchè io su questa questione non invito nessuno; faccio le mie proposte e le faccio alla Camera.

Presidente. Onorevole Baccarini, io sono lieto che Ella abbia dato il suo appoggio al metodo di discussione che credetti dover mio di esporre alla Camera. Nessuna differenza è sorta nelle opinioni mie; quelle che nutrivò nel 1870 sono quelle che tuttora serbo in me stesso.

In un punto solo diversifica la mia opinione da quella che Ella ha manifestata su quest'argomento e consiste nella formola delle modificazioni che si potrebbero per avventura proporre. A me è parso che, trattandosi di materia contrattuale, la Camera non debba direttamente intervenire per modificare contratti stabiliti dal potere esecutivo, stante le facoltà al potere istesso assegnate dalla legge fondamentale dello Stato. A me pareva che si potesse raggiungere lo stesso intento, perchè la Camera ha sempre il diritto di proporre modificazioni con una formola diversa. Ma, ripeto, non è che questione di formola, perchè si potrà dire: la Camera approva con queste modificazioni, e quindi la questione non è che di parole. L'onorevole Baccarini solleva una difficoltà e dice che non vuol somministrare al Governo l'occasione di porre innanzi

questioni di fiducia; ma questo non dipende nè dall'onorevole Baccarini, nè da me, nè dalla Camera, questo dipende dalle intenzioni del Governo; non siamo noi che possiamo impedirlo. L'onorevole Baccarini dice che tutte le modificazioni non debbano implicare l'annullamento di un contratto o il ritiro del medesimo. Ma questo egualmente non dipende nè dalla volontà dell'onorevole Baccarini, nè dalla mia volontà, nè dalla Camera.

Dunque, onorevole Baccarini, è soltanto questione di forma, e ci intenderemo su questo punto. Creda che io non voglio altro, in sostanza, se non che quello che egli desidera. Apriamo dunque la discussione generale e sulla formola ci intenderemo.

Spetta di parlare per primo all'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Onorevoli colleghi, per quanto l'onorevole presidente del Consiglio abbia ieri dichiarato che abbiamo avuto il tempo di esaminare, non dico i primi contratti, ma i contratti successivi per l'accettazione delle modificazioni suggerite dalla Commissione parlamentare, io debbo dichiarare che, per parte mia, questo tempo non lo ebbi, e di ciò che ora affermo, sarà giudice, più tardi, la Camera, quando le sottoporro i risultati dei miei studi; il che vuol dire che io in questo momento non sono in condizione di fare il mio discorso, specialmente sulle modificazioni suggerite dalla Commissione ed accettate dal Ministero e dagli altri contraenti.

Gli studi da me cominciati subito dopo aver ricevuto i primi quattro volumi il 16 corrente, ed il quinto volume il 20 successivo, non sono a compimento, nè complete sono le investigazioni alle quali mi accinsi. A compiere una cosa e l'altra, a chiarire molti punti per me ancora oscuri, sempre però ristrettivamente alle questioni principali, occorrono a me ancora alcuni giorni. Quindi è che, essendo io il primo iscritto, debbo rinunciare alla parola. Domando però di essere iscritto dopo gli oratori che già sono in nota.

Presidente. Dunque Ella rinuncia per ora alla sua volta.

Ora spetta di parlare all'onorevole Di Blasio Scipione.

Di Blasio Scipione. Onorevoli colleghi. Ottimo secondo me è la proposta del nostro egregio presidente in quanto al metodo da tenersi in questa importante discussione, nè poteva attendersi altro dalla sua intelligenza ed imparzialità, tanto più che le osservazioni fatte dall'onorevole Baccarini

troveranno modo di potersi conciliare nel corso di questa discussione.

Nè sarà senza vantaggio, almeno per me, che io, avendo rinunciato a parlare l'onorevole Sanguinetti, sia il primo a prendere a parlare in questa discussione dovendo io trattare più specialmente la questione di principio; sarà utile ripeto, che io discorra prima che l'ardore della mischia si faccia più vivo, in una questione così importante e così vasta, in una questione che preoccupa le menti di tutti gli economisti, di tutti gli uomini politici, e che può dirsi veramente la questione del giorno.

In Italia, in materia di ferrovie, si è andati incontro a diversi sistemi, ed anche a contraddizioni. La storia delle prove e riprove e dei tentativi, è pur troppo nota; ed ormai ci avrebbe dovuto ammaestrare.

In Italia, ora si sono vendute, ora si sono comprate le ferrovie; ed in queste continue compre e vendite, lo Stato certamente non ci ha guadagnato. Parrebbe che la questione ferroviaria sia stata risolta presso di noi, sotto la preoccupazione delle strettezze finanziarie; e che quindi non si sia potuto dare ad essa quella soluzione più corrispondente al vero miglioramento del servizio, ed al vero assetto delle nostre ferrovie.

Guardiamoci ora, onorevoli colleghi, dal risolvere questa importante questione, o sotto la preoccupazione di esigenze finanziarie, o abbagliati da miraggi di utili speciali, effimeri e passeggeri, o dominati dalla passione di partito.

Si dice la Camera sia impegnata in questa questione ed abbia risoluto la massima che le ferrovie debbano essere esercitate dalle Società. E si soggiunge la Sinistra sia venuta al potere col programma e pel programma anzi dell'esercizio privato.

Io credo che vi sia almeno dell'esagerazione in quest'asserzione. La Sinistra è venuta al potere non per il programma dell'esercizio privato, ma con un largo programma di riforme, e principalmente per moderare il malcontento che agitava le popolazioni.

Si rammenta pure il voto del giugno del 1876 in cui s'invitava il Governo a proporre un disegno di legge per l'esercizio da affidarsi alle Società. Certamente in quei giorni di gioia e di tripudio per l'avvenimento di un nuovo partito al potere non si poteva andar tanto pel sottile e molti anzi votarono quell'articolo per non produrre screzi, tanto più che parecchi di coloro che erano favorevoli all'esercizio governativo non credevano ancora matura la questione e non opportuna ancora l'applicazione di esso in Italia. Ad ogni

modo il voto del giugno del 1876 venne due anni dopo revocato dalla Camera stessa colla nomina della Commissione d'inchiesta. Tutti ricordano la nomina di quella Commissione della quale furono chiamati a far parte distinti uomini di questo e dell'altro ramo del Parlamento.

Con quel voto si rimise tutto in questione, perchè con esso s'invitava quella Commissione a studiare ed indagare ed a proporre al Parlamento quale fosse la soluzione migliore da darsi all'importante problema.

Egli è vero che le conclusioni di quella Commissione, presentate con splendida relazione dall'onorevole Genala furono favorevoli per affidare le ferrovie all'esercizio privato; ma su quelle conclusioni non si è fatta mai alla Camera una discussione.

Quanto a me più specialmente, io ho avuto l'onore di far parte della Commissione nominata nel 1874 sul progetto di legge presentato dai ministri di quel tempo, gli onorevoli Minghetti e Spaventa pel riscatto delle ferrovie Romane e Meridionali e per la concessione dell'esercizio di esse alla Società delle Meridionali. Io fui avversario di quel progetto; ma allora non si trattò mai la questione vera di massima, ed in ogni modo io non mi dichiarai mai esplicitamente in detta questione di massima. Io, e tutti lo ricordano, rappresentava più specialmente in quella Commissione il principio del rispetto alla legge e dell'affidamento dato a generose popolazioni che avevo l'onore di rappresentare. Io rappresentavo una protesta contro l'inosservanza delle leggi e contro l'inadempimento delle fatte promesse. Non farà quindi meraviglia se io, allora avversario, accanito avversario dell'illustre Spaventa, ora forse mi troverò alleato con lui in questa questione ed avrò l'onore di combattere su questo argomento da soldato sotto il suo comando.

Dei precedenti della Camera ho già parlato. Ma poi, o signori, questa è una questione che sempre si agita e si studia continuamente e va soggetta a nuove prove ed a nuova esperienza.

Oggigiorno anche in quelle nazioni nelle quali il principio dell'esercizio privato ha avuto il suo massimo sviluppo e la più larga applicazione, come in Inghilterra ed in America, si agita grandemente la questione quale dei due sistemi sia preferibile, cioè se l'esercizio ferroviario governativo o privato; anche in quelle nazioni si riconosce esser necessaria la mano potente del Governo a frenare gli abusi delle Società. Anzi si afferma che nell'America del Nord lo Stato avrebbe già ricomprate tutte le ferrovie, se le

fazioni onde quel paese è diviso e le strettezze finanziarie non lo avessero impedito. Quindi non ~~fa~~ *maraviglia* se parecchi, che, prima favorevoli all'esercizio governativo, erano incerti e titubanti quanto alla sua applicazione, ora, dopo le prove fatte, e specialmente dopo le prove fatte in Prussia, di cui discorrerò più tardi, vengono ora liberamente ad esprimere il loro pensiero, dichiarandosi favorevoli all'esercizio governativo.

Nella discussione fatta negli Uffici su questo importante disegno di legge io dichiarai esplicitamente (me ne appello a coloro che facevano parte dell'Ufficio stesso) che era partigiano convinto dell'esercizio governativo.

Soggiunsi però che, ammesso il principio dello esercizio privato, ammesso che la maggioranza della Camera era per questo, il progetto presentato dal Ministero non poteva formare oggetto di sì vive opposizioni e censure; anzi salvo emendamenti, aggiunte e riserve, quel progetto poteva essere approvato da coloro che sostenevano il principio dell'esercizio privato. Ricordo anzi che andai così oltre nelle mie affermazioni favorevoli all'esercizio governativo, che predissi che nel futuro, la questione sarebbe stata risolta in questo senso, e ricordo altresì che dagli amici mi fu detto che io aveva voluto farla anche da profeta.

Mi permetta la Camera una parola sulla politica. In questa questione la politica non deve avere il predominio, ma è certo che la politica nella Camera entra più o meno in tutte le questioni, e non è possibile si eviti del tutto in simili argomenti.

Io da parecchi anni dacchè ho l'onore di essere deputato, ho appartenuto costantemente alla Sinistra, ed ho appoggiato sempre, come meglio ho potuto, tutti gli amici di Sinistra.

Avvenuto lo scroscio tra l'onorevole presidente del Consiglio ed altri amici di Sinistra, divisa la Sinistra in due parti, l'una che ha seguito l'onorevole Depretis, e un'altra grandissima, che gli si è dichiarata contraria, io profondamente accorato mi sono mantenuto indipendente ed in grande riserva, rimanendo però sempre fermissimo nei miei principii e nel partito nel quale milito da 19 anni. Non sono mai intervenuto a nessuna delle riunioni di partito, nè a quelle della Minerva, nè a quelle della Sala Rossa.

Però questa mia riserva è stata piuttosto favorevole all'onorevole presidente del Consiglio, perchè in tutte o quasi tutte le questioni, ho votato in favore del Ministero.

Ho voluto stare a vedere e, non lo dissimulo, ho avuto una certa fiducia nell'onorevole presidente del Consiglio. Egli, con quell'abilità parlamentare

che tutti gli riconoscono, ha sempre dichiarato che sarebbe rimasto nel programma di Sinistra, e che, vicino alla tomba (Iddio gli conceda molti anni, onorevole presidente del Consiglio), egli non avrebbe disertato il suo partito.

D'altronde il programma, a me pare, sia stato quello del partito progressista, e gli uomini, che questo programma sono stati chiamati ad attuare, sono usciti dalle file della Sinistra. Non nascondo che alcuni fatti che si ripetono e qualche nomina avvenuta durante le vacanze parlamentari mi ha alquanto scosso: ma ciò non porta ancora che io debba uscire dalla mia riserva e dalla mia indipendenza, o che debba diventare avversario dell'onorevole presidente del Consiglio e del Ministero.

Ho sentito la necessità di ricordare questi fatti per dimostrare come io mi trovo nella più grande indipendenza, e quindi posso anche per questo più liberamente esprimere i miei principii ed estrinsecare i miei pensieri.

Io sono dunque partigiano del principio che le ferrovie, questo elemento principale della vita di un popolo, debbano essere amministrate dal Governo, debbano essere tenute dal Governo in proprietà ed esercizio. Anzi, se qualche eccezione io potessi fare, sarebbe piuttosto per la proprietà e la costruzione da concedere, eccezionalmente, ripeto, ad una Società, ma mai l'esercizio, poichè il vero padrone delle ferrovie non è che l'esercente.

Le ferrovie sono una speciale funzione, un grande servizio pubblico, una delle amministrazioni più importanti, più utili e più delicate. Questo grande servizio deve essere compiuto dal rappresentante generale di tutti i cittadini a beneficio dei cittadini stessi. Esse, come le poste ed i telegrafi, e più ancora che le poste ed i telegrafi debbono essere garantite ed esercitate dallo Stato.

Le ferrovie sono pubblico mezzo, il principale mezzo di trasporto: esse, come le strade nazionali debbono essere riguardate come cosa di Demanio pubblico e debbono essere tenute dallo Stato. Tutti i popoli, anche gli antichi, sono stati sempre gelosi delle loro strade nazionali, sempre hanno ammesso il principio che le strade principali debbono essere tenute dal Governo e non devono servire a lucri privati.

In Italia non si sarebbero avute ferrovie senza l'intervento diretto e senza i più grandi sacrifici dello Stato.

Dippiù le ferrovie costituiscono un monopolio, il più grande monopolio, un monopolio *sui generis*; per esse non vi può essere concorrenza; se concorrenza vi potesse essere, questa sarebbe distrutta

dalle coalizioni e dagli accordi. Se due linee parallele si trovano in mano di società diverse, queste si accordano e si coalizzano; se poi le due linee parallele sono in mano della stessa società, allora l'una linea sarà vittima dell'altra. Per aversi la concorrenza dovrebbe questa potersi stabilire su di una stessa linea ferroviaria, concorrenza cioè non delle linee ma sulla linea, e questa dovrà essere la soluzione dell'avvenire.

Se sarà approvato questo disegno di legge allora si vedranno tutti gli inconvenienti che avverranno per le coalizioni e gli abusi delle Società sulle linee parallele che sono state e che saranno costruite in Italia.

Essendo dunque le ferrovie un monopolio; questo privilegio non dev'essere sfruttato dai privati, ma dev'essere usato dal Governo a beneficio di tutti i cittadini.

Gli avversari, non trovando altra specie di concorrenza, ricorrono a quella così detta della natura delle cose, a quella che essi chiamano concorrenza degli uomini; a quella concorrenza cioè, che mediante ribassi di tariffe e miglioramenti nel servizio spinge le Società ad aumentare il traffico sulle proprie linee; ma questa magra concorrenza si risolve, come ho detto, in coalizioni ed accordi fra diverse Società interessate.

Tempo fa lo Stato ha ripreso il monopolio dei tabacchi. Ricordo ancora i magnifici discorsi pronunziati allora in questa Aula, dall'onorevole ministro Magliani, dal mio amico Melodia e da altri sulla convenienza ed opportunità che quel monopolio fosse tenuto dal Governo per ricavarne esso tutti i vantaggi ed adoperarli a beneficio di tutti i contribuenti.

Perchè non dev'essere lo stesso per le ferrovie? E quando si pensa che i tabacchi non sono cosa di assoluta necessità e che le ferrovie sono uno dei servizi più necessari, più utili e più delicati, tanto più allora si dovrà ammettere che esse siano amministrate dallo Stato a vantaggio di tutti i cittadini.

E poi, o signori, parliamoci schiettamente: è risaputo che le Società private, per quanto siano buone, non pensano e non fanno che l'interesse degli azionisti. L'interesse pubblico, se pur vi è, è per loro in linea secondarissima. I vantaggi quindi vanno tutti a beneficio di pochi e non del Governo, che non ha per iscopo l'ingrandimento di pochi, ma il bene di tutti.

Ciò quando l'azienda proceda normalmente; ma se le cose vanno male (ed in Italia è ciò accaduto) allora non vi è alcuna garanzia, è sempre

lo Stato che paga. Allora si dirà che non si può costringere una Società a fallire e non si può interrompere o disturbare un servizio pubblico interessante.

Ne consegue che una Società è sempre sicura che tutti i vantaggi sono per essa e tutti i rischi pel Governo.

Nè vale il dire che la sorveglianza e vigilanza del Governo, che i patti, le leggi ed i temperamenti di varia natura (e, in verità, io riconosco che l'onorevole Genala ha saputo nel suo disegno di legge escogitare tutti i temperamenti più necessari) possano rimediare a ciò e possano fare sentire alle Società la mano potente del Governo ed infrenarle; è inutile, dico, parlare di così fatti freni: poichè essi si spezzano, diventano nulli davanti alla tenace e sciente resistenza dell'interesse privato, che sa escogitare e trova sempre nuovi mezzi per non eseguire ciò che non è di suo tornaconto, davanti ai sotterfugi a cui può ricorrere una Società per ottenere il proprio vantaggio. Anche i ministri, i Consigli superiori, gli alti impiegati che cosa valgono davanti alla resistenza implacabile, davanti alle opposizioni sempre rinascenti, come le teste dell'idra, davanti ai mille ripieghi di una Società ferroviaria?

E noi, (lo dico con tutta coscienza) abbiamo avuto in Italia impiegati eccellentissimi, consiglieri degni d'ogni elogio, ministri reputati per intelligenza, per carattere e per fermezza, e si tratta per ora in Italia di Società che relativamente possono dirsi buone e che ad ogni modo non sono ancora diventate troppo grandi e troppo potenti.

Che cosa sarebbe, domando io, che cosa sarà quando non si avessero più, per nostra disgrazia, uomini preposti agli uffici pubblici così intelligenti, così fermi, e così abili? Che cosa sarà quando queste Società diventeranno (e lo diventeranno, allora che sarà approvato il presente disegno di legge), più grandi e più potenti?

Io non mi fermerò nell'argomento come sia un grande vantaggio per lo Stato, per una maggiore unità, celerità ed esattezza nel servizio, che le ferrovie siano in mano del Governo in tempo di guerra. Riconosco che con le nostre leggi ed anche con i molti provvedimenti e cautele che si propongono con questo disegno di legge si rimedia in parte se non in tutto all'inconveniente, che l'esercizio del più potente mezzo di trasporto ed uno dei mezzi di vittoria sia in mano dei privati. Ma, ad ogni modo, o signori, è indubitato che una guarentigia maggiore, che un grande vantaggio è per lo Stato di poter disporre liberissima-

mente, in tempo di guerra, di questo potentissimo tecnico mezzo di trasporto e mezzo di difesa.

Si afferma anche, onorevole Gabelli, lei fa segni negativi, che forse una delle ragioni, una delle ragioni, dico, delle eclatanti vittorie della Prussia nel 1870, è stata quella che essa ha potuto in un momento più facilmente concentrare in suo potere il servizio ferroviario, il quale allora per altro non si trovava tutto nelle sue mani.

Ma queste ragioni io non le tratterò; altri lo potrà fare meglio di me e certo con maggiore competenza. Io sono dunque d'opinione, che la cosa più logica, più giusta, più opportuna oggi in Italia si è che le ferrovie sieno tenute in proprietà e in esercizio dal Governo.

Si dice: lo Stato è un cattivo esercente, amministra male. Lo Stato spende di più; ed ora si aggiunge che la prova d'esercizio governativo fattasi sulle ferrovie dell'Alta Italia e centrali non è riuscita bene. A me pare che vi sia se non altro una grande esagerazione in questa affermazione. Vi sono certi argomenti che talora ad arte s'ingrandiscono, non so per qual ragione, e fanno apparir le cose diversamente dalla realtà.

Cosa abbiamo in Italia? Abbiamo l'esercizio fatto da una Società relativamente buona, io lo confesso, la Società delle ferrovie Meridionali sulle proprie linee e sulle Calabro-Sicule, e l'esercizio fatto provvisoriamente e con mezzi insufficienti dallo Stato sulle linee dell'Alta Italia e Romane. Ebbene, per quanto io ne sappia, non abbiamo una gran differenza fra i due esercizi. Inconvenienti e vantaggi vi sono dall'una e dall'altra parte. Se passiamo all'estero, allora si fa grande; dolorosamente si troverà una grande differenza coll'estero tanto per l'ordine e la precisione, quanto per la nettezza. Bisogna dirlo, rientrando in Italia dall'estero, con gran dolore si nota questo passaggio; ma facendo il paragone fra i due esercizi italiani, uno privato e l'altro governativo, a me non pare ci sia differenza.

Una cosa è certa però, e questa è nota a tutti, che cioè in Italia l'esercizio governativo non è stato impiantato regolarmente, definitivamente, e che tutto sente di provvisorio. Per mancanza di efficace sorveglianza governativa, di vera responsabilità e per altre ragioni che non starò qui ad accennare, è certo che questo servizio non è stato impiantato regolarmente e definitivamente; non si può dire che sia quella una prova.

Ed anche per dare autorità alle mie parole, mi servirò di un testimonio che è favorevole al prin-

cipio proposto dal Ministero, vale a dire all'esercizio privato.

È uscito in quest'estate un opuscolo intitolato: "L'ordinamento delle ferrovie italiane; „ opuscolo prezioso che difende le idee del Ministero, che le difende con calore e precisione.

Pare proprio che sia un opuscolo ufficiale e, se è così, approvo l'onorevole Genala, l'ammiro anzi, egli tiene alta la bandiera dell'esercizio privato e lo difende valorosamente con tutto il suo ingegno, con tutta la sua dottrina. Mi permetto di leggere poche parole di quest'opuscolo. Ecco che cosa dice sull'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane, fatto in modo provvisorio dallo Stato.

“ Tutto ciò creava uno stato di cose profondamente anormale. Da un lato le società minacciate fino dal 1874 nella loro stessa esistenza, non potevano ricorrere al credito e investire nuovi capitali nell'acquisto del materiale; dall'altro non era sperabile che il Governo subentrando a due società, ma coll'obbligo di lasciare l'esercizio da un momento all'altro, si sobbarcasse ad ingenti spese e regolasse stabilmente il servizio ferroviario. „

Ho voluto leggere questo brano di un avversario dell'Esercizio di Stato per dare, ripeto, maggiore autorità a quanto io dico.

Dunque non è vero che questa prova si sia fatta recentemente in Italia; la prova purtroppo noi l'abbiamo avuta, e l'abbiamo avuta nel Piemonte. Il Piemonte, quel forte paese che ardi prendere sempre le più grandi iniziative, il Piemonte ha costruito ed esercitato le strade ferrate; e quell'amministrazione può essere additata ad esempio di buona amministrazione di esercizio ferroviario governativo; e nessuno ardirà in questa Camera di venir a dire che i frutti che si attendevano dall'esercizio privato, l'esercizio privato li abbia dati.

La prova l'abbiamo nel Belgio; in quel paese eminentemente liberale, le ferrovie son tenute dal Governo, e quell'amministrazione è modello di regolarità di servizio, di precisione e di buon mercato.

E la prova, o signori, la abbiamo oggi in Prussia: e perciò io confesso sinceramente che, quanto a ferrovie, se prima inclinava, era partigiano dell'esercizio governativo, era però incerto e titubante in riguardo all'applicazione; ora però, dopo la prova fatta e ben riuscita in Prussia, mi fo aperto e deciso propugnatore dell'esercizio governativo, e credo che nessuno possa ancor dire che

lo Stato sia poco atto (si arrivò a dire anche inetto) a tenere l'amministrazione delle ferrovie.

E qui, o signori, quale affollamento e quanta concatenazione di idee!

Il Piemonte e la Prussia (pare che sia un destino di questi due popoli invitti), l'uno e l'altra hanno inalberata la bandiera dell'unità, e questa bandiera del riscatto della patria e dell'unità è corsa gloriosa da Berlino al Reno, e da Torino a Palermo; l'uno e l'altro, lo Stato piemontese e lo Stato prussiano, ardirono di prendere nelle loro mani le ferrovie, questo gigantesco mezzo di trasporto e di difesa.

Ma bisogna impiantare e ben organizzare il servizio.

In Prussia lo Stato amministra più di 16,000 chilometri di ferrovie, e quell'amministrazione è di gran lunga superiore a quella che prima conducevano le Società; ha sorpassato ogni aspettativa, ha destato l'ammirazione di tutti; e, diciamolo, ora si va in Prussia per ammirare non solo l'amministrazione della guerra, ma anche l'organizzazione ferroviaria. Il servizio è grandemente migliorato, sia per i passeggeri che pel trasporto delle merci; e le tariffe sono più basse di quelle dell'Inghilterra.

Ed i risultati finanziari? Si dice che lo Stato è cattivo esercente, o che spende troppo. Or bene, in Prussia i risultati finanziari invece sono stati soddisfacentissimi. Nel 1883, due anni dopo che il servizio governativo si era impiantato, si sono avuti tali avanzi da poter ammortizzare parecchi milioni di obbligazioni e togliere quasi il 60 per cento del debito ferroviario. Si attribuisce appunto a questi avanzi una delle cause del miglioramento finanziario in quel paese nel 1883. E quegli avanzi sono andati a vantaggio di tutti i contribuenti, mentre prima ne godevano pochi eletti.

Dunque, come diceva, bisogna organizzare l'amministrazione.

Da Berlino, da quell'amministrazione centrale, dipendono dodici direzioni speciali, delle quali ciascuna amministra 1700 chilometri di ferrovia; e tutto procede ottimamente, poichè col buon sistema adottato si sono tolti tutti gli inconvenienti che poteva produrre un soverchio accentramento.

Ed a confermare, o signori, quanto asserisco, leggerò alla Camera poche parole di conclusione di un discorso che il professor Wagner, distinto economista, faceva al Reichstag di Berlino nel 1883. Non si tratta del principio. L'onorevole mi-

nistro potrà dirmi che il Wagner è strenuo sostenitore dell'esercizio governativo; ma io leggerò poche parole dell'eminente economista prussiano, inteso solamente a dimostrare la buona riuscita dell'applicazione dell'esercizio governativo; si tratta quindi di materia di fatto.

“ *Wagner* — In conclusione se guardiamo a tutto quest'affare dell'amministrazione ferroviaria tenuta dallo Stato, dobbiamo con orgoglio (mit Stolz) riconoscere che la Prussia, come in altre cose, così anche in questa, con la sua energia e forza creatrice (*Schaffenskraft*) è andata avanti ad altre largamente. ”

“ Noi, egli dice, siamo in questo molto più innanzi dell'Inghilterra e dell'America. ”

E questo dice il Wagner partigiano dell'esercizio governativo. Ma il deputato Windhorts è contrario all'esercizio governativo com'è contrario pure alla massima che informa il disegno di legge che presentemente discutiamo.

Egli è favorevole al sistema misto che ora esiste in Italia ed in molti paesi; eppure rispondendo al deputato Wagner non potè far di meno di dire: “ Riconosco che da poi che venne stabilita nelle mani dello Stato l'amministrazione delle ferrovie essa non poteva essere meglio condotta di quel che è avvenuto. ”

Ora queste per me sono le prove. Non si venga dunque a dire che lo Stato sia un cattivo amministratore, e che esso spenda di più. Guai a noi, guai per tutti se si arrivasse al punto che uno Stato coi suoi impiegati, colla sua disciplina, coi suoi ordinamenti non potesse amministrare bene! Che ne sarebbe allora di tutti i servizi?

L'esempio della Prussia sarebbe già esteso a tutta la Germania se i particolaristi, gli autonomisti ed i retrivi, e se alcuni Stati della Germania è divisa non fossero contrari, anche per vedute politiche, a cedere all'impero la suprema direzione delle strade ferrate.

E qui io mi dimando se in un paese giovane come il nostro, in cui tanto è ancora da fare, in cui bisogna aiutare in tutti i modi lo sviluppo del commercio e delle industrie, in cui si è fatta l'unità, ma bisogna in ogni modo cementarla, ed unire in un fascio tutte le provincie italiane, se non sia, anche per queste ragioni, preferibile che lo Stato tenga nelle sue mani questo mezzo potentissimo di unità, di civiltà e di benessere. (*Bene!*)

Questi sono gli esempi, queste sono le prove cui dobbiamo attenerci. Ne ci si venga a portare esempi e prove dell'Inghilterra e dell'America,

prove che non hanno che fare con noi e che non sono adattabili a noi.

In quei paesi regge tutt'altro sistema. Colà tutto fanno le Società private; esse hanno tutte le spese, tutti i rischi, tutti i vantaggi; lo Stato non c'entra per nulla, non spende niente, non ha nessun rischio come non ha nessun vantaggio.

E poi, signori, è riconosciuta la diversa indole di quei paesi. Diciamo la cosa francamente: là regge più specialmente il sistema della speculazione, e del tornaconto privato. E diceva bene il professor Cohn: in quei paesi vi è il sistema del bottino. Quindi, non può farsi paragone fra l'Italia e la Inghilterra e molto meno l'America.

Le prove quindi le abbiamo soddisfacenti come già dissi, poichè le abbiamo avute nel Piemonte, le abbiamo nel Belgio, e le abbiamo convincentissime nella Prussia.

Si dice pure che col propugnare il sistema dello esercizio governativo si offendono i principii di sana economia, si crea il socialismo dello Stato, il comunismo, e non so che altro.

Questi a me sembrano argomenti speciosi. Le ferrovie, credo di averlo sufficientemente dimostrato, sono una cosa tutta speciale, sono un monopolio di loro natura, e i generali principii economici non sono del tutto applicabili a questo grande, delicato, ed importante servizio.

Io non sono di quelli che credono utile che lo Stato faccia tutto, ma credo che queste delle ferrovie, come quello delle poste e dei telegrafi, sia un servizio che debba appartenere allo Stato.

Vi sono alcuni servizi di prim'ordine che, secondo me, solo lo Stato deve amministrare e dirigere, e fra questi vi sono le ferrovie.

Quindi non si venga a dire che si offendono, coll'esercizio governativo, i principii di sana economia, che si mettono innanzi principii di socialismo dello Stato e di comunismo.

Ad ogni modo, io mi troverei in buona compagnia, in compagnia, cioè, di tanti distinti economisti, partigiani della libertà, e specialmente dell'illustre Frère Urban. Nessuno può mettere in dubbio che l'illustre Frère Urban sia deciso fautore del libero scambio e seguace delle dottrine Smithiane in ogni ramo di amministrazione. In fatto di ferrovie egli è stato sempre partigiano dell'esercizio governativo e lo ha dimostrato che le accuse di socialismo, di protezionismo e comunismo mosse contro coloro che sostengono tale principio sono infondate, poichè non è questione fra il monopolio e la libertà, ma è questione sol-

tanto di vedere se questo monopolio, questo privilegio debba essere sfruttato dai privati, oppure debba essere tenuto dallo Stato a beneficio di tutti i cittadini.

Si dice pure che le ferrovie sono un mezzo potente, una leva d'influenza politica, di corruzione.

Questo mi sembra un coltello a due tagli. Se è vero che questa potente amministrazione del servizio ferroviario è una leva di influenza e di corruzione, io domando se non è meglio che questo sia tenuto dal Governo, che è l'espressione della coscienza universale, il rappresentante dei bisogni di tutti i cittadini, anzichè dai privati, dalle Società che non hanno altro scopo, che non pensano che ad aumentare i dividendi?

Si parla anche degli impiegati, e si dice che il Governo potrebbe esercitare su di essi l'influenza politica e la corruzione ed il favoritismo; e si parla non solo dei 50 e più mila impiegati, ma anche dei 400 mila che aspirano agli impieghi.

L'Italia, grazie a Dio, mi pare un paese morale. L'impiegato fa il suo dovere, concorre alle elezioni come cittadino, e non va soggetto, o almeno finora non è andato soggetto, ad influenze politiche, a corruzioni o a servilismo. Ma ad ogni modo, io ripeto sempre la stessa cosa: ma non sarà meglio anche per questa ragione che questo impiegato dipenda dallo Stato, piuttostochè da una Società privata potentissima? Secondo me l'impiegato ci guadagna a servire lo Stato, si nobilita, s'innalza.

Io credo che gl'impiegati preferirebbero di servire lo Stato, piuttostochè le Società.

Ammetto che vi possa essere una classe che perderebbe coll'esercizio governativo, e questa è la classe degli alti papaveri. Questi non potrebbero avere dal Governo quelle larghe propine che hanno dalle Società particolari.

Adunque, ripeto, questa leva d'influenza politica, di corruzione e di favoritismo, meglio sarebbe che non fosse esercitata da nessuno, ma se si dovesse esercitare, non sarebbe meglio che l'esercitasse lo Stato col suo governo, anzichè le Società private, le quali non badano che al loro tornaconto?

Ed io qui per meglio concretare le mie idee (me lo permetta la Camera leggerò poche parole del capitano inglese Tyler che esprimono così bene questa parte che io ora ho dimostrata).

Il capitano Tyler, inglese, è uno dei più competenti in materia ferroviaria. Sentite che cosa

egli disse davanti ad una Commissione parlamentare d'Inghilterra:

« Sono convinto che, se le Compagnie si riuniranno come più tardi dovrà accadere in pochi grandi nuclei, i quali alla loro volta si accorderanno tra loro, l'influenza politica del monopolio delle strade ferrate sarà un male assai più grande di quello che lo sarebbe l'influenza politica esercitata dal Governo, il quale fosse divenuto proprietario di tutte le strade. Le Compagnie potrebbero influire decisamente sulle elezioni e sul Governo. »

Ma, mi si dirà, qui si parla dello Stato proprietario, e le nostre proposte sono che lo Stato sia proprietario e non esercente. Ma sentite ancora: « Se si comprassero dallo Stato le ferrovie, e dopo se ne cedesse l'esercizio a Compagnie private, se ne avrebbe più male che bene. In tal caso sarebbe meglio lasciare le ferrovie come si trovano, perchè una Compagnia ferroviaria proprietaria ha un continuo interesse a migliorare l'organismo, che possiede, in vista di un sempre più grande profitto, ed un permanente beneficio, prima per sè e poi per il pubblico. Invece, se acquistate la intiera rete delle ferrovie, e poi le concedete in esercizio (è il caso nostro) temporaneo alle Società, ponete tutto il sistema in mano delle Compagnie, non ottenendo da esso un permanente beneficio, ma il cui intento quello deve essere di ricavarne il maggiore profitto temporaneo, e ciò finirà col produrre un continuo conflitto tra lo Stato, le Società esercenti ed il pubblico, ed un danno per tutti. »

Nè mi si dica che coi temperamenti proposti col disegno di legge e con altri miglioramenti, che si possono adottare, si può rimediare a tutti questi gravissimi inconvenienti e stabilire bene la sorveglianza governativa ed assegnare a ciascun interessato la sua parte.

La sorveglianza governativa, o signori, lo ripeto ancora una volta, sarà sempre insufficiente, e non si possono prevedere i mille sotterfugi: un conflitto vi sarà sempre, ed in questa lotta continua e sproporzionata lo Stato ed il pubblico avranno sempre la peggio. E qui (ed avrò finita questa parte, che è la principale del mio discorso, e cercherò accelerare il più che è possibile) sentite queste altre parole dello stesso capitano Tyler:

« Il controllo da parte dello Stato è difficilissimo, ed il meccanismo è architettato dalle compagnie previdenti in modo da scoraggiare i più arditi litiganti.

« L'amministrazione delle compagnie in passato spesso fu disastrosa, frequentemente inefficace o

costantemente tendente ad avvantaggiare i loro affari sovente disonesti.

« Io credo invece che l'amministrazione delle ferrovie per parte dello Stato, condotta abilmente e conscienziosamente, sarebbe più economica ed efficace, e non avendo altro scopo, tranne quello del bene generale, riuscirebbe di grande utilità per tutti. »

Queste sono parole d'oro, ed io le ho volute leggere alla Camera, non solo per l'autorità e competenza della persona che le ha pronunziate, ma anche per meglio esprimere le mie idee.

Quindi io sono convinto, convintissimo partigiano del principio che le ferrovie debbono appartenere e in proprietà e in esercizio allo Stato.

Ma oltre questo sistema non ve ne sarebbe altro? Io potrei finire di parlare ma la Camera comprenderà che in una materia così importante e vasta, io non possa a meno di fare qualche breve e fugace osservazione su altro ordine di idee.

Sarò brevissimo; domando soltanto che mi si accordi qualche momento di riposo. (*Approvazioni*)

Presidente. Riposi, riposi pure.

(*La seduta è sospesa alle 4 e ripresa alle 4, 30.*)

Di Blasio Scipione. Fra il sistema da me sostenuto, che cioè lo Stato sia proprietario ed esercente delle ferrovie, e quello proposto col disegno di legge che ci sta dinanzi, cioè lo Stato proprietario e le Società esercenti, non ve n'è un altro? Certamente vi è il sistema così detto misto, quello che le ferrovie siano indifferentemente possedute ed esercitate dallo Stato o dalle Società, or dall'uno, or dalle altre, alcune dall'uno, alcune dalle altre e che al presente abbiamo in Italia.

Ora io domando: non volendo accettare quello che io credo più utile, più regolare, cioè che lo Stato tenga le ferrovie in proprietà ed esercizio, quale grande necessità c'è d'avventurarsi in novità e difficoltà, di gettarsi nell'ignoto e fare nuove prove e nuovi tentativi? Non è meglio di restare come ci troviamo, cioè con la Società delle Meridionali che esercita le proprie linee ed eserciterà sino ad un certo tempo le Calabro-Sicule e lo Stato che esercita le altre, migliorando però i servizi e spendendo tutto ciò che è necessario?

Ma qui si ripeterà: noi abbiamo fatto la prova dell'esercizio governativo sull'Alta Italia e le Romane, e quella prova è riuscita cattiva. Io credo di aver dimostrato, come essa non sia riuscita così cattiva come si asserisce, che non sia inferiore ad altra, e che, ad ogni modo, quel servizio può es-

sere grandemente migliorato e può bene riuscire qualora lo si voglia.

Ma bisogna spendere urgentemente sulle ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane, che lo Stato dovrebbe continuare ad esercitare, 136 ed anche 150 milioni, e questi milioni lo Stato non li ha e deve procurarseli.

E qui si presenta e preoccupa gli animi la questione finanziaria: ed io ho già detto e ripeto, essere deplorabile che si risolvano le questioni ferroviarie con le preoccupazioni continue delle strettezze finanziarie, e che, questa, secondo me, è stata una delle cause per cui nel nostro paese non si è mai ben risolto il problema ferroviario e si son fatte sempre novità inutili o dannose.

Questi 150 milioni come si procurano adunque?

In materia finanziaria io non mi sento molto competente; ascolterò quindi attentamente ciò che diranno gli uomini più autorevoli e più competenti. Io per altro ho creduto sempre che ciò che si spende per le ferrovie si risolve in miglioramento ed aumento di proprietà e quindi credo si debbano i detti 150 milioni procurare con emissioni di rendita. Ho avuto l'onore di far parte della Commissione sulle nuove costruzioni nel 1879. Quella Commissione propose un titolo speciale ammortizzabile, così detto ferroviario, fruttifero al 5 per cento. Si è visto che quel titolo non poteva resistere alla prova o si dovette ritornare e stabilire l'ordinaria emissione di rendita pubblica, e dove prima si diceva che non era opportuno nè regolare di fare l'emissione di rendita consolidata, dopo si è venuti a dire che la migliore cosa era quella di fare la detta emissione.

Ora nuovamente si mette innanzi questo argomento, ed invece del titolo ferroviario si propone di emettere un titolo così detto sociale fruttifero al 3 per cento, ed io credo si faccia male ad imbarcarsi nuovamente in prove e tentativi, che sono sempre riusciti se non altro inopportuni. Il migliore mezzo adunque secondo me è quello di restare come si è, coll'esercizio ferroviario misto, cioè del Governo e della Società delle Meridionali; migliorando tutti i servizi e spendendo tutto ciò che abbisogna, spendendo cioè i 150 milioni procurati nel miglior modo possibile.

E qui viene la questione, la corda sensibile delle nuove costruzioni; ecco il *miraggio*, e se non fossi in questa Camera direi: "ecco l'amo", che deve attirare i pesci. Io sono stato sempre fautore ed amico delle nuove costruzioni, ho sempre creduto doversi questa questione delle nuove costruzioni in Italia riguardare, non solo sotto l'aspetto economico del prodotto delle ferrovie medesime, ma

anche e principalmente sotto l'aspetto che lo Stato deve fare con esse a beneficio dei cittadini e dello sviluppo della economia nostra e dei nostri commerci tutti i sacrifici possibili, riguardando le ferrovie come un grande bisogno della civiltà presente e come uno dei più grandi fattori di benessere e prosperità. L'Italia è per questa parte molto al disotto delle altre nazioni, ed anche quando saranno costruiti quei *seimila* circa chilometri di nuove ferrovie decretate con la provvida legge del 1879, noi saremo sempre al disotto degli altri Stati ed anche di piccoli Stati.

Io, fautore, ripeto, delle nuove costruzioni ferroviarie, ho avuto l'onore di far parte della Commissione del 1879 per le nuove costruzioni ed ho anzi presieduto, in surrogazione del presidente del Consiglio, quella Commissione, che dette occasione all'onorevole ministro Grimaldi di far risplendere sempre più le doti del suo ingegno e la sua rara facondia. Quella legge, come tutte le cose importanti, è stata oggetto di molte e vive critiche; ma è certo che essa stabilì un programma ferroviario, classificò le linee, decretò la costruzione di circa 6000 chilometri nel periodo di 21 anni ed accertò una spesa di un miliardo e 500 milioni, ripartiti in 60 milioni all'anno per parte del Governo oltre il concorso dei comuni e delle provincie.

Un progetto di quella fatta non poteva certo soddisfare tutti i desiderii; nessuno si faceva illusioni, non se le faceva la Commissione, non la Camera e neppure il ministro proponente, l'onorevole Baccarini, a cui il paese deve molto anche per quello fra i tanti servizi che ha resi al paese. Naturalmente quella era la spinta, ed era quanto di meglio si potesse allora fare in argomento sì grave e sì delicato. Ben si prevedeva come si dovesse poi venire a miglioramenti ed aggiunzioni.

Si sono fatte molte critiche in quanto all'applicazione di quella legge e specialmente si è censurato che si siano disseminati i lavori in molte parti ed in tante regioni, e si è voluto dimostrare anche con essa che lo Stato è riuscito un cattivo costruttore. Io non intendo qui censurare o difendere alcuno, e lo scopo mio è di non appassionare questa importante discussione, ma non bisogna dimenticare che quella legge era non solo economica, ma anche politica, e qualunque ministro si fosse trovato a quel posto non avrebbe potuto forse applicare quella legge diversamente. Ad ogni modo potrà non trovarsi buono quel metodo di applicazione, ma non si potrà da ciò dedurre che lo Stato sia un cattivo costruttore; gli stessi inconvenienti sarebbero avvenuti anche se le ferrovie fossero state date in costruzione alle Società. Fi-

guriamoci che si fosse allora stabilito di dare alle Società la costruzione, e si fosse creduto che il miglior sistema era quello di distendere, di disseminare le costruzioni in tutte le regioni d'Italia, per le ragioni politiche da me dianzi accennate, gli stessi inconvenienti si sarebbero in tal caso egualmente avverati. Io non voglio ora addentrarmi in tale questione: osservo soltanto non essere finora dimostrato che lo Stato sia un cattivo costruttore e che esso, ammesse le stesse condizioni, non possa almeno costruire con altrettanta sollecitudine e regolarità come le Compagnie.

Ma, prescindendo da tutto ciò, io dico: restiamo come ci troviamo, e per le nuove costruzioni accettiamo il progetto come ora si propone, il quale può essere benissimo distaccato dalle altre proposte. Il Ministero in sostanza che cosa domanda? Domanda la facoltà al Governo di poter dare in costruzione alle Società (o ad una Società) tutte o parte delle nuove costruzioni. Benissimo, sia pure. Domanda di più, che lo Stato, invece di spendere per queste ferrovie 60 milioni all'anno, ne possa spendere 90, ed anche 112, incluse le linee Sicule, riducendo nel tempo stesso della metà i contributi delle provincie e dei comuni. Accettiamo queste proposte. Stia pure lungamente a quel posto l'onorevole Genala che meritevolmente lo occupa, ma ora la parola è data e qualunque sia il ministro dei lavori pubblici, qualunque il Ministero, ora non si può più indietreggiare; e bisogna spendere 112 milioni all'anno, riducendo alla metà, ed anche togliendo del tutto, il contributo delle provincie e dei comuni. Io approverò sempre di gran cuore proposte che tendano ad affrettare le nuove costruzioni.

Mantenendo e migliorando il sistema attuale ed accettando il progetto del Ministero per le nuove costruzioni, lo Stato non farebbe più l'emissione di rendita per esse stabilita, avendosi invece il così detto titolo sociale, ed allora quei 150 milioni per le spese necessarie sulle ferrovie dell'Alta Italia e Romane si potrebbero più facilmente e senza alcuna preoccupazione ottenere con la detta emissione di rendita consolidata.

Questa mi sembra la cosa più semplice. Ripeto, dal mio punto di vista: se non si vuol accettare ciò che credo il più utile e più opportuno, cioè l'esercizio governativo, il meglio sarebbe evitare nuovi esperimenti e nuove difficoltà, e restare come siamo migliorando il servizio e spendendo tutto ciò che bisogna e specialmente spendendo i detti 150 milioni.

Ed ora io non intendo fare una larga disamina del progetto ministeriale, ma non posso far a

meno di dire qualche parola intorno ad esso e di ripetere quello che io dichiarai nell'Ufficio, che cioè, ammesso il principio, che io non credo sia preferibile, dell'esercizio privato, ammesso che la maggioranza della Camera sia ad esso favorevole, il progetto del Ministero, salvo emendamenti e aggiunzioni, e salvo riduzioni di termini, può essere approvato, e ad ogni modo, secondo me, non merita quelle vive censure a cui va soggetto.

Io credo anzi che il Ministero, ha saputo mettere insieme quei temperamenti che potevano in certo modo infrenare le Società, e fare sì che si sentisse il più che possibile la mano potente del Governo a fine di moderare gli abusi e riuscire allo scopo.

La divisione longitudinale delle linee; la compartecipazione al prodotto lordo ed al di là di un certo limite anche al prodotto netto; la istituzione del fondo di riserva pei danni cagionati da forza maggiore, per rinnovazione dell'armamento e per rinnovazione e riparazione del materiale mobile; unificazione delle tariffe; agevolazioni pel servizio ed acceleramento delle costruzioni ferroviarie con riduzione del contributo dei comuni e delle provincie; queste sono le basi delle presenti convenzioni, le quali a me non sembrano cattive e che possono, a mio giudizio, essere approvate, ripeto, da coloro che sono favorevoli al principio dell'esercizio privato.

Anche la parte finanziaria, cioè la percentuale, il corrispettivo della compartecipazione tra lo Stato e le Società esercenti, che è il sostrato e la parte principale, a paragonarla con altre convenzioni non mi sembra cattiva, nè mi sembra che queste convenzioni siano proprio disastrose per lo Stato. Per me è cattivo il sistema, poichè, ammesso il sistema dell'esercizio privato, le Società devono sicuramente guadagnare: il tutto sta a non farle guadagnare scandalosamente. Le Società debbono fare buoni affari. Sarebbe la peggior cosa per lo Stato, se le Compagnie andassero in rovina!

Ed alcune parole del relatore della Commissione sulle nuove costruzioni esprimono pure e completamente quanto io dico. Egli parla delle costruzioni: ma ciò che si dice per le costruzioni si può ben applicare anche al resto.

“ Per certo le Società, „ egli dice a pagina 158 della relazione, “ devono trovare il loro tornaconto. È giusto che sia così; e deve desiderarsi che le Società facciano buoni affari, perchè se li facessero cattivi, il danno finirebbe sempre per ricadere sullo Stato; e questo è il maggiore inconveniente. „

Dato dunque, ripeto, questo sistema dell'esercizio privato, il progetto del Ministero non può andar soggetto a vive censure. Ad ogni modo, siccome la parte finanziaria è la parte principale, io ascolterò e farò tesoro di tutto ciò che gli uomini più autorevoli e più competenti in questa materia diranno in proposito.

La benemerita Commissione parlamentare ha lavorato alacremente, ci ha presentata una brillante relazione, ed ha proposti vari emendamenti, i quali migliorano il progetto. Non è mio intendimento esaminarli tutti: ciò che è più essenziale si è la proposta riduzione dei termini per la risoluzione del contratto da 30 a 20 anni, dividendo cioè i 60 anni in 3 periodi di 20 anni ciascuno.

È questo, secondo me, un grande miglioramento: e coloro che sono per l'esercizio privato, dopo questa riduzione, credo non possano avere difficoltà di approvare il progetto ministeriale.

Mi dicono che alcuni sosterranno (e qualcuno ha già sostenuto nella Commissione) una maggior riduzione dei termini. A me pare che in un contratto simile il periodo di 20 anni sia cosa regolare. Bisogna dare una certa esplicitazione, una certa stabilità. Ad ogni modo, essendo partigiano dell'esercizio governativo, qualora venisse una proposta di questo genere, di ridurre cioè a quindici ed anche a dodici anni i detti termini, io non potrei che approvarla.

Mi rimane a parlare di un argomento solo, cioè quello che riguarda il riscatto delle ferrovie Meridionali.

Io sono rimasto sorpreso e deploro grandemente come non si sia presentato con questo disegno di legge il riscatto della proprietà delle ferrovie Meridionali. Ormai era un impegno che si era preso accettando le conclusioni della Commissione d'inchiesta e tutti s'era d'accordo nel principio che la proprietà delle ferrovie dovesse appartenere allo Stato. Ora perchè mancare a questa promessa? E questa per me è un'importante questione, perchè essendo io favorevole anche all'esercizio governativo, non potendo aver questo, mi sarei contentato, per ora almeno, della proprietà allo Stato.

Ad ogni modo questo era il programma dell'onorevole presidente del Consiglio e di tutto il Ministero. Egli è vero che l'onorevole Genala altra volta si è dichiarato contrario acchè la proprietà delle ferrovie stesse nelle mani dello Stato; lo disse nel suo discorso pronunziato nel 1866 a Firenze; ma l'onorevole Genala stesso fu poi relatore della Commissione parlamentare d'inchiesta, la quale deliberò la massima che le ferrovie do-

vessero appartenere in proprietà allo Stato ed in esercizio alle Società private.

Del resto questa del riscatto è per me una grave questione, e credo che sarà tanto meglio quanto più presto avvenga; e ciò che prima si poteva far meglio ed ora si farebbe meno male, più tardi si farà peggio, trattandosi con Società le quali sono naturalmente molto abili ed accorte, e non possono, non debbono pensare che al loro tornaconto.

Dissi già nel principio del mio discorso perchè io dovetti dichiararmi contrario alle proposte dell'onorevole Spaventa, fatte nel 1874. Con questo progetto si propone come base del riscatto quando si dovrà fare il conto dell'esercizio di un anno solo invece della media di 7 anni, come era stabilito prima, e si prende per norma l'anno 1884.

A me pare che darebbe maggior garanzia l'averne un periodo di 7 anni come base di calcolo per riscatto andando le spese ferroviarie soggette a mille variazioni e dovendo avere a fare, ripeto ancora una volta, con Società le quali sono troppo accorte. Ma prendendosi a base un anno solo, si potrà dire che l'anno 1884 sia il più opportuno? Quando si tratta con Società che, come ho detto, non possono che pensare al loro interesse, bisogna essere molto cauti ed oculati. In ogni modo si è mancato alla promessa e non si è attuato neppure quel programma che formava la base del Ministero in questa questione ferroviaria.

Di più " il modo ancor m'offende. "

Tutti ricordano che l'onorevole Baccarini con la legge del 1882 stabilì che il riscatto doveva effettuarsi in due anni. Spirati i termini, si domandò una prima proroga alla Società, e la si ottenne, ma la seconda fu rifiutata.

Ricordo che allora tutti rimasero dolenti di questo fatto. Tutti dicevano allora essere un danno per lo Stato che quel riscatto non si fosse fatto. Ma un bel giorno si buccina come in Consiglio dei ministri si fosse ritenuto essere una fortuna per noi che quei termini fossero scaduti. Ad ogni modo non ho veduto mai ciò dimostrato, e neppure nella relazione trovo sufficiente spiegazione di questo. Io ho lodato lo studio accurato della nostra Commissione. Ma essa, con molta abilità, che cosa dice a pagina 25 della sua Relazione, parlando del riscatto delle Meridionali?

" Il riscatto puro e semplice delle ferrovie Meridionali, senza una convenzione che contemporaneamente affidasse alla stessa Società l'esercizio di una delle due nuove reti, non sembrò saggio provvedimento. Ed invero ciò avrebbe condotto a distruggere una Società forte, bene organizzata, ac-

creditata su tutti i mercati, per costituirne subito un'altra con lo scopo di farle disimpegnare delle funzioni, le quali l'attuale Società si è dimostrata in grado di compiere per l'avvenire nel modo migliore.

“ Di più il riscatto, finanziariamente, non avrebbe potuto ora essere fatto a condizioni molto vantaggiose per lo Stato. ”

E la Commissione fa due casi soltanto e non si occupa dell'altro; il caso che bisognava fare non era quello cioè che si distrugge una Società forte ben organizzata senza darle l'esercizio: ma il caso bensì che a questa Società si dà l'esercizio e le si dà l'esercizio anche di altre reti che prima non aveva, e che quindi non viene distrutta. Altre ragioni, per quanto io abbia letto accuratamente questa abile relazione, non ho trovate intorno a questo argomento.

Ad ogni modo, si è mancato al programma dichiarato ed alle promesse fatte: e a me fece gran meraviglia il sentir dire che il Consiglio dei ministri, dopo però che la proroga dei termini pel riscatto era stata dalla Società rifiutata, reputasse una fortuna per l'Italia che il riscatto non fosse avvenuto. Questo mi ricordò la favola della volpe, che, non potendo arrivare a cogliere l'uva, disse che non era matura.

E qui, o signori, è tempo di ripiegare le vele e di finire, e vengo alla conclusione.

Io ho cercato di dimostrare nel miglior modo che ho potuto che i precedenti ed i riguardi politici e personali non potevano, in simile questione, impedire di esprimere ora sinceramente la propria opinione e che ho creduto fosse mio dovere di esprimerla, qualunque essa sia, su questo argomento. Ho detto che sono stato sempre di Sinistra, lo sono presentemente, e spero di rimanere costantemente nel partito progressista. Ho cercato di dimostrare che sia più utile, più vantaggioso e più opportuno per l'Italia che l'amministrazione delle ferrovie, di questo elemento e bisogno principale della vita di un popolo, sia tenuta dallo Stato, come rappresentante di tutti i cittadini; ho dimostrato, almeno ho creduto dimostrare, tutti gli inconvenienti dell'esercizio privato ed i pregi dell'esercizio di Stato, basandomi sopra le esperienze fatte, e specialmente quelle fatte dal 1881 fino oggi in Prussia, ed ho cercato di ribattere i principali argomenti degli avversari.

Ho sostenuto che non volendosi accettare quello che io credo il sistema più naturale e più logico e più opportuno, cioè l'esercizio governativo, miglior cosa sia il non avventurarsi in novità facendo prove e riprove, le quali ricadono sempre a danno

dello Stato, ma continuare invece col sistema misto ferroviario, come lo abbiamo adesso, migliorando i servizi e spendendo i 150 milioni sulle ferrovie dell'Alta Italia e Romane.

Ho dimostrato che il progetto dell'onorevole Genala per le costruzioni, indipendentemente dalle altre proposte, può accettarsi benissimo; affinché questo desiderio di tutti noi che le costruzioni siano compiute al più presto che si possa, si raggiunga e si ottenga specialmente la riduzione del concorso dei comuni e delle province. Ho cercato dimostrare che il progetto del Ministero, per coloro che sono per l'esercizio privato può venire approvato, ed ho deplorato infine, e deploro come non sia stato mantenuto il programma e la promessa che la proprietà almeno di tutte le ferrovie appartenga allo Stato.

Ed ora non mi resta che finire, e finisco ringraziando la Camera della benevola attenzione prestatami, ed augurandomi che da questa discussione senza acrimonia, senza passioni si prendano risoluzioni rispondenti al vero miglioramento del nostro servizio ferroviario ed ai veri e reali interessi del nostro paese. (*Benissimo! Bravo! — Parecchi deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

Lugli. Onorevoli colleghi, non vi nascondo che io oggi prendo a parlare con molta trepidanza. Conosco troppo la mia pochezza, troppo sono compreso dalla vastità del soggetto che ci sta davanti; e se non fossi persuaso che voi mi userete quella larga benevolenza di cui mi deste tante volte prova, io preferirei di serbare il silenzio. Io parlo non già per illuminare, ma per venire illuminato, cosicché se avverrà che io esponga concetti meno che esatti, e faccia apprezzamenti erronei, io prego gli egregi relatori della Giunta parlamentare, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici di rettificarli, e di mettermi sulla buona via.

Egual preghiera faccio altresì agli oppositori della legge, perchè lo scopo mio altro non è se non che dalla discussione sorga la verità.

Sono stato accusato di poca coerenza. (*Interruzione a bassa voce*) E taluno a bassa voce mi dice anche *meritamente*.

Presidente. Non interrompano.

Indelli. Chiedo di parlare.

Lugli. Io non so se questa censura sia giusta: quello che so si è, che, se anche per avventura i miei apprezzamenti, le mie convinzioni, in un tema così vasto, e così difficile, si fossero modificati, io credo che, piuttosto di farmene una colpa, si dovrebbe farmene un elogio.

E che non ci sia da meravigliare voi ne avete

già avuta una prova in questo stesso momento, quando il mio carissimo amico il deputato Di Blasio diceva che, mentre nel 1876 votava un ordine del giorno della Camera, che stabiliva doversi le ferrovie dare all'industria privata, oggi in uno splendido discorso, di cui gli rendo infinite lodi, ha dimostrato, od ha creduto di dimostrare, che meglio converrebbe agli interessi del nostro paese che l'esercizio delle ferrovie rimanesse in mano del Governo, anzichè affidarlo a private Società.

Ora io mi trovo in buona compagnia; e credo che più tardi potrò annoverare anche un numero di amici maggiore di quelli che mi abbia in questo momento, giacchè in oggi non ha parlato che un solo oratore.

Ed è naturale, o signori. In un tema di questo genere l'esperienza non deve dir nulla? Sette, od otto anni oramai sono passati da che veniva presentata una soluzione di quest'arduo problema.

Ebbene, in questi 7 od 8 anni non si deve proprio avere imparato nulla? E allora, domando io, a che la Camera deliberava una Commissione d'inchiesta per stabilire quale fosse il miglior sistema da adottarsi in Italia per l'esercizio delle ferrovie, se nessuna modificazione quest'inchiesta doveva apportare nelle opinioni delle persone che si occupano di siffatta materia?

Si può con tranquilla coscienza affermare che le condizioni del 1877, siano proprio identiche a quelle del 1884? E poi, è proprio dimostrato che la soluzione che ci viene proposta sia l'ideale delle soluzioni o non sia piuttosto quella che in oggi si presenta la migliore di quante ne abbiamo avute finora?

E questo concetto non vi pare che sorga spontaneo quando noi abbiamo visto la Giunta parlamentare la quale dopo i suoi studi ed i suoi lavori, ha concluso col chiedere di ridurre a 20 anni anzichè a 30 i periodi assegnati alle Società per l'esercizio delle ferrovie?

Perchè la Giunta parlamentare ha chiesto che i due periodi di 30 anni si riducano a tre periodi di 20 anni ognuno? Appunto perchè si tratta di applicare un sistema tutto affatto nuovo in Europa; la sola Olanda lo ha applicato, ma per una estensione molto limitata.

Ebbene, trattandosi di un nuovo sistema d'esercizio non si può *a priori*, per quanti studi si siano fatti, per quante convinzioni si abbiano, non si può, dico, *a priori* stabilire che esso sarà il migliore o quanto meno che non andrà soggetto a modificazioni ed a miglierie, che la esperienza potesse suggerire.

Fatte queste premesse, io proprio credo che non mi si possa tacciare d'incoerenza se in oggi mi presento a voi per dimostrare che la soluzione che ci viene proposta dal Governo è la soluzione migliore che si possa sperare, date queste determinate nostre condizioni.

In ogni modo, se anche incoerenza vi ha, non vi pare proprio che almeno le circostanze attenuanti io le debba meritare? Io me ne appello alla Camera. (*Benissimo!*)

Mi ero proposto di restringere il mio discorso a pochi appunti o a poche disquisizioni intorno al disegno concreto che ci sta dinanzi; ma il mio amico Di Blasio, col discorso che ha pronunziato or ora, mi obbliga ad entrare in un ordine di idee un po' più esteso; mi obbliga ad entrare nella questione se sia più opportuno in Italia l'esercizio delle ferrovie affidato allo Stato, anzichè l'esercizio delle ferrovie, concesso a private Società.

L'onorevole Di Blasio, nell'esordire del discorso, ha dichiarato che si trattava di un problema grave, difficile, complesso; ha soggiunto che era un problema il quale affaticava, già da gran tempo, le menti degli scienziati e degli statisti. Ed aveva ragione. Io, a mia volta, soggiungerò che questi, non ostante tutti i loro studi, non solo non hanno trovato la soluzione del problema, ma neppure hanno determinata la formula più esatta alla soluzione medesima. E, o signori, la ragione si comprende molto facilmente, quando si rifletta ai molteplici e svariati aspetti sotto i quali la ferrovia può venire considerata.

Di qui la difficoltà immensa di stabilire norme direttive, costanti, giuste; di qui la necessità in cui si sono trovate tutte le nazioni ed i loro Governi di procedere cioè con metodi sperimentali e per conseguenza necessariamente empirici.

Basta, o signori miei, esaminare la storia delle strade ferrate d'Europa, per rimanere colpiti dalla grande varietà di leggi e di regolamenti che ne hanno disciplinata l'esecuzione, che ne hanno governato l'esercizio; ve ne sono per tutti i gusti. Voi trovate delle ferrovie costruite ed esercitate da private società, con concessioni perpetue ed a tempo, con o senza sussidi per parte dello Stato: voi ne trovate anche delle costruite ed esercitate dallo Stato, ne trovate altre cedute in esercizio a società private. Ma quello che più ferma la attenzione si è che queste condizioni, così varie nella loro origine, subirono nel processo di tempo, nel lungo andare degli anni, a seconda che sembrava meglio rispondere al loro vantaggio, modificazioni infinite, dimodochè si trova sempre

insoluto il problema: quale sia il migliore sistema da seguire per la costruzione e per l'esercizio delle strade ferrate.

Vero è che nove decimi delle strade ferrate di Europa sono possedute ed esercitate da private società concessionarie od appaltatrici dello Stato; e questo sistema ricevette in Francia la sua più larga applicazione, e si trova in vigore in quasi tutte le nazioni dell'Europa continentale. Cosicché, colpiti da questa tendenza degli Stati a preferire tal sistema o a procedere verso il medesimo, dovrebbe necessariamente dedursi essere desso proprio il preferibile.

Se non che da altri si va tentando la soluzione del problema con un sistema del tutto opposto, quello cioè in cui lo Stato ha non solo la proprietà delle strade ferrate, ma ne conduce anche direttamente l'esercizio; sistema che, a parere del mio amico, onorevole Di Blasio, sarebbe per l'Italia il preferibile. Ma per tutte queste considerazioni, o signori, sembra a me che si debba inferire che, di fronte a tanti e sì variati sistemi, che non porgono una massima suprema economica, la quale renda convinti di adottare di preferenza alcuna di coteste forme d'esercizio, convenga a noi di preferire quella che tiene in debito conto le tradizioni e le abitudini dei fatti preesistenti nell'ambiente nel quale questi fatti si svolgono. Nella soluzione del problema ferroviario bisogna, signori miei, abbandonare i principii astratti, appunto perchè come tali non sono nè interamente, nè ugualmente applicabili presso tutte le nazioni alla materia ferroviaria; ed anzi ciascuna di esse sceglie naturalmente quella formula da essa ritenuta la più opportuna alle speciali sue condizioni. E nel mentre vediamo la Francia sempre ferma nel sistema della concessione a private Società, troviamo la Germania, come giustamente diceva l'onorevole Di Blasio, che segue un sistema diametralmente opposto, quello cioè dell'esercizio ferroviario nelle mani dello Stato.

Convieni dunque a noi, senza andare in traccia dell'ottimo, di accontentarci di adottare, per più o meno lungo tempo, quel metodo che le condizioni del nostro paese fanno ritenere scevro di difetti, e più fecondo di positivi vantaggi, sia per lo Stato, sia per gl'individui, persuadendoci una buona volta che il più cattivo sistema è quello di non averne alcuno; e noi purtroppo perduriamo da anni in questo sistema.

Da troppo tempo, signori, noi siamo pencialanti ed incerti su quello che meglio ci convenga fare; talchè, a dire di taluno, è sorto il sospetto che stia poco a cuore al paese, che stia poco a cuore al Governo che il problema ferroviario sia

risolto, e che sia risolto piuttosto in un modo che in un altro. Il sospetto, signori, sarebbe gravissimo se fosse giusto; ma il vero si è che, se finora una risoluzione non venne adottata, fu appunto perchè Governo e paese, anzichè mostrarsi indifferenti, furono troppo preoccupati delle conseguenze cui una risoluzione non abbastanza matura avrebbe esposto il paese istesso.

E che sia proprio così, ve lo dicono le circostanze in mezzo alle quali vennero stipulate e presentate alla Camera le convenzioni nel 1877; ve lo dice la legge d'inchiesta ferroviaria del 1878 e le discussioni parlamentari che la precedettero; ve lo dice il lavoro lungo, paziente, accurato, profondo della Commissione d'inchiesta; ve lo dice finalmente il disegno di legge di massima presentato alla Camera dall'onorevole Baccarini; ve lo dicono infine le ultime convenzioni apprestate dall'attuale ministro dei lavori pubblici, senza poi parlare di tutto il lavoro egualmente accurato della Giunta parlamentare che nel progetto stesso ha introdotto tutte quelle modificazioni che, a di lei avviso, potevano migliorarlo. Certo è però, o signori, che ad una conclusione conviene venire, giacchè il periodo istruttorio a me pare sia stato lungo a sufficienza, e il perdurarvi ancora nello stato presente di cose non mi pare che sia utile.

Onorevole presidente, io la pregherei che mi consentisse di continuare nella seduta ventura.

Presidente. Sono appena le cinque e un quarto: se sospendiamo la seduta a quest'ora non andremo in fine di questa discussione.

Lugli. Onorevole presidente, le ho rivolta questa preghiera, perchè non mi sento bene.

Presidente. Se crede di riposare un po'? Ma per togliere la seduta è troppo presto; altrimenti andremo fino al mese di luglio con questa discussione.

Lugli. Continuerò finchè posso.

La Commissione d'inchiesta che confermò i voti in altra occasione espressi dal Parlamento, affermò anzitutto il principio dell'esercizio ferroviario affidato a private società.

E egli preferibile, o signori, per l'Italia il sistema proposto dalla Commissione d'inchiesta, accettato senza contrasto dai diversi progetti ministeriali che furono presentati in ossequio alle disposizioni della legge del 29 luglio 1876, vale a dire il sistema di affidare l'esercizio delle strade ferrate all'industria privata? È questo il primo quesito che ci si para davanti, e che sembrerebbe già risolto dalla disposizione dell'articolo 4 della citata legge; se da un lato la successiva legge dell'agosto 1878, colla quale si deliberava l'inchiesta,

non ne avesse sospesa la esecuzione; e dall'altro non fosse mestieri dar ragione di questa preferenza, e smentire tutti quelli che, avendo una opinione contraria, dichiararono a voce e per la stampa che la Camera, accogliendo *a priori* il principio dell'esercizio privato, rendeva inutile la nomina di Commissioni d'inchiesta, sprestando tempo e perdendo danaro.

Ora bisogna dimostrare a quanti pensano in siffatta maniera, che si fu appunto perchè non si volle stabilire *a priori* alcun principio informatore del nostro ordinamento ferroviario, che alla Commissione d'inchiesta, istituita colla legge del 1878, venne dato ampio mandato. Fu per far capire che non si volle risolvere questa questione con precipizio; e la Commissione d'inchiesta impiegò alcuni anni nelle sue minute ricerche; ed il risultato di queste, registrato in parecchi volumi, provò come tempo e danaro non fossero sprecati. E se le conclusioni alle quali essa pervenne, coincidono con lo stesso principio consacrato dall'articolo 4 della legge del 1876, ciò prova che quel principio informatore del nuovo ordinamento ferroviario, l'esercizio cioè all'industria privata, è quello che nelle nostre presenti condizioni meglio conviene all'interesse del nostro paese. E che sia proprio così lo ha dimostrato il fatto, che non pochi membri della Commissione di inchiesta, appassionati fautori dell'esercizio ferroviario nelle mani dello Stato, hanno finito, dopo il risultato dell'inchiesta, coll'unirsi agli altri colleghi nel suggerire al Governo essere migliore consiglio che l'esercizio delle strade ferrate sia affidato all'industria privata.

Dopo ciò, signori, io penso che sarebbe opera vana di occupare la vostra attenzione per dimostrare ancora di più, come l'esercizio delle ferrovie condotte direttamente dallo Stato, checchè ne dica in contrario l'onorevole Di Blasio, non siasi riconosciuto buono in quasi nessuno di quei luoghi ove venne introdotto, sia per la maggiore spesa, sia per lo scarso sviluppo dato al traffico; e come esso abbia avuto sempre origine da fatti o da tendenze di natura diversa.

Io non potrei dir nulla intorno a questo sistema, che non sia stato detto e ripetuto a sazietà.

Nè vale il dire, che l'Italia aveva inaugurata la viabilità ferroviaria, auspicando l'esercizio governativo; il quale, se ebbe, nello Stato sardo, a dare ottimi risultati (come accennò l'onorevole Di Blasio), è da considerarsi che quella rete di ferrovie arrivava appena ai 600 chilometri in confronto dei 9000 e più che si hanno oggi, e che fra pochi anni diverranno 14,000. L'esempio dunque delle

ferrovie del Piemonte, esercitate e condotte mirabilmente dallo Stato, non può chiamarsi in confronto; e nel mentre io penso che lo Stato debba, nella parte che si riferisce al pubblico interesse, esercitare la sua sorveglianza in tutti i giorni e in tutte le ore, credo però che debba attribuirsi tutto ciò che è industriale a private società. È inutile, o signori: per quanto si faccia, non si arriverà mai a trasformare completamente il concetto industriale che domina nelle strade ferrate, in quello di un puro e semplice servizio pubblico; cosicchè, intorno a questo argomento, io mi trovo obbligato di concludere, come saviamente concluse la Commissione d'inchiesta, che cioè nella società civile ogni istituzione deve compiere l'ufficio suo; allo Stato la cura del governare, ai privati quella d'esercitare le industrie.

Ci troviamo così di fronte al problema dell'esercizio privato, il quale può venire risolto sia col mezzo di società aventi la proprietà e l'esercizio delle strade, sia a mezzo di società a cui si dia in appalto il solo esercizio. Quale dei due sistemi è ritenuto il migliore? Già lo dissi: il sistema delle concessioni venne praticato, se si eccettui l'Olanda, in tutte le altre nazioni che ci avanzano in ricchezza e finanza, che da più tempo godono della libera vita politica, e che posseggono, in fatto di ferrovie, una più lunga esperienza: dagli Stati di America all'Austria; dalla Francia alla Svizzera; lo che dimostra dunque i grandi vantaggi che questo sistema economicamente e politicamente offre in confronto degli altri.

La stessa Commissione d'inchiesta, esaminando i due sistemi dell'esercizio privato, conclude che quello delle concessioni era da preferirsi. In Inghilterra e in America le concessioni sono perpetue senza garanzia, nè sovvenzioni, nè sussidi per parte dello Stato, al quale soltanto è riservato il diritto di acquisto. Questo sistema suppone che le strade siano larghe di prodotti per loro stesse, senza che lo Stato abbia bisogno di venire in loro soccorso. Ma da noi, il prodotto delle strade non è ritenuto sufficiente nè a compensare l'interesse ed ammortamento del danaro speso nelle costruzioni, nè a remunerarne l'esercizio.

In questi casi, che sono i più, le concessioni sono date a tempo; durano ordinariamente 90 anni; ed il Governo le sussidia con ogni maniera di garanzia e di sovvenzioni. Nell'accordare le concessioni perpetue, lo Stato ha un'azione assai limitata nell'esercizio, e quasi nessuna nelle tariffe; nelle concessioni temporanee invece, lo Stato, oltre all'entrare in possesso delle strade col ces-

sare delle convenzioni, gode dei trasporti gratuiti e dei favori, ed esercita una grande ingerenza sia nelle costruzioni che nell'esercizio; ed è così che egli, nel tutelare l'interesse proprio e quello del pubblico, riserba un'azione diretta nel regolare i trasporti, nello stabilire le velocità e gli orari, e specialmente le tariffe.

Quest'ultimo sistema, che, come si disse, è prevalente in tutta l'Europa, venne più o meno lungamente sperimentato in Italia, sia a mezzo di garanzie per parte dello Stato di un minimo di interesse del capitale impiegato nella costruzione e nell'acquisto del materiale mobile, sia a mezzo di una garanzia del prodotto lordo chilometrico fisso e variabile, sia infine con una determinata sovvenzione a fondo perduto.

Ma pur troppo alcuno potrà negare che in generale, l'esperienza fatta ci abbia dato quei risultati che si speravano. Se ciò è in gran parte vero, conviene però risalire alle cause, e vedere come venne applicato codesto sistema, e soprattutto analizzare in mezzo a quali confusioni politiche e finanziarie si veniva svolgendo.

In me è sempre viva la convinzione, o signori, che se invece di osteggiare con mezzi fiscali le Società concessionarie, si fosse trovato il modo di ricostituirle; se invece di aggravarle con pesanti balzelli si fosse trovato modo di dare ascolto ai loro reclami rivalendosi sul pubblico; se invece di mostrarsi ostili od indifferenti alle gravate condizioni, si fossero loro concesse opportune modificazioni di tariffe, si fossero soppressi i treni passivi, limitata la velocità, rimborsate le Società delle perdite occasionate loro dall'aggio per effetto del corso forzoso, io credo, ripeto, che esse avrebbero potuto salvarsi dalla bufera, e corrispondere alla generale aspettativa, ed il sistema inaugurato in Italia avrebbe necessariamente dato quei buoni frutti che si segnalano presso le altre nazioni.

La Società delle strade ferrate Meridionali è lì per provarlo. È bastata una razionale modificazione della scala mobile, perchè, armonizzando meglio i propri interessi con quelli del pubblico e con vantaggio dello Stato, potesse guardare con sicurezza il proprio avvenire. Sono bastate alcune modificazioni nelle discipline tecniche dei capitolati, perchè essa, con meraviglia e con plauso, abbia potuto, in brevissimo tempo, dare completa esecuzione alle linee stabilite nei suoi contratti, i cui lavori vennero altamente encomiati e bastano a testimoniare l'abilità non comune del distinto commendatore ingegnere Percione che li concepì, e li fece eseguire.

Ma purtroppo è perfettamente inutile rimpiangere il passato; errori ne furono commessi, e chi di noi è senza peccato scagli la prima pietra. Certamente non sarò io il primo che vorrò lanciarla.

Prepariamoci dunque al futuro, prendendo ammaestramento dal passato.

Dovremo noi ritornare ai sistemi di esercizio e delle concessioni, se questi sono stati dalla Commissione d'inchiesta ravvisati migliori?

La logica vorrebbe di sì, ma le circostanze, almeno pel momento, vi si oppongono. Dunque che fare? Ecco la domanda.

La Commissione d'inchiesta, dopo di aver dichiarato che il sistema delle concessioni era preferibile all'altro delle Compagnie semplicemente esercenti, soggiunge che, stante le attuali condizioni in cui le linee, mercè gli avvenuti riscatti sono venute, per la massima parte, in proprietà dello Stato, non si potrebbe adottare il sistema per cui la costruzione e l'esercizio siano unite nella Società stessa, altro che vendendo sia pure per 90 anni le strade alla Società. E siccome una vendita, come ognuno può vedere, presenterebbe immensa difficoltà nel determinare il prezzo d'acquisto, il quale, se stabilito in base al costo delle costruzioni, ammonterebbe a tal somma da assorbire gran parte del capitale circolante in paese, e se calcolato in ragione della rendita netta delle strade, costituirebbe per lo Stato un pessimo affare, così la Commissione dice che fra le due forme di esercizio non rimane presentemente che quella della Società locatrice.

Ed io alla mia volta convengo senza esitanza nelle conclusioni a cui giunse la Commissione, conclusioni accettate pienamente dal Governo con la proposta che ci ha presentata, e che noi stiamo qui esaminando. Senonchè io avrei desiderato che la ripartizione delle reti fosse fatta in guisa da facilitare, quando che sia, il passaggio dal sistema delle Società di semplice esercizio in quello di Società concessionarie aventi anche la proprietà delle strade.

Non mi pare che la divisione longitudinale delle linee mercè la creazione di due grosse Società si presti meglio della divisione trasversale, ma penso che colla divisione fatta in tre gruppi, colla costituzione di tre Società, si sarebbe potuto in un avvenire non troppo remoto fare con minori difficoltà il trapasso da Società locatrici dell'esercizio, in quello di Società concessionarie.

Si potrebbe parlare, o signori, intiere giornate intorno al migliore raggruppamento delle linee sia per sostenere la divisione longitudinale, quale ci viene proposta dal progetto che esaminiamo, sia

per sostenere la divisione trasversale, come meglio, a mio avviso, rispondente alla corrente dei nostri traffici. Io non lo farò, sia perchè stancherei la vostra pazienza, della quale ho già in parte abusato, sia perchè sono convinto che i miei ragionamenti non varrebbero a modificare l'opinione che ciascuno di noi si è fatta circa l'una divisione piuttosto che l'altra. Di una cosa però io sono pienamente convinto e mi compiaccio di trovarmi d'accordo con tutti; e cioè che qualunque sia la ripartizione che accarezziamo, essa sia tale da non condurci ad un eccessivo spezzamento delle nostre reti, perchè oramai è dimostrato universalmente, che la prima condizione perchè un traffico si svolga senza difficoltà, si è di avere delle linee non frazionate, ma di avere delle reti piuttosto estese.

Se è vero che il traffico a grandi distanze produce una diminuzione della spesa di esercizio, col sussidio di miti tariffe verrà aumentata la quantità dei trasporti, più di quanto possa offrire il traffico locale. Da qui la necessità di applicare largamente le tariffe differenziali, cioè decrescenti coll'aumentare della percorrenza dei carichi a vagone completo. Ma come le piccole reti, al movimento a grandi distanze preferiscono quello circoscritto alle proprie linee, così desse sono da riprovarsi come quelle che, anzichè favorire lo sviluppo dei nostri scambi, lo contrastano. Sicchè a noi conviene una ripartizione piuttosto larga. E siccome la Commissione d'inchiesta prima, ed i progetti ministeriali poscia, hanno additata come ripartizione migliore quella *longitudinale*, così io mi guarderò bene di insistere d'avvantaggio per un diverso raggruppamento, perchè di fronte a tanta uniformità di vedute per parte di persone così autorevoli e competenti, sarebbe temerità la mia se volessi proporle e sostenerne uno diverso.

Io proprio pregherei l'onorevole presidente di concedermi di continuare lunedì.

Presidente. Non si sente di continuare?

Lugli. Proprio no.

Presidente. Allora il seguito di questa discussione è differito a lunedì.

Si annunzia un'interrogazione dell'onorevole Canzi:

Presidente. È pervenuta alla Presidenza la seguente domanda d'interrogazione:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare Sua Eccellenza il ministro degli esteri, e Sua Eccellenza il

ministro di agricoltura, industria e commercio sulla politica coloniale.

“ Canzi. ”

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di volerla comunicare ai suoi colleghi.

Depretis, presidente del Consiglio. Sarà comunicata.

La seduta è levata alle ore 5, 40.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì.

1° Votazione per la nomina di un Vice-Presidente ed un Segretario della Camera.

2° Elezione contestata del 2° collegio di Firenze.

3° Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari. (206-241)

4° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito e sui servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra. (181)

5° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

6° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro (73) (*Urgenza*)

7° Acquisto delle rogge Busca e Rizzo-Biraga. (158) (*Urgenza*)

8° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

9° Riforma della legge sulla leva marittima. (45)

10° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

11° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

12° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato F della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

13° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

14° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)

15° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

16° Estensione alle provincie venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

17° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

18° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)

19° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

20° Circoscrizione giudiziaria ed amministrativa dei due mandamenti di Pistoia (118)

21° Aggregazione del comune di Palazzo Canavese al mandamento d'Ivrea. (213)

22° Aggregazione del comune di Penango al mandamento di Moncalvo. (212)

23° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

24° Aggiunte all'elenco delle opere idrauliche di 2ª categoria. (230) (*Urgenza*)

25° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

26° Aggregazione del mandamento di Monticelli al circondario di Piacenza. (214)

27° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

28° Aggregazione del comune di Anguillara al mandamento di Bracciano. (184)

29° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

30° Istituzione della riserva navale. (198)

31° Riordinamento della imposta fondiaria. (24-A)

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1884. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).

