

CCCXXXII.

## TORNATA DI LUNEDÌ 1° DICEMBRE 1884

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il presidente dà conto dell'accoglienza fatta da S. M. il Re alla Commissione incaricata di esprimergli l'ammirazione e la riconoscenza della nazione. — Votazione per la nomina di un vice-presidente e di un segretario della Camera. — Lettera dell'onorevole Saladini con la quale si dimette dall'ufficio di deputato — A proposta dei deputati Mariotti F., Fortis e Miceli viene accordato invece al deputato Saladini un congedo. — Sull'elezione contestata del 2° collegio di Firenze parlano i deputati Parenzo, Chimirri, Cairoli, il relatore deputato Mordini — Sono proclamati eletti deputati del 2° collegio di Firenze l'onorevole Pozzolini Giorgio e del 1° collegio di Como l'onorevole Attilio Velini. — Seguito della discussione del disegno di legge per l'esercizio delle strade ferrate — Il deputato Lugli continua il suo discorso — Discorsi dei deputati Lanzara e Oliva.*

La seduta comincia alle ore 2,20 pomeridiane. Ungaro, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di una

**Petizione.**

3473. Il Consiglio provinciale di Caltanissetta fa voti perchè la Camera provveda agli interessi agricoli del regno con uno sgravio progressivo dell'imposta sui terreni e sui fabbricati.

**Congedi.**

**Presidente.** Chiedono congedo, per motivi di famiglia gli onorevoli: Borgnini di giorni 8, Luciani di 10, Clementi di 20; per motivi di salute: l'onorevole Colombini di giorni 15.

(*Sono conceduti.*)

**Il presidente dà conto dell'accoglienza fatta dal Re alla Commissione incaricata di esprimergli un voto della Camera.**

**Presidente.** Onorevoli colleghi! (*Segni di attenzione*) La vostra Commissione assieme all'Ufficio di Presidenza ebbe ieri l'onore di essere ricevuta dal Re e di rispettosamente rassegnare alla Maestà Sua l'espressione della riconoscenza nazionale, che la Camera deliberò di attestargli per l'opera sì altamente benefica da Lui compiuta nella funesta occasione della recente invasione colerica nella città di Napoli ed in altre parti d'Italia.

Sua Maestà gradì i sentimenti che a nome della Camera gli furono espressi, e ne incaricò di porgerne alla medesima i suoi ringraziamenti.

Disse di sentire di non aver fatto altro che il proprio dovere; di essersi assai compiaciuto

nell'aver voluto con quanta energia ed abnegazione siansi adoperati taluni nostri colleghi e molti egregi cittadini per rendere meno calamitosi gli effetti del morbo che inferiva nella città di Napoli; aver poi osservato con viva compiacente emozione, le imponenti dimostrazioni di solidarietà che, con spontaneo e pronto ricambio di conforti e d'ogni sussidio, furono luminosa prova del sentimento di fraternità che unisce gli italiani; dal quale sentimento il Re trae i migliori auspici per l'avvenire della patria.

Sua Maestà soggiunse essere suo ardente desiderio di potere attestare in ogni occasione il suo vivo affetto e la sua devozione verso la nazione; e far Egli voti caldissimi perchè non abbia mai più a ripresentarsi il pericolo della calamità che ultimamente ci afflisse. Doversi tuttavia seriamente pensare alla convenienza di migliorare le condizioni igieniche di alcune parti della città di Napoli, e di provvedere per ogni possibile miglioramento della condizione delle classi bisognose.

In adempimento della deliberazione della Camera, la Presidenza ha pur avuto l'onore di indirizzare il seguente messaggio a Sua Altezza Reale il duca d'Aosta.

“ La Camera de' deputati, rendendosi interprete dei sentimenti dell'intera nazione, prima d'iniziare i suoi lavori, ha con voto unanime espressa la più viva ammirazione e riconoscenza alla Maestà del Re ed a Vostra Altezza per il nobile e generoso esempio di abnegazione e di civile pietà dato agli italiani, con l'accorrere a Napoli quando più inferiva il colera, recando ineffabile conforto ai sofferenti, ed infondendo in tutti confidenza e coraggio.

“ La Presidenza, adempiendo al gradito incarico di trasmettere a Vostra Altezza il voto dei rappresentanti della nazione, vi aggiunge i più sinceri omaggi ed i sensi della sua profonda devozione. ”

### Votazione per la nomina di un vice-presidente e di un segretario della Camera.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: *Votazione per la nomina di un vice-presidente e di un segretario della Camera.*

Si proceda alla chiama.

**Ungaro, segretario, fa la chiama.**

**Presidente.** Si lasceranno le urne aperte.

Si comunica la dimissione da deputato dell'onorevole Saladini.

**Presidente.** Dall'onorevole Saladini è pervenuta alla Presidenza la seguente lettera:

“ Eccellentissimo signor Presidente,

“ Le condizioni createmi da recenti circostanze, mi traggono a deporre un mandato, che non ho più alcuna speranza di poter esercitare efficacemente.

“ Presento quindi all'Eccellenza Vostra onorevolissima le mie dimissioni da deputato, pregandola a volerle fare accettare alla Camera.

“ Con alta stima e reverenza mi dichiaro

“ Della Eccellenza Vostra

“ Cesena, 26 novembre 1884.

“ *Devotissimo*

“ S. Saladini. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mariotti.

**Mariotti Filippo.** Un sentimento di delicatezza muove l'animo gentile del nostro collega Saladini a dare le sue dimissioni. Io prego la Camera che invece di accettarle, voglia accordare all'onorevole Saladini un congedo di due mesi.

**Fortis.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** L'onorevole Fortis ha facoltà di parlare.

**Fortis.** Mi associo alla proposta dell'onorevole Mariotti, nella fiducia che il nostro collega Saladini, ritornando alla Camera, possa convincersi di potere efficacemente esercitare il mandato, che la fiducia degli elettori gli ha concesso.

**Miceli.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Miceli.** Ho chiesto facoltà di parlare unicamente per associarmi alla proposta dell'onorevole Mariotti.

**Presidente.** L'onorevole Mariotti propone, ed a lui si associano l'onorevole Fortis, e l'onorevole Miceli, che non sieno accettate le dimissioni dell'onorevole Saladini, concedendogli invece un congedo di due mesi.

Pongo a partito questa proposta: chi l'approva voglia sorgere.

(È approvata.)

### Verificazione di poteri.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: “ Elezione contestata del 2º collegio di Firenze, Rocca

S. Casciano. „ Le conclusioni della Giunta sono le seguenti:

“ La Giunta ha concluso e conclude:

“ A voti unanimi proclamare il generale Giorgio Pozzolini deputato eletto dal 2º collegio di Firenze, e infliggere biasimo severo all'ufficio centrale del collegio stesso che quella proclamazione non volle fare;

“ A maggioranza convalidare la elezione di quel collegio nella persona del generale Giorgio Pozzolini.

“ Mordini, *relatore.* „

Su queste conclusioni do facoltà di parlare all'onorevole Parenzo.

**Parenzo.** Io non avrei preso a parlare in questa discussione; tanto più che rapporti di amicizia e di stima mi legano all'onorevole Pozzolini, che sarebbe il candidato proclamato. Ma mi vi ha tratto per i capelli l'onorevole relatore, il quale, contro le consuetudini, parve trarre argomento, per la bontà della sua tesi, dal fatto che le ragioni dell'avversario dell'onorevole Pozzolini innanzi alla Giunta non sarebbero state difese da alcuno. Codesta osservazione che l'onorevole relatore poteva sapere aver avuto cagione da impegni professionali, che hanno impedito a quel difensore di assistere alla riunione della Giunta, fatta con grandissima urgenza e premura, codesta osservazione mi impone il dovere di dire qualche cosa su quest'elezione, perchè il difensore accusato di assenza era io, ed io non ho l'abitudine di assumere impegni di difesa, laddove non mi paia che il buon diritto assista colui che difendere debbo. La Camera quindi troverà ragionevole che io esponga ciò che davanti alla Giunta io avrei detto contro l'elezione dell'onorevole Pozzolini e in difesa del suo antagonista, l'onorevole Brunnicardi.

Le proteste che contro questa elezione si sono presentate numerose, meriterebbero un lungo esame ed una lunga enumerazione; non tanto perchè ciascuna di esse possa valere ad invalidare l'elezione, quanto perchè tutte riunite mostrano come codesta elezione non possa dirsi, a mio avviso, la sincera espressione del voto della maggioranza.

Ma il tempo è prezioso alla Camera, e quindi mi risparmio codesta lunga enumerazione ed analisi delle proteste meno importanti, per concentrare l'attenzione mia e della Camera sopra una di esse che ha, secondo il mio modo di vedere, grandissima importanza.

La legge elettorale ha con parecchie disposizioni voluto tutelare la sincerità del voto; è una

novità che abbiamo recentemente introdotta, perchè appunto parecchi esempi si erano dati in passato che codesta sincerità nella forma della votazione poteva venire turbata, appunto perchè insufficienti erano le guarentigie che la tutelavano. Quindi la legge tassativamente prescrive, come una delle principali guarentigie di legalità, che il comune del capoluogo debba fornire a tutte le sezioni il numero delle schede necessario perchè gli elettori possano andare a votare; e con insolita forma solenne aggiunge, che assolutamente è vietato di servirsi di altre schede. Prescrive inoltre che le schede siano numerate; vuole la firma degli scrutatori dietro le schede mano mano che si consegnano agli elettori, e vuole il riscontro tra il numero dei votanti, ed il numero delle schede.

Ora è avvenuto che in una sezione del collegio, la sezione ottava, si sia votato con schede in carta bianca; e che codesta sia una nullità a me non par dubbio a fronte della chiara espressione della legge. Nè vale a scusare codesta nullità, codesto vizio la osservazione contenuta nella relazione e contenuta nel verbale, compilato dai componenti il seggio, che codesto sistema di votare con schede bianche si era adottato perchè il comune del capoluogo non aveva fornito un numero di schede proporzionato al numero degli elettori di quella sezione. Infatti, che questa sia una scusa postuma al voto e non attendibile, è manifesto, perchè la spedizione delle schede dal comune del capoluogo non si fa già la mattina dell'elezione, sibbene alcuni giorni prima, quindi, se un'eventuale mancanza si fosse verificata, vi si poteva rimediare.

Ed era tanto più importante rilevare, e dare a codesto vizio un'importanza maggiore di quella che non vi abbia data l'onorevole relatore, in quanto che appunto in questa sezione si verificò un caso che rafforza il sospetto, che la sincerità del voto non sia stata rispettata; giacchè appunto in codesta sezione ottava si riscontrò, nel momento in cui si computavano i voti, un numero di schede maggiore del numero dei votanti.

L'onorevole relatore, a queste due irregolarità ne aggiunge una terza, che avrebbe importanza minore; ma unite voi, o signori, ciò che non ha fatto l'onorevole relatore, le due irregolarità, schede bianche anzichè schede spedite dall'ufficio, e distribuite appunto in quella sezione, dove nel risultato finale si trova un numero maggiore di schede, di quel che sia stato il numero dei votanti, e queste irregolarità dovranno apparirvi come gravissime.

Si aggiunga che per questa stessa sezione, v'è

negli atti una protesta di alcuni elettori, la quale afferma che se la Camera ordinasse una inchiesta, resulterebbe provato che si leggeva il nome di un candidato invece di quello dell'altro, nello spoglio delle schede. Ditemi se per assai meno di questo non si sieno annullate votazioni di sezione; e mi maraviglio che a temperamento simile non sia venuta in questa circostanza la Giunta delle elezioni. Ammettendo che le sezioni possano votare su carta bianca; che non abbia importanza il trovare maggior numero di schede di quello che siano i votanti, il fatto però che il seggio legga un nome diverso da quello che è stato scritto sulla scheda, equivale a strappare la maggior parte degli articoli di legge che abbiamo votato, a cautela della sincerità del voto.

Per non stancare la Camera con lunghe considerazioni presenterò una esplicita mozione, affinché la Camera si pronuncii se questi articoli esistono o non esistono; se debbano o non debbano essere rispettati.

Con la mia mozione propongo che: pronunciando la nullità della votazione della sezione 8ª del 2º collegio di Firenze, si rinviino gli atti alla Giunta, perchè annullati gli atti di questa sezione, esaminati chi sia l'eletto.

È un fatto abbastanza grave, che la riunione dei presidenti delle sezioni non abbia voluto proclamare eletto il Pozzolini; e questo fatto deve avere una ragione d'essere nella coscienza di codesti presidenti di sezione, cioè che il risultato non corrispondeva alla volontà degli elettori.

La Giunta delle elezioni si è sostituita al collegio dei presidenti, ed ha fatto essa la proclamazione dell'onorevole Pozzolini prima ancora di esaminare gli atti. Ma non basta. Ha aggiunto con insolita severità un esplicito voto di biasimo contro questa riunione di presidenti.

Io certo non vengo in appello alla Camera contro questo voto, perciocchè in ogni caso esso è giustificato da ciò: che sarebbe stato tradito da quei presidenti lo spirito della legge. Tuttavia non parmi inopportuno notar questo, perchè la condotta dei presidenti del 2º Collegio di Firenze in questa circostanza è prova sinceramente manifestata della proclamazione che si voleva fare secondo il risultato dello spoglio. (*Benissimo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimirri.

**Chimirri.** Parlerò brevemente per dileguare qualunque dubbio che possa per avventura essersi ingenerata nell'animo vostro, udendo le parole dell'onorevole Parenzo, il quale assai abilmente ha circoscritto il campo della disputa e

diretto i suoi attacchi contro un punto solo della relazione della Giunta.

Egli infatti s'è intrattenuto esclusivamente delle irregolarità che, a parer suo, si sarebbero verificate nella 8ª sezione del 2º collegio di Firenze, ed ha chiesto che le operazioni di quella sezione siano dichiarate nulle, proclamando eletto l'onorevole Brunicardi.

Il suo ragionamento può riepilogarsi così:

Nella 8ª sezione, egli dice, si votò con schede bianche, distribuite dal presidente dell'ufficio, e non con quelle, che a mente dell'articolo 51 della legge elettorale politica aveva inviato il sindaco del comune capoluogo.

Ma l'onorevole Parenzo non ha sconosciuto che l'ufficio elettorale fu costretto a regolarsi in quel modo perchè le schede ricevute dal comune capoluogo erano in numero inferiore a quello degli elettori iscritti.

Ciò posto, che cosa avrebbe dovuto fare l'ufficio elettorale? Sospendere forse la votazione, o respingere gli elettori che si presentavano a votare?

Nessuno oserebbe affermarlo: l'ufficio si comportò come il caso richiedeva, e poichè la legge vuole l'uniformità delle schede, poichè quelle ricevute erano in numero insufficiente, ne distribuì altre fatte di carta bianca e del medesimo tipo, timbrate e firmate a tergo come prescrive l'articolo 63.

Ma con ciò, si dice, fu violato l'articolo 51, il quale vieta l'uso di altre schede che non siano quelle trasmesse dal capoluogo.

Un'irregolarità certo vi fu, ma questa vuoi attribuire al comune mittente e non all'ufficio elettorale dell'8ª sezione, che non violò la legge, ma riparò in modo correttissimo all'insufficienza delle schede rimaste. Se non che, non ogni irregolarità infirma la votazione. Se l'articolo 51 provvede all'uniformità delle schede, la loro autenticità e validità vien regolata invece dall'articolo 63.

Qui infatti non si dicono nulli i voti scritti in ischede diverse da quelle rimesse dal capoluogo, ma vengono tali dichiarate le schede che mancano del bollo e della firma dello scrutatore.

Sicchè, secondo il concetto della legge, la validità delle schede non dipende dalla qualità della carta adoperata, ma dalla guarentigia del bollo e della firma dello scrutatore.

Or se è provato che tutte le schede distribuite nell'ottava sezione portavano a tergo il bollo del comune e la firma dello scrutatore, come si prova con quelle contestate ed alligate al verbale, non

è lecito dubitare della loro validità e per conseguenza della regolarità delle operazioni elettorali.

Senonchè per dar peso al fatto delle schede distribuite dall'ufficio nel modo detto di sopra, si aggiunge che nel contarle se ne trovarono due in più dei votanti.

Se l'onorevole Parenzo avesse letto il verbale dell'8<sup>a</sup> sezione, si sarebbe chiarito dell'equivoco. Infatti dal verbale desumesi che i votanti furono 102 e le schede raccolte vennero così classificate: novanta valide e 12 nulle, che in complesso danno la somma di schede, uguale appunto al numero dei votanti.

L'equivoco nacque da ciò che nel verbale di riscontro, su cui si fa il computo dei voti, si attribuirono per errore di calcolo al Pozzolini due voti in più del numero delle schede che portavano il suo nome; quindi vi fu errore di calcolo e non differenza fra il numero delle schede e quello dei votanti, la quale, quando pure vi fosse stata, non avrebbe alterato l'esito della votazione. Se dunque la distribuzione delle schede formate di carta bianca, ma timbrate e parafrate come vuole l'articolo 63, non vizia le operazioni elettorali dell'8<sup>a</sup> sezione, se non le altera la pretesa differenza di due schede che in realtà si riduce ad un errore di calcolo irrilevante, è giuoco-forza che la Camera, accogliendo le conclusioni della Giunta, convalidi l'elezione dell'onorevole Pozzolini, ch'è il vero e legittimo rappresentante mandato fra noi dalla maggioranza degli elettori del secondo collegio di Firenze. (*Bravo!*)

**Presidente.** L'onorevole Parenzo ha facoltà di parlare.

**Parenzo.** Poche parole di risposta a quanto ha detto l'onorevole Chimirri. Egli non ha contestato il fatto della illegalità dell'uso di schede che, invece di essere spedite dal comune capoluogo della sezione, furono fornite lì per lì dall'ufficio presidenziale; soltanto egli dice: badate che per questo non è comminata nessuna nullità nella legge. Ma nessuna nullità è comminata in generale dalla legge a questa operazione; ma siccome la legge attribuisce una certa importanza all'uso di una qualità di schede piuttosto che di un'altra, riguardo a ciò adopra parole più gravi e più esplicite, e dice: è vietato fare uso di qualsiasi altra scheda. — Se è vietato, non è certo permesso.

Quanto alle scuse addotte, io le aveva già confutate, imperciocchè la sezione doveva accorgersi della mancanza del numero delle schede, e, prima del giorno della votazione, aveva tutto il tempo di richiederle.

Quanto alla terza circostanza, che, cioè, vi fosse ugualmente il sindacato dei voti perchè tutte le schede erano firmate dagli scrutatori, l'ho letta nella relazione dell'onorevole Mordini e l'ho sentita ripetere oggi dall'onorevole Chimirri; ma non risulta dal verbale, nel quale è detto soltanto che si è fatto uso di schede bianche: ora schede bianche non vuol dire per nulla controfirmate dagli scrutatori.

Dice bensì il verbale che le schede contestate sono controfirmate dagli scrutatori; ma questa è un'altra formalità, che era prescritta anche dalla vecchia legge che, cioè, gli scrutatori dovessero apporre la propria firma alle schede contestate che si sigillavano; ma da nessun altro luogo del verbale risulta che le schede bianche che si distribuivano dal seggio fossero controfirmate dagli scrutatori. Ma dato pure che ciò fosse, questo fatto non distruggerebbe ciò che la legge impone con quella formula che ho accennato poco fa; imperocchè è ben naturale che costituito, come che sia, un seggio, poteva far uso di schede preparate prima, con le firme dei componenti il seggio medesimo, senza che la garanzia voluta dalla legge, di schede autentiche mandate dal capoluogo della sezione e distribuite al momento, potesse dirsi osservata.

L'egregio contraddittore oppone che le schede corrisposero poi in quella stessa sezione al numero dei votanti.

Ora io non ho che a leggervi le parole dell'egregio relatore, il quale, mentre non vuol dare importanza a questo fatto pure lo espone in questi termini:

« Atteso che l'essersi trovate due schede in più sul numero dei votanti nello spoglio dei voti della sezione 8<sup>a</sup> come fu notato dal seggio, dando luogo alla protesta di un elettore, non esercitasse veruna influenza... eccetera. »

Ora io non bado alla questione se ciò potesse esercitare o non esercitare influenza; per me la questione sta in ciò che la legge è stata due volte violata per precedenti deliberazioni della stessa Giunta. Quando questi fatti si verificano in una sezione, si annulla la votazione di quella sezione, non di tutto il collegio. Invece in questo caso la Giunta a maggioranza, forse temendo che i risultati del voto potessero essere alterati da questo annullamento, ha dato ogni importanza al risultato già avuto, ed ha proclamato la validità dell'elezione.

Mantengo quindi la proposta che ho mandato al banco della Presidenza.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cairoli.

**Cairoli.** Parlo per la minoranza della Commissione.

Le eloquenti considerazioni dell'onorevole Parenzo provano che la sua assenza, nel giorno della seduta pubblica, assenza che il relatore ha notato, non fu volontaria, quasi come quella di un avvocato che esita davanti ad una cattiva causa.

Mi pare ch'egli abbia trovato il giudizio della Giunta sul contegno dell'ufficio centrale un po' severo. Essa fu unanime in questo, perchè le disposizioni della legge sono precise; ed è evidente che le trasgredì quell'ufficio, che doveva fare la proclamazione. Però, sarebbe una troppo rigida punizione il trasmettere gli atti all'autorità giudiziaria, come qualcuno propose. Parecchie volte, non solo nelle passate Legislature, ma anche nella presente, l'ufficio ha fatto peggio: ha annullato cioè i voti di un candidato per proclamare l'avversario. E potrei citare parecchi esempi. Ricorderò soltanto che in un collegio di Sicilia si tentò escludere l'onorevole Bertani, con una temeraria sottrazione di quasi la metà dei voti. Ma nemmeno in questi casi la Camera ha creduto di deferire all'autorità giudiziaria l'ufficio centrale. Essendo minore il torto di quello di Casciano, non sarebbe applicabile il maggior castigo.

Ma, ripeto, non fu severa la censura.

Farò ora alcune osservazioni brevissime, perchè dovrei ripetere ciò che egregiamente ha detto l'onorevole Parenzo; ma debbo giustificare l'opinione della minoranza che ha combattuto la convalidazione, non trovando le denunziate irregolarità di così poco momento, come afferma l'onorevole relatore, con una frase troppo incisiva diretta a chi ha un'opinione diversa dalla sua.

Dalla giurisprudenza parlamentare, nelle sue costanti tradizioni, si può desumere questo prevalente savio criterio: la indulgenza sulle trasgressioni involontarie, inavvertite, delle formalità prescritte dalla legge; il rigore sugli attentati fatti ad essa dall'intrigo.

Il peggiore è quello che si manifesta coll'ingerenza governativa. Ma un'accusa così grave deve essere sufficientemente provata. Perciò la Giunta non poteva prendere in considerazione le affermazioni troppo generiche delle proteste.

Però, anche parlando della questione di massima, anche tra le irregolarità ve ne possono essere di quelle, dalle quali nasce il sospetto di frodo.

Non sono gravi parecchie citate nelle proteste, le sedici schede non controfirmate da tre membri

della terza sezione, l'abbruciamento di nove schede nella 13ª, di cinque nella 32ª; ma le due irregolarità avvenute nella sezione ottava colpiscono l'insieme della sua votazione. Si sono trovate due schede di più, ed alle schede furono sostituite le carte bianche.

La legge, che prescrive le urne di cristallo trasparente e la duplice enumerazione dei voti ed altre guarantee, attesta la importanza data al riscontro dei voti. L'articolo 51 poi è preciso, prescrivendo che il comune distribuisca le schede secondo il numero degli elettori iscritti, e vieta l'uso di altre carte. Ora, questa duplice, grave irregolarità avvenuta nella stessa sezione, getta sul risultato complessivo un sospetto, al quale il numero prevalente dei voti dati ad un solo candidato non toglie ma dà maggior rilievo.

Osservo poi che la Camera in quanto a quell'operazione nella quale la legge, per tutelare la sincerità del voto, è più severa, non deve essere troppo mite, al nostro giudizio, se vi trovi irregolarità, perchè l'indulgenza può essere un incoraggiamento alle violazioni. In questi casi il nostro voto non deve contemplare soltanto l'elezione, della quale si discute, ma anche l'avvenire.

Considerando ciò, ed essendo evidente che, annullata la votazione della sezione 8ª, è alterato il risultato complessivo della elezione, parecchi deputati ne hanno combattuto la convalidazione. È naturale l'appello agli elettori quando pesa un dubbio sul voto.

**Presidente.** L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

**Mordini, relatore.** La disputa si restringe a vedere se siano state regolari o no le operazioni elettorali della sezione 8ª del 2º collegio di Firenze. Non posso peraltro lasciar passare inosservata una critica che è stata fatta dall'onorevole Parenzo al relatore, quasi che il relatore abbia voluto censurarla se, alla pubblica udienza in cui si trattò di questa elezione, davanti alla Giunta, esso non comparve come difensore del candidato Brunicardi. La Giunta non ha inteso assolutamente di fare alcuna censura all'onorevole Parenzo il quale si era assunto la difesa del candidato Brunicardi: ha solamente accertato il fatto che, venuto il giorno della discussione in pubblica udienza, davanti alla Giunta, il Brunicardi non fu difeso.

L'onorevole Parenzo, e con esso l'onorevole Cairoli, ritengono che debbono essere annullate le operazioni elettorali della sezione 8ª, per la ragione che, invece di schede stampate, vi furono distribuite delle schede bianche, contro il disposto dell'articolo 51 della legge elettorale; e poi perchè,

nel riscontro dei voti, due di più se ne trovarono. Ora la Camera ha udito dall'onorevole Chimirri (ed io non posso che confermarlo) che il seggio aveva ricevuto dal comune del capoluogo un numero insufficiente di schede, un numero di schede non proporzionato al numero degli elettori; quindi il seggio, credendo di far cosa regolare, per impedire errori e confusioni tra schede e schede, e non volendo che si sospendessero e si interrompessero le operazioni elettorali, credè conveniente di prendere un numero di schede bianche, proporzionato al numero degli elettori; farle firmare da uno scrutatore; farle bollare col bollo municipale e quindi distribuirle.

Con queste schede, così distribuite, fu fatta la elezione in quella sezione. Ora, per provare la verità di ciò, è da notare che negli atti esistono delle schede contestate; e da queste schede contestate nella sezione, apparisce che ciascuna di esse porta il bollo municipale; che ciascuna di esse è stata firmata a tergo dallo scrutatore; che ciascuna di esse è stata controfirmata, secondo vuole la legge elettorale, da tre membri dell'ufficio. È poi da notare ancora, onde mettere sempre più in rilievo la buona fede del seggio, che queste schede contestate, allegate agli atti, sono tali che la Giunta, esaminandole ad una ad una, ha dovuto attribuirne cinque al generale Pozzolini, ed una al Brunicardi.

Il seggio della sezione 8<sup>a</sup> quindi, a parere della Giunta, si condusse regolarmente. Nè deve poter dare argomento a censure verso quel seggio se poi in una postuma protesta si trovò che alcuni dissero e sostennero che era stato proferito nella lettura delle schede un nome invece di un altro, imperocchè nel verbale della sezione non si trova alcuna menzione di ciò.

Ora, la Camera sa benissimo che i processi verbali fanno fede fintantochè non ne sia provata la falsità. Nè quindi è da sostenere cosa la quale trova la sua confutazione nel verbale del seggio stesso. Quindi alla Giunta è parso che le operazioni elettorali della sezione 8<sup>a</sup> fossero regolari, e che l'essersi riscontrati due voti di più nel foglio di scrutinio non potesse costituire se non una irregolarità; tanto più che la giurisprudenza della Camera ha oramai assodato che quando si tratti di schede di più o di meno e che la differenza non sia tale da potere spostare il risultato dei voti, debba essere considerata questa soltanto come una irregolarità.

E d'altronde è notorio che la legge, quando vuole imprimere la nullità ad un atto, questa nullità la prescrive in modo tassativo; e noi ab-

biamo degli esempi nella legge elettorale stessa che quando si è voluto colpire di nullità un atto, la legge lo ha detto. Così, quando si è trattato dell'ora della chiusura della votazione, così quando si è trattato delle schede, la legge ha determinato con termini precisi e tassativi le circostanze che costituiscono nullità.

Quindi è che la Giunta, ritenendo di non avere fatto altro che il suo stretto dovere, respingendo qualunque censura che possa essere mossa anche per il fatto che ha creduto di dovere infliggere un biasimo all'ufficio principale (e l'onorevole Cairoli a questo punto ha dichiarato che anch'egli, per parte sua, si è associato alla disapprovazione della Giunta), prega adesso la Camera di volere accettare le sue conclusioni: per la proclamazione del generale Pozzolini a deputato del 2<sup>o</sup> collegio di Firenze, infliggendo un voto di biasimo all'ufficio centrale del collegio stesso, che non volle proclamarlo deputato, e per la convalidazione della sua elezione.

**Presidente.** Verremo dunque ai voti. Come gli onorevoli deputati hanno inteso, le conclusioni della Giunta sono perchè sia proclamato il generale Pozzolini deputato del 2<sup>o</sup> collegio di Firenze, infliggendo un voto di biasimo all'ufficio centrale del collegio stesso, che quella proclamazione non volle fare.

Ora l'onorevole Parenzo a queste conclusioni della Giunta ha contrapposto la seguente mozione:

“ La Camera, reputando nulla la votazione della sezione ottava del 2<sup>o</sup> collegio di Firenze per violazione degli articoli 51 e 68 della legge elettorale, rinvia gli atti alla Giunta delle elezioni, perchè rifatto il computo dei voti, verifichi quale sia l'eletto del collegio 2<sup>o</sup> di Firenze. „

Pongo a partito questa risoluzione dell'onorevole Parenzo.

*(Dopo prova e controprova la proposta dell'onorevole Parenzo non è approvata.)*

Allora pongo a partito le conclusioni della Giunta:

La Giunta ha concluso e conclude:

“ A voti unanimi proclamare il generale Giorgio Pozzolini a deputato eletto dal 2<sup>o</sup> Collegio di Firenze, e infliggere biasimo severo all'Ufficio centrale del Collegio stesso che quella proclamazione non volle fare;

“ A maggioranza convalidare la elezione di quel Collegio nella persona del generale Giorgio Pozzolini. „

Chi approva queste conclusioni è pregato di alzarsi.

(Sono approvate.)

Dichiaro l'onorevole Giorgio Pozzolini eletto deputato del 2° Collegio di Firenze salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della elezione. Ora la Giunta delle elezioni ha trasmesso alla Presidenza la seguente comunicazione:

« La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica di oggi ha verificato non essere contestabile la elezione seguente, e concorrendo nell'eletto le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valida la elezione medesima.

“ Lacava.

“ 1° Collegio di Como: on. Attilio Velini. „

Do atto alla Giunta delle elezioni della presentazione di questo verbale, e dichiaro eletto a deputato del 1° Collegio di Como l'onorevole Attilio Velini, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della proclamazione.

### Seguito della discussione del disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sull'esercizio ferroviario e costruzioni delle ferrovie complementari.

Onorevole Lugli, sono migliorate le sue condizioni di salute? (*Harità*)

**Lugli.** Sì, onorevolissimo presidente.

**Presidente.** Me ne compiaccio, e le do facoltà di continuare il suo discorso, pregando gli onorevoli colleghi di far silenzio.

**Lugli.** Onorevoli colleghi. Prima di riprendere il cammino interrotto nella seduta di sabato, mi è forza di fare una breve sosta per rispondere poche parole all'egregio deputato Di Blasio, il quale nella seduta precedente, a confortare la sua tesi « essere cioè l'esercizio di Stato preferibile a quello affidato all'industria privata „ invocava l'esempio del Belgio e della Germania.

Io non so se gli esempi da lui addotti, possano, e fino a qual punto, rinforzare la sua tesi, in quantochè se è pur vero che nel Belgio vi sono ferrovie esercitate dallo Stato, è altresì vero che ve ne ha un buon numero condotte in esercizio da Società private. E valga il vero: mentre nel Belgio lo Stato esercita 2790 chilometri di ferrovie, si ri-

scontrano private Società che fanno l'esercizio di 1540 chilometri. Inoltre, se è pur vero che le ferrovie nel Belgio esercitate dallo Stato danno un prodotto di 40,000 lire al chilometro, è del pari vero che i chilometri esercitati da private Società rappresentano chilometricamente un prodotto di 27,000 lire.

E, nel mentre le linee esercitate dallo Stato costano il 62,95 per cento, le ferrovie affidate all'industria privata con un prodotto, come ho accennato, inferiore, hanno la percentuale della spesa più bassa nel rapporto cioè del 59,89, cosicchè dal lato economico, mentre e l'uno e l'altro esercizio è condotto molto lodevolmente, ripeto, le ferrovie esercitate da private Società rappresentano una minore spesa, e per conseguenza un maggior prodotto netto.

A parte tutto ciò, l'esempio del Belgio non calza, inquantochè tutti noi conosciamo che se il Belgio fu indotto ad esercitare la rete principale delle ferrovie, fu per ragioni eminentemente politiche. Il Belgio trovandosi nella condizione di non potere per insufficienza di capitali costituire Società indigene per la costruzione e l'esercizio delle sue ferrovie, avrebbe avuto bisogno di ricorrere a compagnie straniere, o francesi, o tedesche; ebbene, per non subire l'influenza nè delle une nè delle altre, preferì di eseguire ed esercitare la rete principale direttamente, conservando così la propria indipendenza politica.

In quanto alla Germania, la Prussia prima del 1870 non avea un sistema preferito; si costruivano e si esercitavano ferrovie dallo Stato, se ne costruivano e se ne esercitavano da private Società. Quando fu che sorse il concetto di affidare allo Stato la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate? Fu precisamente dopo il 1870, dopo la costituzione dell'Impero germanico, quando cioè l'illustre generale Moltke riconobbe nel momento di concentrare gli eserciti tedeschi per condurli alla vittoria, riconobbe, dico, le grandi difficoltà che ebbe ad incontrare col dover trattare con 42 Società private esercenti le ferrovie. Stà infatti che l'esercizio delle ferrovie germaniche è fatto benissimo, ed è altresì vero che la percentuale della spesa, rispetto ai prodotti delle ferrovie, è relativamente bassa; giacchè stà fra il 55 e 59 per cento.

Ma, onorevole Di Blasio; le condizioni topografiche delle linee tedesche, si possono forse paragonare a quelle delle linee italiane? Io non lo credo.

In Germania vi sono vaste estensioni di pianura, dove il suolo naturalmente non presenta alcuna accidentalità; quindi le costruzioni costano



proprietà, l'esercizio si fa naturalmente a poca spesa. Ora, se si confrontano le condizioni topografiche di quella regione con le nostre; se si considera che l'Italia è divisa per tutta la sua lunghezza dagli Appennini, si trova naturalmente la ragione precipua del minor costo in Germania nelle spese sia di costruzione, che di esercizio. Basta esaminare le nostre ferrovie che attraversano l'Appennino per convincersi di quello che io dico.

Le spese di esercizio sono in relazione a quelle di costruzione; nè le rapide pendenze si vincono che con forti spese di esercizio. E purtroppo di linee, in queste condizioni, in Italia ne abbiamo parecchie.

Quando noi abbiamo ferrovie come le calabresi, che costano per esercitarle 1,45 del prodotto, codeste fatto vi dice che il movimento non solo è limitato, ma vi dice più specialmente che noi dobbiamo fare un esercizio vincendo forti difficoltà; cosicchè, confronti fra le strade ferrate dell'Impero germanico e le nostre non si ponno fare, e quindi non regge l'esempio portato dall'onorevole Di Blasio.

Ciò ho voluto dire per la verità delle cose, perchè uno dei forti argomenti addotti dall'onorevole Di Blasio nel sostenere l'esercizio di Stato era appunto l'esempio della Germania e del Belgio.

Detto ciò riprendo il mio cammino, e come è mio dovere, cercherò di attenermi all'invito che ci faceva il nostro presidente, quello cioè di esaminare le convenzioni nelle generalità, omettendo i particolari; i quali, se dovranno per mia parte formare oggetto di esame, troveranno la loro sede naturale quando verranno in discussione gli articoli dei contratti o dei capitolati. Nella seduta di sabato affermava che ciascuna nazione in fatto di esercizio di ferrovie, sceglieva quel sistema che riconosceva più conforme alle proprie tradizioni, cosicchè dopo gli studi ch'erano stati fatti in Italia, dopo i voti ch'erano stati espressi dalla Commissione d'inchiesta, riconfermati in parecchie circostanze dalla Commissione generale del bilancio, per bocca del suo egregio relatore, l'onorevole Indelli...

**Indelli.** Chiedo di parlare.

**Lugli.** ...mi parrebbe proprio un fuori d'opera il discutere ancora se debba preferirsi il sistema di affidare, cioè, l'esercizio delle strade ferrate all'industria privata, a quello propugnato da altri, cioè l'esercizio per parte dello Stato; ed io conchiudeva naturalmente coll'accettare di preferenza l'esercizio affidato all'industria privata. In ciò era anche confortato dal fatto che le convenzioni (che

poi non libero seguito) difendevano le parti affermavano il principio dell'industria privata.

Il disegno che ne seguì, quello dell'onorevole Baccarini, stabiliva pure questo sistema; e così lo conferma quello dell'attuale ministro onorevole Genala, mentre la Giunta parlamentare che ha esaminato le convenzioni non mette neppure in discussione se non fosse da preferirsi al sistema seguito, quello dell'esercizio affidato allo Stato. Dunque è l'esercizio all'industria privata esplicito nelle convenzioni che noi esaminiamo, quello cioè in cui la proprietà delle linee è dello Stato, ma l'esercizio viene condotto per parte di Società locatrici, giacchè nelle presenti condizioni non è possibile pensare alla costituzione di Società concessionario esercenti non solo, ma aventi altresì la proprietà delle strade.

Prima di entrare ad analizzare il sistema ingegnoso escogitato dal disegno di legge che ci sta davanti, mi preme di richiamare la vostra attenzione, o signori, intorno alla situazione creata alla Società delle ferrovie Meridionali per effetto delle presenti convenzioni; e ciò è necessario, inquantochè codesta Società rimarrebbe colle nuove convenzioni in vita, anzi la sua sfera d'azione verrebbe allargata, giacchè alla medesima sarebbe affidato l'esercizio di una delle due reti, in cui viene divisa la rete continentale.

Due erano i metodi coi quali procedere per creare una situazione possibile alla Società delle Meridionali volendo inaugurare l'esercizio della industria privata per mezzo di Società affittuarie: il riscatto puro e semplice, oppure conservare la proprietà delle linee alla Società, ma ottenerne l'uso dietro un corrispettivo.

L'onorevole Spaventa infatti nel 1874, l'onorevole Depretis poscia, con le convenzioni del 1877, proponevano entrambi il riscatto puro e semplice delle ferrovie Meridionali. Il riscatto era altresì ribadito dalla legge del 23 luglio 1881, legge la quale modifica la scala mobile portata dalle precedenti convenzioni. Veniva riproposto nel disegno di massima per l'esercizio delle ferrovie, presentato nel gennaio del 1883 dall'onorevole deputato Baccarini, allora ministro dei lavori pubblici; e finalmente si ripresenta nelle convenzioni che discutiamo, ma in condizioni diverse.

L'onorevole Di Blasio, nella seduta precedente, domandava come e perchè il riscatto di codeste ferrovie non si fosse effettuato. Ma facendo questa domanda egli forse dimenticava che al riscatto non si era potuto addivenire, inquantochè i termini contemplati dall'accennata legge del 1881 erano andati perenti.

Infatti con la legge del 1881 lo Stato doveva decidersi al riscatto prima del finire dell'anno 1882; vi era il diritto per parte dello Stato di chiedere una proroga di sei mesi; e questa proroga fu chiesta, ma spirò senza che il disegno di legge presentato dall'onorevole Baccarini venisse in discussione. La crisi ministeriale che sopraggiunse nel maggio 1883, pochi giorni prima dello scadere dell'ultimo termine assegnato al riscatto, non permise al presente ministro che il riscatto potesse avere effetto, ed una proroga richiesta non venne dalla Società acconsentita; ed ora ben naturale la rifiutasse, inquantochè dessa colla modificazione della scala mobile a tutto suo vantaggio non si trovava più nelle condizioni primitive; desse si erano venute migliorando così, da potere con certezza calcolare su maggiori guadagni e dare ai propri azionisti quel frutto che invano potevano sperare prima.

Ecco come il riscatto non potè avere effetto.

Ecco il perchè la Società rifiutò la nuova proroga. Dessa naturalmente voleva patti migliori e più proporzionati ai benefici che la Società aveva di già cominciato a realizzare per effetto della scala mobile modificata dalla legge del luglio 1881.

Ora, non potendo avere effetto il riscatto di quelle ferrovie, non restava altro che di studiare un mezzo che, senza dover procedere al riscatto, consentisse di applicare l'esercizio privato a tutta la rete ferroviaria italiana a mezzo di Società locatrici, e col raggruppamento delle linee ripartito fra due Società nel senso longitudinale. Tutto ciò doveva inaugurarsi pur mantenendo i diritti acquisiti dalla Società delle Meridionali per effetto delle convenzioni precedenti, mentre poi il sistema da applicare doveva essere tale che da un lato permettesse allo Stato di ritrarre maggiori benefici sperabili dall'esercizio delle ferrovie e che in pari tempo consentisse, in un avvenire più o meno prossimo, di poter procedere al riscatto qualora lo reputasse utile.

Siccome è bene, prima di procedere oltre, conoscere quali sono le condizioni della Società delle Meridionali per effetto delle convenzioni del 1862 e 1865, così mi permetta la Camera che io le accenni brevemente.

Le condizioni fatte alla Società delle ferrovie Meridionali per effetto delle citate leggi sono queste. Lo Stato per indennizzare la Società delle spese da essa sostenute per la costruzione delle proprie linee, per la dotazione del relativo materiale mobile e degli approvvigionamenti, paga alla medesima una sovvenzione annua di

20,500 lire al chilometro, per chilometri 1,601; 18,500 lire di sovvenzione per chilometri 27, e 11,000 lire a chilometro per chilometri 133; più si obbligava pagare alla Società stessa un'annualità di 74,000 lire e queste per l'abbandono della linea Foggia-Candela.

È da considerare che nei 1,601 chilometri pei quali lo Stato paga una sovvenzione di 20,500 lire sono compresi 204 chilometri che rappresentano l'estesa della linea di Bologna a Ancona, e 42 chilometri della linea da Castel Bolognese a Ravenna, in tutto 246 chilometri per la cui proprietà la Società delle Meridionali prima pagava alla Società delle Romane, e poscia allo Stato, un'annualità fissa di circa 3 milioni e mezzo.

Ciò posto, le Meridionali colle convenzioni che stiamo analizzando, cedono allo Stato per l'esercizio tutte le linee dotate del relativo materiale mobile e degli approvvigionamenti; tuttociò coi corrispettivi che sopra ho accennato, i quali portano un'annualità di 35 milioni dai quali va naturalmente dedotta l'annualità dei 3,500,000 che la Società delle Meridionali paga, come si disse, allo Stato per il possesso delle due indicate linee, cosicchè l'annualità che lo Stato continuerà a pagare alle Meridionali, per l'uso delle proprie linee e delle due Bologna-Ancona, e Castel Bolognese-Ravenna sarà di circa 32 milioni.

Ma si dice: voi, per effetto di queste convenzioni, mentre con una mano trattenete 3 milioni e mezzo che è il canone annuo pagato per il possesso delle due accennate linee, coll'altra continuate a pagare la sovvenzione delle lire 20,500 sui 244 chilometri sviluppo di dette linee, e non vi accorgete che, così operando, venite a dare alla Società delle Meridionali una somma di 5,083,000 lire, in confronto di 3 milioni e mezzo; in altri termini regalate alla Società (se ne deduce) annualmente, colle nuove convenzioni, la bella somma di lire 1,461,000!

Il ragionamento, messo in così crudi termini, sembra giusto.

Se non che bisogna aver presente che la sovvenzione chilometrica per parte dello Stato delle lire 20,500 al chilometro è una sovvenzione media accordata su tutta la rete delle ferrovie Meridionali, dimodochè non si può scinderla, ma chi volesse farlo per attribuire la sovvenzione in ragione del costo di ciascuna linea, che compone l'attuale rete delle Meridionali, converrebbe che nella linea Foggia-Napoli, per esempio, (di un costo infinitamente maggiore della Bologna-Ancona, e della Castel-Bolognese-Ravenna) la sovvenzione

raggiungessero una somma assai maggiore della media adottata, cosicchè per le due linee Bologna-Ancona e Castel Bolognese-Ancona paghereste una somma assai minore. Negli effetti però si avrebbero gli stessi risultati.

Dunque non è vero che si regali un milione e mezzo annui alle Meridionali pagando le 20,500 lire al chilometro anche per le due accennate linee, ma così facendo non si fa che mantenere quello che le convenzioni precedenti hanno assicurato alla Società delle Meridionali, onde potesse eseguire con capitali propri, le sue linee e dotarle altresì del necessario materiale mobile, e dei relativi approvvigionamenti.

Dunque le nuove convenzioni non potevano distruggere quello che era stato già assicurato alle Meridionali, perchè, se, si fosse voluto entrare in questa linea di condotta, egli è certo che la Società delle Meridionali mai più avrebbe acconsentito di stringere patti che invece di migliorare avessero peggiorata la sua posizione. Adunque non è un regalo che si fa alla Società delle Meridionali mantenendo il pagamento dell'annualità di 32 milioni quale corrispettivo dell'uso delle proprie linee dotate di materiale mobile e degli approvvigionamenti, ma è la conseguenza legittima delle convenzioni precedenti che hanno assicurata alla Società una tale annualità che non dipende dal Governo, nè da noi d'infirmare. (*Bene!*)

Sgombrato così il terreno da questa obiezione, che a prima vista si presenta con caratteri di una certa gravità, io entrerò, o signori, a dire qualche parola sulle linee generali del disegno di legge che ci sta davanti.

Anzitutto è bene aver presente che la durata dei contratti è fissata a 60 anni; però essendo questa divisa in tre periodi di 20 anni ciascuno, sta in facoltà tanto dello Stato, quanto delle Società esercenti di poter scindere al compiersi di ciascun periodo il contratto stesso; basta che sia data denuncia due anni prima dello spirare di ciascun periodo.

Noi quindi dobbiamo considerare i contratti, come se questi dovessero cessare dopo il primo periodo, dopo cioè i primi 20 anni.

Ciò posto perchè un contratto di esercizio si presenti accettabile in massima, bisogna che risponda, soprattutto, a tre fini principali. Occorre innanzi tutto che coi prodotti delle linee si coprano le spese vive d'esercizio; occorre che i prodotti diano un'altra somma onde sopperire a tutte quelle spese che possono essere occasionate da danni di forza maggiore alle linee od al materiale; non che sopperire al mantenimento della

proprietà ceduta in affitto, ed alla sostituzione del materiale mobile deperito dall'uso; occorre, infine, che lo Stato abbia fino dall'inizio del contratto assicurato un *minimum*, in modo che esso possa annualmente e con tutta tranquillità stanziare nei propri bilanci una somma non inferiore di quella che in oggi si verifica a proprio vantaggio. Il contratto, per raggiungere questi tre scopi, stabilisce un prodotto *iniziale*.

Prodotto iniziale non vuol dire altro che quel prodotto il quale presumibilmente si verificherà all'atto in cui le Società affittuarie potranno, sistematicamente le linee, esercitarle normalmente. Si è riconosciuto che questo prodotto iniziale è rappresentato per le due reti continentali, in 212 milioni. Io non entro oggi a vedere e a discutere se questo prodotto iniziale sia giusto; dico solo che, tenuto conto del prodotto delle linee quale si trova in oggi, aumentato di quel tanto che è necessario per giungere all'epoca in cui le Società potranno entrare nell'esercizio normale delle linee loro concesse, il prodotto iniziale è stato fissato in 212 milioni; di cui 100 milioni sono attribuiti alla rete Adriatica, 112 milioni alla rete Mediterranea.

Ma non basta. Siccome coll'andar del tempo, collo svilupparsi delle industrie e dei commerci anche per effetto delle nuove linee che si andranno ad aprire all'esercizio, colle ribassate tariffe, il traffico necessariamente aumenterà, così era mestieri che le convenzioni che si sono stipulate, avvisassero al modo col quale ripartire i prodotti eccedenti il minimo di prodotto iniziale. E le convenzioni appunto dicono che ad ogni 50 milioni in più del prodotto iniziale, siccome le spese in proporzione diminuiscono, così una quota minore viene assegnata alle Società in corrispettivo delle spese vive d'esercizio. Un'altra parte è assegnata per provvedere alle spese di capitale inerenti all'aumentato traffico, compresa la dotazione maggiore del materiale mobile, mentre un'altra parte è riservata allo Stato come partecipazione maggiore.

Quello che ho detto per rispetto ad un aumento di 50 milioni sul prodotto iniziale, si ripete per un aumento successivo di altri 50 milioni, colla differenza che in questo secondo caso una parte del prodotto è riservata allo Stato acciò sia messo in grado di potere portare ribassi nelle convenute tariffe.

Accennato così brevemente il meccanismo sul quale è fondato il nuovo sistema di esercizio, mi occorre dire qualche parola sul modo di retribuzione prescelto onde coprire le Società esercenti delle spese vive di esercizio.

I sistemi di retribuzione sono diversi — vi

ha il sistema del rimborso delle spese vive in base ai prezzi unitari, sistema che era stato preferito, se non vado errato, dall'onorevole Spaventa, quando, come ministro dei lavori pubblici, voleva affidare alle Meridionali l'esercizio delle strade ferrate Romane e delle Calabro-Sicule. — Vi è il sistema che era stato proposto dalle convenzioni del 1877 dall'onorevole Depretis; il sistema, cioè, di un canone fisso — finalmente vi è il sistema adottato nelle presenti convenzioni, quello, cioè, di una compartecipazione al prodotto lordo, e al prodotto netto.

Io non mi fermerò a dimostrare come il sistema della compartecipazione sia il preferibile. Mi basterà solo accennare come il sistema di rimborsare le spese vive mediante prezzi unitari, in teoria sarebbe il sistema migliore.

Compensare le Società delle spese vive, che desse sarebbero obbligate di fare per ogni unità di traffico, merci a piccola velocità, merci a grande velocità, e viaggiatori, sarebbe certamente il sistema da anteporsi a qualsiasi altro. Ma siccome per applicare siffatto sistema converrebbe ricorrere alle cifre ufficiali delle spese complessive di esercizio offerte dalle contabilità delle nostre amministrazioni ferroviarie e ripartirle poscia a mezzo d'ipotesi fra i servizi che rappresentano le tre unità di traffico e cioè *viaggiatori, merci a grande velocità, merci a piccola velocità*, e da altra parte il modo col quale sono tenute al presente le contabilità delle nostre ferrovie, la natura stessa dei trasporti impedisce di potere fare una distinzione rigorosa nelle spese fatte per ciascuna categoria di trasporti, così dovendosi tali cifre moltiplicare per un numero grandissimo (le unità di traffico raggiungendo annualmente miliardi) un errore piccolissimo potrebbe portare differenze enormi. Egli è per queste considerazioni che il sistema di rimborso delle spese su basi unitarie, pure essendo in teoria migliore, viene in pratica abbandonato.

Il sistema del canone è quello per il quale si garantisce allo Stato una determinata somma fissa.

Nelle convenzioni dell'onorevole Depretis del 1877, era stabilito il canone di 45 milioni sopra 150 milioni di prodotto lordo. Ma la somma dei 150 milioni era una cifra tutt'affatto accidentale, perchè poteva benissimo avvenire non si verificasse, o che il canone avesse dovuto fissarsi in una somma maggiore per esser più rispondente alla rete delle linee. Nel primo caso le Società avrebbero perduto, nel secondo lo Stato avrebbe risentito un danno.

Adunque, anche il sistema del canone è un si-

stema che venne abbandonato, e ad esso è stato preferito il sistema della partecipazione fissa, vale a dire quel sistema per il quale si preleva un tanto per cento dal prodotto lordo delle linee e si dà alle Società in corrispettivo delle spese vive che desse debbono fare per produrre quel determinato introito lordo.

Le convenzioni che ci stanno davanti ammettono sul prodotto iniziale di 212 milioni la partecipazione alle Società del 62,50 per cento; sui 50 milioni successivi la partecipazione si riduce al 56 per cento, mentre per altri 50 milioni ulteriori la partecipazione viene limitata al 50 per cento. Io non entrerò, parlando nella discussione generale, ad esaminare se il 62,50 per cento sul prodotto iniziale, se il 56 per cento, od il 50 per cento sui successivi aumenti, si possano riguardare come giusto corrispettivo alle Società delle spese vive d'esercizio.

A me è piaciuto accennarvi tutto ciò perchè, se nella discussione degli articoli qualche questione potrà sorgere sull'argomento, si sappia come io avessi nella discussione generale indicato che il sistema di retribuzione prescelto era quello della partecipazione fissa.

È bene però tenere ben presente che nelle Convenzioni, quando si parla di compartecipazione a favore delle Società, altro non s'intende che di pagare alle medesime tale una somma da coprire delle spese vive d'esercizio. Ma le Convenzioni dovendo considerare non solo il modo di retribuire le Società per l'esercizio, ma dovendo provvedere altresì alla conservazione del patrimonio che viene affidato a queste Società, così vennero istituiti appositi fondi di riserva, i quali sono alimentati dal prodotto istesso delle strade.

Questi fondi di riserva debbono provvedere alle spese occasionate per danni di forza maggiore, devono provvedere alle spese necessarie per il rinnovamento della parte metallica del materiale fisso; finalmente debbono provvedere al rinnovamento del materiale mobile in uso al principio dei contratti; e questi fondi di riserva prelevati dal prodotto iniziale servono altresì a fornire le somme necessarie da pagarsi alle Società esercenti per l'uso del materiale mobile nell'esercizio delle linee medesime.

Sui prodotti successivi, oltre i fondi di riserva, vi ha l'istituzione di una Cassa che deve dar mezzi a tempo opportuno per sopperire ai bisogni dell'aumentato traffico, sia colla provvista del materiale mobile, sia per il maggiore corredo

da farsi alle linee in conseguenza dell'aumentato traffico.

L'istituzione di questi fondi di riserva è, a mio avviso, o signori, lodevolissima, perchè di tal guisa lo Stato, che fin qui è stato chiamato a spendere di quando in quando somme ingenti per mantenere, rinnovare ed aumentare il materiale fisso e mobile, e per la conservazione del patrimonio costituito dalle strade, in oggi colla istituzione di questi fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali non avrà da pensare più a codeste grosse ed imprevedute spese, inquantochè sono i profitti delle strade che daranno i mezzi per sopperire a tutti i bisogni.

Ma giacchè ho parlato del materiale mobile, permettete, o signori, che io tocchi di volo questa parte importante del contratto che veniamo esaminando.

È stato detto: si tratta di una vendita che lo Stato fa alle Società del materiale mobile, o si tratta di un prestito più o meno mascherato?

Ebbene, per chi si fa a leggere attentamente le disposizioni contenute nei contratti, mi pare che dubbio non esista. Si tratta di una vendita vera e propria che lo Stato fa alle Società di codesto materiale e la vendita si fa a prezzo di stima; solamente al cessare delle convenzioni lo Stato ha l'obbligo di ricomprare codesto materiale, ma di ricomprarlo pure a prezzo di stima, di modo che tutti i deterioramenti che si verificheranno all'atto della riconsegna dovranno stare a tutto carico delle Società esercenti.

Ma, si dice, come va che sull'importo di codesto materiale, che rappresenta pure una cospicua somma, lo Stato si obbliga di pagare annualmente alle Società il 5,79 per cento, cioè un interesse? Come si può asserire trattarsi di una vendita, mentre sull'importo della vendita lo Stato paga un interesse?

Intanto i 14 milioni circa che lo Stato si obbliga di pagare alle Società e che vengono prelevati dai fondi di riserva non è un interesse, non è un frutto sul capitale, ma è un corrispettivo annuo che lo Stato paga, perchè il materiale possa venire impiegato nell'esercizio delle linee; corrispettivo giustamente dovuto, inquantochè con la percentuale sui prodotti delle linee, le Società non sono rimborsate che delle spese vive d'esercizio, escluse quelle relative al materiale mobile, è naturale quindi che alle Società venga pagata una somma per l'uso del materiale mobile da queste venduto allo Stato, a prezzo di stima. Se così non fosse, la percentuale sul prodotto ini-

ziale del 62 e  $\frac{1}{2}$ , per cento stabilita dalle convenzioni a favore delle Società, avrebbe dovuto essere molto più elevata; avrebbe dovuto elevarsi a non meno del 68 per cento.

Ebbene, siccome il materiale mobile rappresenta quasi per intero il capitale col quale si costituiscono le Società, è anche naturale che, non contemplando la percentuale il corrispettivo del materiale mobile, ma semplicemente il rimborso della spesa di esercizio, è naturale, dico, che il capitale col quale si costituiscono le Società abbia una retribuzione; e la retribuzione dei 14 milioni annui sopra un capitale di 250 milioni corrispondenti ad un 5 per cento netto da tasse, non mi pare, ripeto, che sia poi eccessiva, specialmente trattandosi di capitali impiegati in imprese industriali.

Pur rimanendo nel campo dei principii che informano le convenzioni, dovrei, e debbo, dire una parola sopra un'altra parte importante delle medesime, su quella cioè che riguarda le tariffe. È un fatto, signori miei, che molto, ma molto, specialmente dal commercio, si è lamentata la complicazione, la disformità delle tariffe, i diversi costi dei trasporti da rete a rete; le diverse condizioni imposte pei medesimi, le diverse responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie; l'inceppamento infine che subisce il commercio per la interruzione delle tariffe differenziali da una rete ad un'altra, diminuendo così grandemente gli effetti delle tariffe medesime; ebbene, è di gran conforto vedere come nel disegno di legge che presentava l'onorevole Baccarini nel 1883 per l'esercizio delle ferrovie, come nel progetto che ci sta davanti, si sia cercato, per quanto era possibile, di armonizzare gli interessi del commercio colle esigenze del servizio ferroviario, e del bilancio dello Stato.

Ed è così che noi vediamo delle tariffe uniformi per tutte le linee, noi vediamo l'estensione della differenzialità a tutte le voci, noi vediamo l'accumulamento delle distanze congegnato col sistema belga, con quel sistema cioè pel quale sono stabiliti prezzi decrescenti per ciascuna zona di percorrenza.

Noi vediamo l'uniformità delle condizioni di trasporti e della responsabilità delle amministrazioni. Noi vediamo infine una classificazione più razionale, e più conforme alla natura dei nostri traffici.

Oltre le tariffe generali comuni, le convenzioni contemplano altresì tariffe speciali comuni a tutte le reti quando la merce raggiunge un determinato peso per vagone o per più vagoni. A queste merci viene applicata la differenzialità col

cumulo delle distanze. Inoltre, siccome i bisogni fra regione e regione sono diversi, così per facilitare l'incremento dei traffici interni si presentano le tariffe locali, le quali saranno indubbiamente un grande incentivo al commercio locale.

Cosicchè, o signori, senza dilungarmi d'avvantaggio, mi pare che una parte importantissima del progetto che ci sta davanti sia questo del codice tariffario esteso a tutte le reti italiane, il quale segnala un grandissimo progresso per noi, e che farà indubbiamente cessare tutte le lagnanze, alle quali le amministrazioni furono fin qui impotenti di far ragione. (*Benissimo!*)

E il personale? Anche il personale non è stato dimenticato; inquantochè io ho visto con molta soddisfazione come al personale che si trova al servizio delle diverse amministrazioni sia stata garantita la sua posizione, sia per il grado, sia per lo stipendio.

Quanto al personale straordinario ho visto con pari compiacenza come in un prossimo avvenire abbia la sua posizione, ora incerta e transitoria, pienamente assicurata.

Spetterà alle Società ed allo Stato di stabilire norme sicure acciò il personale, che è parte così integrante del servizio ferroviario, possa guardare con fiducia nell'avvenire, giacchè non basta che desso si vegga assicurato il presente, ma bisogna sia certo di miglioramenti, e di futuri vantaggi. Solo a questo patto il personale ferroviario risponderà degnamente al proprio ufficio.

E giacchè ho parlato del personale, non posso dimenticare che anche le casse pensioni, che rappresentano l'avvenire di questi poveri impiegati resi inabili al lavoro, delle loro vedove e dei loro figli, per effetto delle modificazioni utilissime introdotte nelle convenzioni, potranno meglio rispondere al benefico scopo cui furono istituite.

Senonchè io vorrei che l'onorevole ministro richiamasse l'attenzione delle Società per vedere se, oltre le modificazioni ed aggiunte introdotte negli statuti delle Casse pensioni non si potesse fare qualche cosa di più. Vorrei che le pensioni a tanti onesti e laboriosi agenti venissero date in più larga misura.

È un fatto universalmente lamentato che le Casse pensioni, come sono oggi costituite, danno all'impiegato reso inabile al servizio, una retribuzione che non risponde nè ai servizi prestati, nè ai bisogni più urgenti della vita.

Io vorrei che le pensioni fossero regolate in modo che al personale potesse toccare una pensione maggiore di quella che si dà attualmente non solo, ma più rispondente ai bisogni della vita.

Le pensioni come oggi sono regolate e pagate, non consentono all'impiegato, dopo lunghi anni di servizio faticoso, di poter chiedere il collocamento a riposo, e l'amministrazioni stesse vanno a rilente nel collocare a riposo gl'impiegati sapendo che vanno a morire di fame; così è che viene poi raddoppiato il personale dei molti servizi ferroviari, perchè là dove manca la forza e l'attività del vecchio è necessario supplire con l'aggiunta di un personale giovane e vigoroso, dimodochè la spesa si raddoppia, qualche volta anche si triplica, ingrossando così le spese di esercizio, e facendo di tal guisa diminuire il prodotto netto delle linee.

Ora, quando avrete dato all'impiegato che non può più servire una pensione tollerabile, quando avrete dato affidamento alle vedove e agli orfani degli impiegati di potere, morto il marito ed il padre, avere tanto da sfamarsi, voi avrete fatto non solo una cosa utile alle amministrazioni, ma quello che più monta, avrete compiuto un atto di pura giustizia.

Io ho piena fiducia che se l'onorevole ministro richiamerà l'attenzione delle Società intorno a questa parte importantissima delle convenzioni per far sì che il personale sia meglio retribuito quando, reso inabile, dovrà venire collocato a riposo, spero non troverà ostacoli presso le Società, perchè bisogna una buona volta persuadersi che il servizio verrà dal personale prestato con maggiore attività quando saprà che non solo gli è assicurato il presente, ma che può guardare con fiducia nell'avvenire; quando saprà che, lui morto, alla moglie ed ai figli è provveduto un tozzo di pane.

Non dirò molte parole intorno a un'altra parte dei contratti, a quella cioè che tratta del modo di accelerare la costruzione delle nuove linee. Mi pare così evidente la necessità di escogitare mezzi atti a far sì che codeste linee, le quali vennero deliberate dalla legge del 1879, siano fatte prontamente, da non dovere spendere parole per metterla in rilievo. È l'interesse del paese che vuole si affrettino le nuove costruzioni. Se una determinata linea è stata iscritta nella legge, egli è perchè la linea fu ritenuta utile, se non necessaria, agli interessi più o meno vasti del nostro paese.

Ebbene, se questo è, col ritardarne l'esecuzione ne deriva un male.

Riconosco senz'altro che non si poteva procedere in modo diverso da quello sin qui tenuto nelle costruzioni di coteste nuove ferrovie, inquantochè i mezzi di cui disponeva la legge in favore dell'esecuzione delle medesime, erano mezzi

inadeguati al fine che si voleva conseguire; e dico inadeguati al fine, inquantochè colla legge del 1879 non si sarebbe potuto avere la completa esecuzione dei 6000 chilometri circa che dessa contempla altro che a capo di una ventina d'anni. Ebbene, 20 anni sono un tempo troppo lungo alla esecuzione della legge.

Fu lamentato questo difetto in occasione della discussione della medesima, fu lamentato dopo, e si lamenta tuttora. Ebbene, escogitare il mezzo di affrettare codeste costruzioni, riducendo il tempo ad una metà, è un mezzo lodevolissimo.

L'onorevole Di Blasio l'altro ieri mi pare conchiudesse approvando il concetto delle convenzioni in quella parte che riguardava le nuove costruzioni. Ed io mi unisco a lui, perchè trovo che in oggi, le linee, o tutte, o quasi tutte si sono incominciate, ed è bene sotto tutti i rapporti di condurle a termine quanto più presto possibile.

Io credo quindi che un mezzo opportuno di accelerarle sia quello di affidarne l'esecuzione alle Società chiamate poscia ad esercitarle.

È un fatto indiscutibile che un legame vi è tra la costruzione e l'esercizio di una ferrovia; e vi è tanto più colle convenzioni, che stiamo esaminando.

Le ferrovie della prima categoria per esempio, devono venire aggiunte a tutte le linee oggi in esercizio entro due anni dal giorno in cui le linee stesse saranno aperte all'esercizio, e le Società dovranno esercitarle colla stessa percentuale con cui sono chiamate a fare l'esercizio delle linee esistenti, per molte anche con una percentuale minore.

Ebbene, siccome io credo che questo sia un onere non piccolo per la Società, giacchè il traffico di quelle linee non può certo, almeno per i primi anni, essere corrispondente a quello che si verifica nelle linee esistenti, così le Società assumeranno l'esercizio di codeste linee molto a malincuore, ma certo poi non lo assumeranno se le linee medesime non saranno costruite con tutte quelle discipline da rendere convinti di poter fare un esercizio sicuro e continuo, e soprattutto senza maggiori spese a loro carico; cosicchè, nel ricevere in consegna codeste linee, qualora le Società non le abbiano costruite direttamente, solleveranno infinite difficoltà le quali finiranno col risolversi con aumenti di spesa per rifazioni, aggiunte di lavori, a carico dello Stato.

Anche da questo lato parmi quindi che sia utile agl'interessi dello Stato che le Società esercenti

assumano la costruzione di codeste strade ferrate.

Ed aggiungerò di più che, dovendo fare una costruzione accelerata, occorre un personale adatto; e mentre con una costruzione lenta, lo Stato poteva applicarvi il personale che aveva sotto mano, dovendo, per effetto delle convenzioni, duplicare, o triplicare il lavoro, allo Stato questo personale adatto mancherebbe; cosicchè anche sotto questo punto di vista, la costruzione di codeste linee affidata alle Società esercenti parmi ottimo consiglio, inquantochè si avrà il vantaggio di avere le costruzioni non solamente accelerate, ma saranno altresì allontanate le difficoltà al momento della consegna delle linee alle rispettive Società perchè ne facciano l'esercizio. Avvi un'altra parte delle convenzioni che ferma l'attenzione di chi si faccia ad esaminarle, ed è quella che riguarda il riassetto delle linee. Se non vado errato trovo impostati per questo titolo 134 milioni per le reti continentali, somma che lo Stato si obbliga di spendere entro quattro anni.

Con questa cospicua somma si vogliono mettere le linee cedute alle Società di esercizio in condizione di perfetta manutenzione, e corredate di tutte quelle parti di cui oggi difettano.

Ma questa somma di 134 milioni si riduce a 123, inquantochè 9 milioni devano essere spesi dalla Società delle Meridionali per esecuzione di lavori afferrenti alle proprie linee, mentre un'altra somma di 6 milioni non rappresenta lavori nuovi, ma costituisce l'importare di lavori già eseguiti, ma mai pagati.

È naturale, o signori, che dal momento che noi adottiamo il sistema dell'esercizio affidato all'industria privata a mezzo di locazione, è naturale, dico, che noi dobbiamo dare alle Società esercenti le linee in istato di completa manutenzione. E se è vero, come è vero di fatto, che in codeste linee si riscontrano molte lacune, ed esistono molti difetti, è naturale, ripeto, che lo Stato debba mettere le strade in perfetto stato.

Resterà a vedersi se il modo indicato dalle convenzioni, per la esecuzione di codesti lavori, sia un modo accettabile o no, se meriti encomio o se meriti biasimo, ma tutto ciò entra in quei dettagli cui ho dichiarato fin da principio di non dovere entrare nella discussione generale.

Non discuto quindi il modo di esecuzione, ma trovo che detti lavori sono una legittima conseguenza dei contratti che veniamo analizzando.

Del resto, questa somma si sarebbe dovuta dallo Stato spendere egualmente, indipendente-

nente dalle convenzioni; waitando di lavori reclamati, sia per assicurare l'esercizio delle linee, sia perchè richiesti dall'aumentato traffico.

Le amministrazioni ferroviarie hanno più volte e con insistenza richiesti questi fondi che non furono dallo Stato fin qui consentiti, perchè il paese e la Camera erano preoccupati della necessità di fornire anzitutto i fondi occorrenti per maggiore dotazione del materiale mobile.

Oggi, in presenza di contratti di affitto, era naturale che riapparissero codesti fondi, ed è naturale del pari che non possano venire negati, avendo le Società diritto di avere le linee loro concesse in esercizio, in istato di manutenzione, e completate di quanto occorre per renderle capaci ad un esercizio pronto, e soddisfacente.

Eccomi oramai al termine del mio discorso. Non so se in questa discussione dovrò ripigliare la parola; mi auguro di non averne bisogno. Però, se qualche spiegazione mi occorrerà richiedere intorno alle modalità singole dei contratti, la chiederò al nostro illustre presidente, e spero non vorrà negarmela.

Concludo col dichiarare che è tempo oramai di uscire dalla incertezza nella quale ci troviamo; che è ora di risolvere il problema dell'esercizio delle ferrovie italiane; che è ora di affrettare la costruzione delle ferrovie complementari. E, siccome credo che, nel loro complesso, le convenzioni stipulate rispondano a questi bisogni, così dichiaro di approvarle, senza intendere con ciò che desse rappresentino un ideale assoluto, ma soltanto tutto quel meglio che poteva desiderarsi, date le presenti nostre condizioni. (*Bravo! Bene!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanzara.

**Lanzara.** La questione delle strade ferrate che interessa ed appassiona, che esercita una grande influenza sul credito pubblico, si presenta, per la sua soluzione, non soggetta a considerazioni di riguardi locali o di ordine accidentale; ma bensì con un'estensione che abbraccia un cumulo d'interessi, l'economico, il politico e il finanziario.

Attraverso le tante fasi che presso di noi ha avuto questa questione, dopo i tanti disegni di legge presentati alla Camera e non discussi, e finalmente edotti dalla esperienza, noi abbiamo potuto osservare che la questione richiedeva e meritava una soluzione; poichè lo stato provvisorio che trascinava le amministrazioni ferroviarie non arrecava che danno nell'ordine economico, incertezza nell'avvenire, diffidenza ne'miglioramenti.

Fu, è vero, opera conforme ad una legge, l'aver pensato di risolvere il problema, ch'è tanto com-

plesso; fu opera lodabile l'aver voluto provvedere all'assetto definitivo della questione; ma col disegno di legge in esame, tanto atteso, sì diligentemente studiato, sottoposto ad una critica senza tregua, minuta, sottile sino al punto da parer soverchia, è provveduto al miglioramento del servizio ferroviario, alla celerità delle costruzioni e finalmente all'interesse economico della nazione e all'opportunità del bilancio?

A tutte queste domande molti oratori risponderanno in questa Assemblea. La questione trattata nei suoi diversi aspetti sarà risolta con profitto dello Stato, si dirà dagli uni, col danno dello Stato, si dirà dagli altri.

Noi temiamo del danno e combattiamo le convenzioni, non già che la condizione attuale sia la migliore, e quindi da preferirsi, ma perchè le convenzioni, di cui si domanda l'approvazione, noi le crediamo onerose per la nazione.

E nell'imprendere l'esame di qualcuna delle tante parti di un problema sì vasto, io mi fermerò ad una questione preliminare.

Abbiamo tre contratti di locazione con tre distinte Società; di queste una sola è costituita, mentre le altre lo debbono. I contratti per queste ultime sono stipulati con personalità non esistenti.

Io non intendo recare offesa ai nomi che si leggono apposti alle convenzioni medesime. Essi sono rispettabili e superiori ad ogni discussione, ma non rappresentano, per parlarne di una, la Società Mediterranea, la quale dev'essere costituita, e dovrà poi compilare il suo statuto da approvarsi dal Governo. Ma nei contratti bilaterali le persone debbono esser certe, debbono rispondere delle obbligazioni che hanno assunto. Invece qui il contraente si obbliga per una Società da costituirsi, che sarà costituita con l'emissione di tante azioni, ma il risultato della costituzione della Società è o può essere incerto, e voi a questa incertezza affidate una parte di ciò che vi ha di più importante nel patrimonio della nazione.

Ma vi è la cauzione di lire 675,000 di rendita pubblica, che sta là vindice dell'inosservanza del patto, è vero, ma questa cauzione, pur valutandone la sua totalità, potrà rispondere del danno che ne deriverà, se approvate le convenzioni la Società non sarà costituita, o se costituita, lo statuto non potrà essere approvato dal Governo? Ora se la Commissione ha voluto dare una risposta pronta a coloro che osservavano che gl'Istituti firmatari non erano in grado di formare co' mezzi propri il capitale della Società, si accontentava poi di affidarsi della riuscita della futura, inutile



diceva, il cercare nei bilanci degli Istituti rappresentati dai contraenti la potenza finanziaria degli Istituti medesimi, che fornivano dippiù la cauzione; certo affermava d'altra parte era ed è il riposare sopra operazioni future, sopra Società ancora da costituirsi. Ciò in linea preliminare.

Quello che in un contratto di locazione è importante, si è che il canone da pagarsi debba corrispondere il più che sia possibile all'interesse del capitale impiegato da una parte, e all'utile che il capitale medesimo può arrecare dall'altra, e se questi due termini non rispondono tra loro, deve ritenersi che per una delle parti vi sia perdita.

Lo Stato vende ai concessionarii il materiale mobile delle ferrovie e gli approvvigionamenti per la somma di 135 milioni, parlo della Mediterranea, salvo differenza di apprezzo, e per conseguente i concessionarii ne diventano proprietari.

Ma su questo capitale che il Governo avrà incassato dovrà corrispondere l'interesse annuo, superiore a quello del debito pubblico, e poi questo stesso materiale, al termine del contratto, dovrà essere ricomprato dallo Stato al prezzo di acquisto, diminuito delle perdite e del deprezzamento che avesse subito per mancata o difettosa manutenzione.

È dunque questa vendita, come fu detto, un prestito simulato produttivo d'interesse? Perché nel caso non può dirsi che vendita vi sia, ma una semplice garentia, un semplice pegno, di cui lo Stato si dichiara debitore.

E questo è vero, poichè la Società non risponde che della sola sua colpa, mentre per l'uso del materiale rotabile e d'esercizio, è stabilito un fondo di riserva sul prodotto iniziale, che è a carico dello Stato.

La Commissione d'altronde dichiara che l'annualità stabilita sul prezzo del materiale mobile non è un interesse, ma un corrispettivo del materiale che la Società adopera per fare l'esercizio delle strade di proprietà dello Stato.

Strano ragionamento mi par questo! è vendita? e allora la Società, divenuta proprietaria, deve rispondere del materiale: non è vendita? e allora perchè ne paga il prezzo? Ma si abbia pur ragione la Commissione; non è forse tutto compreso nel corrispettivo che si paga per l'esercizio di un traffico, o bisogna renderne tanti, per quanti sono i fattori, che concorrono a formarlo?

E la conseguenza di questo che comunemente è chiamato interesse, e corrispettivo com'è detto dalla Commissione, si rende ancora più esorbi-

tante per lo scopo, onde lo Stato incassa i 135 milioni.

Essi dovranno essere spesi per la somma di lire 84,093,050 in miglioramenti delle linee, di modo che i concessionari non avranno le linee, come si trovano, ma le avranno rifatte, migliorate, completate.

E questa somma di 84,093,050 sarà pagata ai concessionari, i quali eseguiranno i lavori non a cottimo, ma per quanto ne importerà il conto, così che è da ritenersi che i lavori sorpasseranno il preventivo, e certamente lo sorpasseranno, poichè voi non avete un computo esatto di quanto i lavori potranno importare.

Lo Stato adunque spenderà una parte della somma che gli daranno i concessionari, pagherà a costoro l'interesse, e poi finito il contratto, restituirà loro la somma.

Non v'ha dubbio che per questi miglioramenti dovrà aumentare il prodotto, ma nessun interesse è stipulato per questo aumento di capitale, sarà questo interesse rappresentato dal maggior prodotto che le ferrovie potranno dare, o per meglio dire, questi miglioramenti potranno spingere il prodotto iniziale; ma era desiderabile invece che l'interesse sin dall'impiego del capitale avesse figurato in una maggior quota dovuta allo Stato, poichè il capitale dovrà essere sborsato da lui in un termine stabilito, cioè nel primo quadriennio, mentre per avere un interesse qualunque sulla somma spesa dovrà aspettare che l'aumento del prodotto raggiunga la cifra di 50 milioni sull'iniziale, per ottenere una quota maggiore di quella stabilita a suo favore.

E questa è una perdita certa per lo Stato; poichè se anche il prodotto salirà oltre il primo limite convenuto (ciò che non può accadere nei primi anni, poichè l'aumento del traffico non può ottenersi immediatamente, ma occorre tempo, occorre che l'esercizio sia fatto in modo da attirare lo svolgimento delle industrie), vi sarà però sempre un periodo di tempo, in cui il capitale speso rimarrà senza interesse con grave perdita dello Stato, e col danno de' contribuenti.

Non è opera di buon padre di famiglia quella che ci proponete; se uno stabile per maggior capitale impiegato aumenta di valore, dovrà dare certamente un più alto prodotto, ed il capitale impiegato dovrà avere un interesse corrispondente al maggiore valore che lo stabile avrà ottenuto.

Si comprende di leggieri che quando lo Stato costruisce una linea di ferrovia, può non fare una speculazione, poichè egli non guarda se e in

quale misura potrà venirgli un prodotto, ma deve attendere degli anni, deve aspettare che dalle comunicazioni aperte nasca il movimento degli affari, e allora, contento di avere adempiuto un obbligo, incasserà un qualsiasi prodotto, sebbene inferiore alla misura generale.

Ma con l'affidare l'esercizio delle sue reti alla industria privata, lo Stato deve fare una speculazione, deve impiegare i suoi capitali non a perdita, ma ad un interesse giusto e ragionevole, nè deve farsi trascinare a dare capitali gratuitamente.

Con le convenzioni in esame lo Stato è ben lungi dal fare una speculazione, esso non guarda che a disfarsi delle ferrovie, legando gli interessi di tutti ad associazioni bancarie.

Non fa una speculazione, poichè egli cede le ferrovie al 72. 50 per cento e all'82 per cento per la rete Sicula, tasso non mai convenuto, quando, come scrive un nostro illustre collega, esso è superiore a quello dell'esercizio delle linee delle altre nazioni, poichè da Lisbona a Mosca si esercitano estese reti ferroviarie con la spesa dal 27 al 50 per cento.

Non fa una speculazione, perchè le Società si sono rese libere da qualunque rischio.

Infatti esse non hanno preso a base un prodotto lordo ipotetico, ma un prodotto di un anno normale, più prossimo a quello del contratto, che fornisce, come dice la relazione, i dati più verosimili della potenzialità ordinaria delle nostre reti e della spesa pure ordinaria d'esercizio, un anno, che fu segnalato da un disastro cagionato dallo straripamento de' due maggiori fiumi d'Italia, di modo che il prodotto preso a base può essere inferiore anzi che no a quello che normalmente si sarebbe ottenuto nello stesso anno 1882, e per conseguenza i calcoli delle Società sono fermati su fondamenti saldi e certi.

Non rispondono del consumo, deprezzamenti o guasti del materiale mobile.

Non hanno obbligo di rifare il materiale fisso, e quello che è più, ricevono linee bene approvvigionate.

Lo Stato non fa una speculazione, perchè assume tutti gli obblighi, senza valutare che non riserva per se neppure un interesse proporzionato ai miliardi spesi.

Infatti egli deve pagare gl'interessi, deve curare la manutenzione e la riparazione della via e dei fabbricati, deve provvedere ai danni per forza maggiore.

Accetta il rischio sull'emissione delle obbligazioni della Cassa degli aumenti patrimoniali, sulle

quali paga un interesse, la provvigione, oltre la differenza tra il valor nominale e il reale.

Dovrà restituire alla Società il prezzo del materiale, e finalmente per le nuove linee sarà a suo carico l'esercizio finchè saranno passive, meno quelle di prima categoria, per le quali sarà a suo carico l'esercizio dal primo biennio.

Da questo rapido cenno si rileva chiaro che le convenzioni nulla racchiudono di utile. Si vorrà risolvere il problema ferroviario, ma la risoluzione non è fatta secondo i dettami da procurare alle finanze dello Stato un assetto vantaggioso, senza rischi e senza pentimenti, e da lasciare alle Società un utile sì, ma un utile con l'alca di una speculazione, di una speculazione che abbraccia grandi interessi, che contribuisca al benessere generale, che dia impulso ai prodotti.

Invece con le convenzioni così fatte, voi vi sarete privati di un mezzo per migliorare il vostro bilancio, nel quale sarete paghi d'iscrivere nell'attivo la quota parte che ritrarrete dal prodotto iniziale, ma sarete perplessi nello iscrivere nella parte passiva tutto ciò che sarà a vostro carico, e non avrete neppure il beneficio che abili amministratori prescrivono doversi ottenere dalla risoluzione delle quistioni ferroviarie, cioè che sul bilancio dello Stato debba essere iscritta una somma certa, ma sempre ascendente nell'attivo, una somma sempre discendente nel passivo.

Così nell'interesse generale la quistione non è risolta. Vi ritornerete dopo che avrete visto che le convenzioni avranno procurato un danno alla nazione.

C'ingegni il contratto con la Regia dei tabacchi, che voi non avete più rinnovato, ma invece avete prescelto il partito di divenire voi stessi esercenti, perchè l'avete creduto un bene, avete pronunziato il *me poenitet*, ed il vostro disegno è stato contrario a qualunque nuova convenzione.

Il caso è identico: voi non potete sfuggire alla connessione dei fatti.

Voi credete che le convenzioni sieno un bene, si votino pure, ma non passerà tempo, e voi sarete pentiti. (*Bene! Benissimo!*)

L'obiettivo principale di tutti è di avere le strade ferrate, il secondo di avere i trasporti a prezzi corrispondenti all'industria ed al commercio.

Ma in questo campo sì vasto della vita, sì complesso del lavoro agricolo, commerciale, industriale, in via di progresso, o in via di crisi; in questa lotta per la vita, in questa battaglia pacifica sì ma non meno pericolosa, ove circostanze diverse hanno la potenza di fare o disfare le fortune;

le tariffe determinano le correnti che fecondano, vivificano o lasciano perire un'industria, una città o una nazione. La quistione delle tariffe deve quindi avere la preferenza sull'altra, essa è una parte essenziale dell'esercizio, perchè il capitale deve avere la sua remunerazione, e deve risolversi nei limiti di far pagare alla merce, come dice un eminente economista, quello che può pagare.

È indubitato che i trasporti costituiscono una industria, che pesa sulla merce senza accrescerne il valore. Per essi sta il precetto comune dell'offerta e della domanda; e ciò che deve servire di base nello stabilire una tariffa si è che il prezzo sia ridotto in proporzioni tali da metterlo in rapporto col valor commerciale della merce.

Un'impresa di trasporti crede che il supremo interesse sia di tenere alte le tariffe, per conseguire così un prezzo di remunerazione superiore; mentre, per contrario, essa dovrebbe tenerle in una misura equa, proporzionata, e, dirò anche mite, per ottenere invece che ad un maggior prodotto lordo corrisponda un alto prodotto netto, e, trasportando una maggior quantità, ricavare un introito maggiore; poichè l'aumento ottenuto nel peso totale compensa la perdita di ciascuna unità, e la perdita dell'unità diminuisce in ragione inversa del peso.

Questo a me pare sia canone certo, desunto dall'esperienza, sul quale è fondata la teoria che governa oggi l'industria dei trasporti.

Se dunque il trasporto della merce non è che un'industria soggetta alla offerta e alla domanda, ne risulta che, se si volesse stabilire una tariffa unica, si avrebbe una diversità nei prezzi, un'ineguaglianza nelle basi, una particolarità dissimile da una specie all'altra; circostanze tutte che si presentano negli affari commerciali, e delle quali deve tenersi conto per l'influenza che esercita l'offerta senza nuocere alla domanda.

La necessità di fissare una tariffa stabile, uniforme, non può essere giustificata; per contrario le tariffe debbono essere variabili, poichè deve tenersi conto del valore intrinseco della merce, del bisogno, cui deve rispondere, della maggiore o minore richiesta: cose tutte che formano un complesso di circostanze, sottoposte all'esperienza e all'osservazione necessaria per condur bene un fatto commerciale.

Ora, se i fatti e le circostanze non sono costanti, perchè la loro varietà influisce sul valore, perchè le contingenze sono mutabili secondo il tempo, non avendo nè dati certi, nè circostanze uniformi, voi non potete avere una formola, non potete

avere una rappresentazione scientifica, non potete elevare a categorie uniformi le tariffe medesime, come se il prezzo dovesse avere un limite, che si rende impossibile accrescere o diminuire.

La molteplicità, la varietà, l'ineguaglianza, le anomalie sono la conseguenza della mobilità necessaria ai fatti commerciali. Stabilire categorie complesse è un danno.

Una formola, a seconda dell'applicazione, può fornire una grande varietà di risultati; ma risultati fissi, costanti; come fisso, costanti ne sono le basi. Essa presenterebbe una ragione uniforme. Ma se diverse circostanze apportassero cambiamenti, determinassero convenienze diverse, richiedessero bisogni nuovi, allora l'edificio crollerebbe, allora bisognerà creare nuove formole, nuove categorie, e ciò è tanto vero, poichè le tariffe debbono seguire le tendenze del commercio, debbono acconciarsi alle evoluzioni non solo, ma prevedere l'evoluzioni medesime.

È necessaria quindi la varietà e la mobilità delle tariffe, poichè esse sono la conseguenza di un principio commerciale, la cui legge deve subirsi.

Tali non sono le tariffe nelle convenzioni.

Esse non rispettano nè l'offerta, nè la domanda, nè il tempo che tutto modifica, ma invece tendono a stabilire disposizioni fisse che non possono essere modificate, si deve rimanere nel campo chiuso delle categorie assegnate senza speranza che il Governo stesso abbia il diritto di pretendere una qualsiasi variazione; sono le Società arbitre assolute, le quali potranno non tener conto di alcuna circostanza di tempo, di nessun fatto commerciale da reclamare un ribasso di tariffe.

Con l'articolo 44 del capitolato per la rete Mediterranea il Governo ha la facoltà di modificare al disotto de' limiti massimi stabiliti dagli allegati *D* ed *E* le tariffe de' trasporti per agevolare la esportazione dei prodotti nazionali, ed i trasporti internazionali, e la differenza o maggior prodotto che si sarà ottenuto sarà dal Governo accreditato al concessionario, ma per gli effetti della partecipazione sarà tale differenza computata in aggiunta ai prodotti lordi ottenuti nell'anno.

Ciò pe' trasporti internazionali.

Ma pe' trasporti interni le disposizioni sono diverse.

È riservata al Governo, a norma dell'articolo 38, la facoltà di ordinare pe' generi alimentari una temporanea riduzione delle tariffe solo in caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, ma negli altri casi al Governo non rimane che la facoltà di approvare o di respingere la

proposta de' concessionari per modificazioni delle tariffe, che ritenesse più convenienti ad aumentare il traffico, così pure per lo esperimento di nuove tariffe locali.

A parte la facoltà stabilita con l'articolo 38, facoltà che può dirsi illusoria, poichè ne' paesi civili non vi ha, a dire il vero, una carestia effettiva. Potrà essere distrutta la messe in una contrada, ma ciò sarà un accidente locale: vi potrà essere una carestia fittizia, quando cioè il mercato sarà sfornito, e i granai privati abbondanti, si avvera allora una carestia apparente, ma ciò sarà di breve durata, poichè le comunicazioni facili faranno cessare questo fenomeno, ed il commercio riprenderà il suo corso normale.

Ma carestia vuol dire mancanza di generi di prima necessità; e che potrà pretendere il Governo in una crisi, come l'attuale, che non è carestia nè reale nè apparente, ma è crisi di abbondanza per importazione di cereali, molto più grave della temuta carestia, potrà ordinare la temporanea riduzione di tariffa entro il limite del 50 per cento? Vi sarà la crisi, ma esso sarà impotente a scongiurarla.

Come vedesi, il Governo nulla si è riservato: la Società è nel diritto di tener fermo il contratto senza curarsi nè delle condizioni del mercato, nè della richiesta, nè finalmente di tutte quelle altre circostanze che modificano gli scambi commerciali.

Quindi è che lo Stato avrebbe dovuto affermarsi con la sua autorità sulle possibili modificazioni delle tariffe: dico affermarsi, non già intervenire direttamente, poichè l'autorità assoluta che potesse spiegare lo Stato sulle tariffe condurrebbe per se stessa all'esercizio governativo sotto una forma o sotto un'altra, ma almeno riservarsi l'iniziativa di una modificazione, ovvero il diritto di far valere i reclami del pubblico per una modificazione delle tariffe.

Invece nessuna di queste facoltà è riservata al Governo, ma una libertà estesa è abbandonata ai concessionarii, la quale si risolverà certamente nel vantaggio di tenersi fermi allo stipulato, che dà loro il diritto di iniziativa, e per conseguenza se non crederanno di sottomettere all'omologazione del Governo le nuove proposte di tariffe, esse non potranno essere nè esaminate, nè approvate.

E se al Governo non fosse piaciuto riservarsi nè l'affermazione, nè l'iniziativa, non sarebbe stata cosa utile lo stabilire un Comitato per le tariffe? Comitato proposto anche dalla Commissione d'inchiesta.

Esso esiste nel Belgio e nella Germania, e nel paese, che è modello dello sviluppo industriale e commerciale, nel paese, ov'è religione il rispetto della libertà individuale, nell'Inghilterra, voglio dire.

In prima vi fu una concorrenza straordinaria, ma gli inconvenienti avvennero, e allora fu istituito nella Camera dei Comuni, fra gli altri Comitati o Commissioni, quello delle strade ferrate, e nel relativo regolamento si legge all'articolo 159:

“ La Commissione de' disegni di legge delle strade ferrate stabilirà le tariffe e il prezzo massimo del trasporto de' viaggiatori e de' bagagli sino a determinato peso, e delle merci ecc. ”

Fu poi costituito il Consiglio superiore, o il tribunale delle strade ferrate, avente attribuzione del potere esecutivo e giudiziario, e fra i poteri vi è quello d'imporre e regolare le tariffe comuni sulla domanda di una o più Compagnie.

Questo Consiglio fu combattuto, e ne fu minacciata la esistenza, ma a ragione de' grandi servizi resi, fu invece conservato ed i suoi poteri accresciuti, e fra gli altri noto quello di aver diritto d'imporre le tariffe comuni sulla domanda dei commercianti.

Invece da noi quando si vorrà ottenere una modificazione di tariffa bisognerà indirizzarsi ai direttori delle Società, i quali potranno accordarla come un favore; e nella negativa, a chi ricorreranno i commercianti, gl'industriali, gli agricoltori, questo gran popolo sparso, isolato sulle campagne, che non ha mezzo di associarsi per reclamare, di concentrarsi per difendersi, e che contribuisce al risparmio e alla ricchezza nazionale, a chi si rivolgeranno costoro? non al Consiglio delle strade ferrate, che non esiste, non al Governo, che non ha iniziativa, mentre egli è il difensore naturale di tutti gli interessi, e sul quale si esercita il controllo parlamentare.

Non è l'ingerenza diretta che si vuole, non un intervento immediato del Governo, ma un dritto d'iniziativa, dritto che ora è negato dall'articolo 39 del capitolato della rete Mediterranea.

Voi dunque rendete arbitre le Società, non esercitate un controllo benefico, non aiutate il commercio, e fate ammettere dei privilegi, i quali poi si scusano e si attenuano con la diversità delle circostanze, e non ostante il paragrafo sostituito all'articolo 3<sup>o</sup> delle modificazioni alle tariffe e condizioni di trasporto, voi create ricchezze particolari, distruggete le piccole fortune.

Ed ora discendendo all'esame parziale delle tariffe, non parlerò che di poche e con la maggiore

brevità, temendo di abusare della benevolenza della Camera.

La quistione de'viaggiatori è importante; poichè la molteplicità di essi è un agente certo della molteplicità degli affari. La facilità dei trasporti de' viaggiatori può essere un elemento maggiore per lo sviluppo del movimento commerciale; e finalmente l'aumento del numero de' viaggiatori ha il vantaggio di sopprimere la proporzione del peso morto trasportato da ciascun treno, più viaggiatori meno peso morto, il prodotto del treno chilometrico aumenta, mentre la spesa della trazione resta stazionaria.

Per conseguenza occorre trovar modo di ottenere con tutt'i mezzi affinchè il maggior numero di viaggiatori affluisca sulle linee.

Ed io credo sia un errore non estendere il beneficio della quarta classe, la quale adottata con la tariffa di 0,0308181 per chilometro in via di esperimento dette risultati soddisfacenti, essa riesce utile a coloro che a brevi distanze sono obbligati a recarsi in un gran centro di affari, i quali sebbene ripetuti, non possono essere di grande importanza per la gente che si serve di un mezzo di trasporto tanto economico.

Ed ora è opportuno che la quarta classe debba estendersi per lo sviluppo che prendono le tramvie, le quali non hanno leggi che le regolano, e costruite per alimentare il trasporto a prezzi miti, possono fare non dico concorrenza, che non sarebbe esatto, alle linee ordinarie, ma rendere un certo disagio alle stesse, se non altro pel numero de' viaggiatori.

Eppure in Germania la quarta classe, la cui tariffa è di 2 centesimi e 6 decimi, cioè poco più di 2 centesimi e mezzo per chilometro, ha dato de' grandi prodotti, e noi sull'esempio della Germania, e sul nostro stesso avremmo dovuto estendere questo mezzo tanto economico di trasporto.

È poi utile l'estendere la terza classe al godimento de' treni diretti, e lo dico utile, poichè sull'esempio dato dalla Società del Midland in Inghilterra, fattone esperimento, ha reso nell'interesse del pubblico i più grandi servizi con risultati considerevoli tanto da far pensare alla soppressione della seconda classe.

E questo esempio stesso seguito da noi, come esperimento non ha dato inconvenienti.

Ma la tariffa per la terza classe a me pare che non sia stabilita in ragione equa.

Non è possibile far confronti con quella delle altre nazioni, perchè non è per esse una misura generale, mi fermo a quella per l'Inghilterra, tariffa che oscilla tra 0.062 e 0.095; presso noi

si propone a 0.05, ma qui occorre fare le solite aggiunzioni della tassa del 13 per cento e dell'altra del bollo, e per conseguenza la nostra tariffa sarebbe di poco inferiore a quella inglese, ma bisogna tener conto che il percorso in Inghilterra è estremamente breve, tanto che colà non si teme di pagare anche uno o due centesimi di più per chilometro; e poi altri coefficienti intervengono, cioè la maggiore rapidità dei treni, la migliore agiatezza delle classi degli operai e degli agricoltori, coefficienti che cumulati e messi in rapporto con noi darebbero alla nostra nuova tariffa un punto ascendente.

Ma pei treni omnibus essa è alta e superiore a quella degli altri Stati.

Nel Belgio è di 0,031.

In Germania di 0,042.

In Francia di 0,042 compresi i militari e i poveri.

In Italia la si stabilisce a 0,045, a cui fa d'uopo aggiungere la tassa di bollo al biglietto.

Quelle tariffe così miti hanno prodotto, che la percentuale del traffico dei viaggiatori di 3<sup>a</sup> classe è aumentata in Francia del 60 per cento, nel Belgio del 74 per cento e in Germania del 78 per cento.

A me sembra che questa sia una dimostrazione esatta che pei viaggiatori di terza classe fa d'uopo tenere le tariffe in termini miti, ed abolire la tassa di bollo, sulla quale l'onorevole Genala scrisse; essere sproporzionatissima e sopra tutto a danno de' più poveri, perchè è identica, qualunque sia il prezzo dei viaggiatori.

E finalmente per uscire dall'immenso mare delle tariffe, accennerò di volo a quella delle merci.

Nello stabilire la nuova tariffa da quali criteri sono partiti i contraenti?

Hanno voluto presentare una proposta di ribasso sui prodotti che si dicono principali di una regione e d'una contrada per richiamarli con facilità in un'altra?

S'è così, io ho, fra tanti, un esempio contrario da contrapporre, la tariffa cioè del trasporto di un prodotto, che ha preso un grande sviluppo nelle provincie meridionali, cioè delle ortaglie e degli agrumi.

Con la nuova tariffa speciale, Mediterranea, n° 50, a piccola velocità accelerata, un carico di 10 tonnellate per la percorrenza di chilometri 274 pagherà . . . . . Lire 168.50

Con l'attuale tariffa n° 7 a grande velocità pel medesimo percorso, il medesimo carico di 10 tonnellate paga „ 156.55

Differenza in più . . . . . Lire 11.95  
ossia un aumento del 7.63 per cento.

Si confortino pure i produttori del versante tirreno, e quelli della mia terra natale, ov'è principale coltura quella delle ortaglie e degli agrumi, che i loro interessi sono salvi, le loro derrate avranno pel trasporto un aumento del 7.63 per cento, e hanno ben onde a farsi lieti!

Da questo computo si rileva chiaro, che il concetto di una tariffa migliore per dare impulso al commercio non ha riscontro nella sua applicazione, non si è tenuto conto delle produzioni importanti di una regione o di una contrada, ma si è partito da concetti diversi, non uniformi, non rispondenti al miglioramento dell'agricoltura e del commercio.

Così alla mancanza di autorità e d'iniziativa nelle tariffe, alla immutabilità di esse per un periodo di tempo non breve, non potete contrapporre quella bandiera che l'onorevole ministro dei lavori pubblici disse nella tornata del 23 giugno 1883 di aver levato.

È la bandiera del privilegio, quella che innalzate: è la bandiera della decadenza, alla quale voi v'inchinate.

Noi della minoranza, a cui è negata la grazia del trionfo, combattiamo le convenzioni, perchè le crediamo dannose, sosteniamo che esse non arrecheranno prosperità, facciamo voti, perchè sieno respinte; ma se approvate, e dalla loro esecuzione, *quod Dii omen avertant! fatum extremum reipublicae venit: quod gladiatores nobiles faciunt, ut honeste decumbant, faciamus nos, ut cum dignitate potius cadamus, quam cum ignominia serviamus.* (Bene! Benissimo! — Molti deputati si recano a stringere la mano all'oratore.)

**Presidente.** Dichiaro chiusa la votazione.

L'onorevole Oliva ha facoltà di parlare.

**Oliva.** Signori, un'eloquente parola, or sono pochi giorni, sonava in quest'aula, ed invitava la Camera ad una discussione pacata, serena, alla quale doveva rimanere estranea qualunque preoccupazione politica.

Lieto di poter prendere a parlare sotto tali auspici di politica imparzialità in una discussione così grave, io mi faccio ardito ad esporre le mie opinioni, le quali senza entusiasmo, ma con perfetta convinzione, sono dopo matura indagine e coscienzioso esame favorevoli al disegno di legge.

L'onorevole Di Blasio inscrittosi contro il disegno medesimo l'altro ieri, sollevava la questione di massima fra l'esercizio governativo e l'esercizio privato. Partitante egli dell'esercizio governativo, è naturale dovesse desiderare che il disegno di legge fosse stato informato al suo ideale.

Ma quando poi dall'esposizione delle sue idee

egli discese al pratico esame del disegno di legge sulle convenzioni, ha dovuto confessare che esse rispondevano ai principii dell'equità, rispondevano alle leggi della necessità nelle condizioni in cui versa il paese.

Cosicchè, toltone l'accento, il richiamo all'ideale che egli vagheggiava, la sua opinione si espresse favorevole alle convenzioni.

Ma oggi abbiamo avuto nell'oratore che mi ha preceduto, dell'onorevole Lanzara, una carica a fondo contro il disegno di legge.

Seguire minutamente l'onorevole Lanzara in tutti i punti della sua critica, o meglio della sua requisitoria, non crederei nè utile, nè forse troppo facile.

Imperciocchè a così assolute accuse, le quali, per la massima parte, a mio parere, non hanno radice che in presupposti estranei al disegno di legge, sarebbe difficile opporre altra risposta che la citazione testuale della legge, dei contratti e dei capitoli, che fanno parte integrante della legge stessa.

Sicchè stimo miglior partito guardare la questione da una sfera elevata e sintetica e rilevare la natura e la efficacia del sistema proposto nel progetto: per tal modo verranno anche toccati i punti principali, sui quali la parola dell'onorevole Lanzara si è colle sue allusioni a preferenza fermata.

Signori, quando nella legge del giugno 1876 la Camera votò quell'articolo, nel quale affermava il principio dell'esercizio privato, dobbiamo rammentarlo, l'enunciazione di quel principio nel testo di legge andava pure accompagnata da una implicita riserva, quella della proprietà dello Stato sopra le ferrovie. Questa riserva, che il legislatore faceva nello stesso momento in cui si proclamava il principio dell'esercizio privato, ha un grande significato: significava come dovesse intendersi secondo lo spirito della legge, secondo il voto della Camera, l'idea dell'esercizio privato; in quale estensione, con quale misura il principio proclamato dalla legge potesse e dovesse tradursi in pratica. In altri termini non si volle punto enunciare, stabilire una massima, una formula assoluta, per la quale lo Stato si disinteressasse completamente in materia ferroviaria di quanto concerne le funzioni a lui essenziali; il legislatore non ha voluto rinunciare, per lo Stato, in questo gravissimo tema, agli uffici, ai doveri che allo Stato medesimo provengono dalla stessa sua ragion d'essere.

Nell'argomento di cui si tratta vi sono, o signori, delle necessità pubbliche, le quali si sot-

traggono completamente all'idea di una possibile alienazione da parte dello Stato, nè perpetua, nè temporanea. Vi hanno funzioni da cui lo Stato trae le ragioni legittimanti la propria esistenza, abbandonando le quali, rimane menomato l'ufficio suo.

Tali sono le funzioni che si attengono alla vita generale, unitaria della nazione, e fra queste havvi la viabilità nazionale.

Nella stessa guisa che non sarebbe possibile il concepire l'alienabilità, per esempio, dell'amministrazione della giustizia, della rappresentanza estera, della direzione delle forze militari, della potestà legislativa, nella stessa guisa, dico, non è normalmente ammissibile l'idea che lo Stato abdichi, anche in minima parte, ai doveri che gli spettano riguardo alla viabilità nazionale, patrimonio comune, organo essenziale della vita economica della nazione. A più forte ragione deve ciò dirsi trattandosi di viabilità ferroviaria.

Giustamente, credo, fu detto che la ferrovia costituisce un monopolio naturale; a questo concetto, in ultima analisi, si rannoda la teoria dell'esercizio governativo. Monopolio naturale perchè l'esercizio ferroviario sfugge alla possibilità delle concorrenze; conseguente necessità dell'esercizio governativo, perchè in codesto monopolio naturale havvi un servizio pubblico, di carattere unitario, e perciò essenzialmente proprio dello Stato. Ma qui si pare il vizio inerente alle formule assolute, le quali rigidamente intese sono impotenti nell'ordine pratico. Tra l'esercizio privato da un lato e l'esercizio governativo dall'altro, bisogna trovare quel termine medio nel quale le due formole possano conciliarsi, bisogna trovare il modo pratico di servire da un lato alle esigenze dello Stato, ai suoi doveri, dall'altro alle convenienze e necessità pratiche del servizio pubblico al quale devesi provvedere, distinguendo l'azione politica, sociale spettante allo Stato, e la parte tecnica, che concerne l'azione industriale.

A questo si provvede col presente disegno di legge? Io credo di affermare che sì, credo che dalle esperienze fatte in altri paesi, dai lunghi ed ampi studii fatti e dalle esperienze nostre, il Governo del Re abbia saputo trarre tutto quel frutto che razionalmente, praticamente poteva trarsene per la più logica e vantaggiosa attuazione dell'esercizio privato, serbandosi fermi e incolumi gli uffici spettanti allo Stato.

A questo proposito, credo indispensabile di rapidamente rilevare in che cosa realmente consista la natura del contratto.

Mi permetto anzitutto un'osservazione, che la

Commissione e l'onorevole ministro dei lavori pubblici vedranno se e in quanto possa essere accettata per emendare, se è possibile, le dizioni usate nelle disposizioni contrattuali. Io penso che nella denominazione adoperata nelle convenzioni e nel capitolato, non si trovi esattamente significata la sostanza, la natura vera del contratto.

Penso che abbia influito, forse, a generare fallaci giudizi a proposito di queste convenzioni, il *nomen juris* che si diede al contratto. Del resto tutti sanno che la natura dei contratti sta nelle loro disposizioni, qualunque siasi il nome loro.

Siamo davanti a contratti non a base di canone, ma a base di *compartecipazione*.

Ora, il solo accennare questo fatto, il solo pronunciare il nome di *partecipazione*, deve far sorgere nella mente di tutti l'idea che non si tratta di concessioni, di locazioni, di appalti, di regie, poichè la partecipazione suppone ed implica l'idea di contratti di società.

E infatti trattasi appunto di Società particolare civile: lo Stato da un canto, dall'altro una Compagnia, si associano ad una determinata impresa, l'esercizio ferroviario, articolo 1706 del Codice civile. Nella impresa, da un lato lo Stato contribuisce con l'apporto della sua proprietà, cioè le vie ferrate, apporto ingente, capitale immobiliare, che ha bisogno, per divenire produttivo, di essere fecondato da un capitale industriale e dal lavoro industriale, oltre il capitale rotabile; dall'altro lato la Compagnia (adopero questa parola per isfuggire la cacofonia, la confusione col nome di Società che riservo al contratto), prima apporta il capitale, tutto il capitale d'esercizio, in secondo luogo vi apporta l'opera industriale.

Così, adunque, se da un lato abbiamo lo Stato socio capitalista, col capitale rappresentato dalla rete ferroviaria; dall'altro abbiamo nella Compagnia un socio capitalista ad un tempo, e socio di industria.

L'ente sociale così creato, viene poi provveduto del materiale rotabile a cura della Compagnia, la quale glielo fornisce per un determinato corrispettivo annuo, mediante un'operazione della quale dovremo tener parola in appresso.

Al socio contribuente il capitale industriale e l'opera industriale, viene naturalmente attribuito tutto il compito dell'esercizio, e dell'amministrazione. Ma lo Stato, pur rimanendo nella sua posizione di socio puramente capitalista, doveva provvedere e provvede alle cautele, ai diritti, ai doveri suoi come proprietario, e meglio quale istituzione politica.

Esso si riserva l'approvazione governativa degli statuti della Compagnia, i quali pel diritto comune sarebbero soltanto soggetti al visto dell'autorità giudiziaria; stabilisce esso la cifra necessaria del capitale sociale della Compagnia, il suo ordinamento amministrativo, la sede; vuole la nazionalità italiana del direttore, e dei membri del Consiglio d'amministrazione.

Se non v'è alcun rappresentante del Governo nel seno del Consiglio di amministrazione della Compagnia, le deliberazioni di esso, gli atti amministrativi delle Compagnie sono però soggetti al controllo dell'ispettorato che rappresenta il Governo. E di tal maniera, si evita il pericolo e il danno che il Governo si trovi in minoranza nei Consigli di amministrazione: il che gli torrebbe il modo di resistere o di rivalersi contro gli atti lesivi, perocchè è chiaro che qualunque deliberazione a cui avesse a partecipare come parte del Consiglio, farebbe legge. Mentre mantenendosi estraneo ai Consigli di amministrazione, e riserbandosi il diritto del riscontro negli atti amministrativi, egli ha mano libera per mantenere la Compagnia nei limiti necessari al suo giusto interesse e alla esecuzione del contratto, o di provvedere alla riparazione e al risarcimento, secondo i casi. Nè il Governo costituzionale poteva dimenticare i suoi doveri verso il Parlamento: e se da principio c'era a questo proposito qualche lacuna nel disegno di legge presentato dal Governo, questa lacuna venne tolta dalle modificazioni introdotte in seguito agli studi della Commissione parlamentare. E ciò dico a tutta lode della Commissione, e a lode del Governo che acconsentì alle proposte della medesima.

Quelli che, come me, non piegavansi all'idea che una sì cospicua parte del patrimonio nazionale fosse, per l'amministrazione sua, sottratta al sindacato parlamentare, trovano ora il loro voto pienamente esaudito.

Il conto dei prodotti deve essere prima riscontrato dall'ispettore delle ferrovie, quindi trasmesso alla Corte dei conti, e quindi, da questa, in forma di relazione, al Parlamento. Il conto consuntivo, riscontrato dall'ispettorato, accertato dalla Corte dei conti, deve essere presentato coi bilanci consuntivi al Parlamento.

Ma non basta. Lo Stato, in questo modo, si è serbato in mano il freno e le redini della suprema direzione, dell'amministrazione ferroviaria. E non ha dimenticato neanche altri doveri di tutela che la sua natura gl'impone. Egli, lo abbiamo già detto, esige e vuole che tutto il personale dei Consigli di amministrazione sia nazionale, che il

direttore della Compagnia pure abbia la nazionalità italiana. Egli si è riserbato altri diritti per la tutela sociale che gli spetta; e pur lasciando alla Compagnia la facoltà di modificare in parte le tariffe, quando alla Compagnia sombrasse che ciò fosse nell'interesse del traffico, lo Stato riserva però l'approvazione di queste modificazioni all'autorità del Parlamento.

Esso provvede a una giusta ed equa protezione dell'industria nazionale; esso provvede alla sorte del personale impiegato nelle ferrovie, obbligando la Compagnia ad aumentare di due terzi le dotazioni di provvidenza, Casse di risparmio e di soccorso.

Ma posto in sodo che lo Stato dal canto suo ha provveduto (*Rivolto al centro*)... (Perdoni la Camera se metto qualche fervore nelle mie parole, fervore del quale parmi che taluno si meravigli; ma francamente fui ferito dalla requisitoria che ho udita poc'anzi; prego quindi gli onorevoli miei colleghi di condonare il calore del mio dire.)

Ma una volta, diceva, che lo Stato provvede a mantenere immuni da qualunque diminuzione gli alti suoi doveri di pubblica tutela, e dal momento che si commetteva alle Compagnie, nella sua pienezza, l'esercizio delle ferrovie, bisognava naturalmente che a questa funzione si dessero tutte le più ampie facoltà, affinchè l'esercizio si facesse sotto la completa responsabilità delle amministrazioni ferroviarie. Infatti, a questo provvede il disegno di legge, provvede il contratto, provvedono i capitolati.

Basta soltanto a questo proposito citare una circostanza che venne evitata dall'onorevole Lanza; basta notare, cioè, che nella legge si provvede ad attribuire la responsabilità sotto tutti gli aspetti alle amministrazioni; responsabilità perfino sotto l'aspetto del quasi delitto, di guisa che all'amministrazione risale la responsabilità civile di qualunque atto del personale dipendente.

Non si può immaginare maggiore energia di responsabilità di quella che nel disegno di legge viene attribuita alle amministrazioni ferroviarie.

Nella convenzione (e dico *convenzione* perchè le tre convenzioni che concernono le tre diverse Compagnie rispondono ad un tipo unico, tranne pochissime variazioni accessorie) si affaccia ora la parte più interessante, la finanziaria la parte forse più combattuta, su cui si fondano le più acerbe recriminazioni, alimentatrici di sospetti, di paure, e di ostili prevenzioni. È la questione della *percentuale*. Diremo più esattamente, trattasi di vedere come si impieghi il prodotto dell'esercizio;



come, in quale misura si ripartiscano i frutti della intrapresa; come si ripartisca il *dividendo* tra le parti associate.

Come la convenzione che stabilisce il rapporto giuridico intercedente tra lo Stato e le compagnie provveda a quanto riguarda questa parte delicata ed essenziale, vale a dire la compartecipazione al prodotto, la Camera lo ha già udito dall'onorevole Lugli, in questa stessa tornata, e sa oramai in che la proposta sistemazione a tale proposito consista. Innanzi tutto, giova rammentare che la convenzione stabilisce un prodotto iniziale, la cui determinazione ha suscitato i dubbii in seno alla Commissione, e anche in questa Camera, quando si trattò l'altro giorno dell'inversione dell'ordine del giorno.

Anche testè l'onorevole Lugli ha toccato questo punto. Egli si è riservato di entrarvi più addentro quando si tratteranno le parti speciali del contratto. Però è bene che fin d'ora si chiarisca ciò che rimase forse un po' nebuloso davanti alla Camera; vale a dire se realmente questa cifra di 212 milioni, in cui si riassume il prodotto iniziale per l'una e per l'altra delle compagnie continentali, risponda o no ai dati statistici che risultarono alla Commissione e al Governo, per l'anno 1882, che fu scelto a base del computo, come anno normale e il più prossimo a quello della stipulazione delle convenzioni.

Si disse: vi è contraddizione tra i dati sui quali fu stabilita codesta cifra, e quelli che avevano figurato in documenti ufficiali antecedentemente noti alla Camera.

Ma io credo che codeste contraddizioni apparenti, e che pure hanno dato luogo a così aspro lamento, siano chiarite completamente nella relazione, là ove è ricordato come le notate differenze di cifre, sia relative alla spesa, sia relative all'entrata del 1882, vennero pienamente giustificate e rettificata; e che per conseguenza dunque le cifre anteriori dovettero sparire di fronte alla cifra conclusiva e vera sulla quale il prodotto iniziale venne stabilito. Quindi contraddizione non esiste; se esisteva, fu riconosciuta e cancellata colla ricognizione e coll'accertamento del vero.

Io non istarò a rileggere il brano della relazione, che mi sembra di una perspicuità inappuntabile; la Camera l'ha sott'occhi, e potrà ciascuno di voi, onorevoli colleghi, verificare se io dica, o no, il vero. E il vero così si riassume. La statistica dell'amministrazione per l'anno 1882, dava per le ferrovie dell'Alta Italia nel 1882 una cifra inferiore a quella tenuta a calcolo per sta-

bilire la cifra complessiva odierna del prodotto di quell'anno, perchè in quel documento non si era tenuto conto dello esercizio dei due tronchi da Ventimiglia e da Modane al confine francese. Nella relazione presentata al Parlamento per l'anno 1882 non erasi conteggiato qualche prodotto lordo delle ferrovie Romane, omissione che fu d'uopo correggere.

Dunque, la base del prodotto iniziale stabilita in 212 milioni, noi dobbiamo, fino a prova contraria, se l'onorevole Baccarini od altri si assumeranno il compito di fornircela, ritenerla esatta e assodata, così che sia sperimentalmente e ragionevolmente permesso di edificare sulla medesima un calcolo di probabilità serio e leale.

Or bene, su questo primo getto del prodotto, su questo prodotto che si dice appunto *iniziale*, le convenzioni stabiliscono la *percentuale* nella cifra di 62.50 a favore delle Compagnie, la prima partecipazione loro ai prodotti lordi dell'esercizio.

Fu ripetuta qui dall'onorevole Lanzara, a questo proposito, la censura del guadagno leonino concesso alle Compagnie. Non credo giustificata siffatta censura, se si pone attenzione, come si deve, all'insieme del proposto sistema.

Io voglio qui contemplarlo dal punto di vista dell'equità contrattuale, e a tale uopo conviene anzitutto riassumere la maniera e la proporzione con cui, tanto il prodotto *iniziale*, quanto i successivi prodotti lordi devono venire erogati.

Dal prodotto iniziale si preleva, anzitutto, il dieci per cento, il quale serve in parte per pagare alla Compagnia esercente il convenuto corrispettivo dell'uso del suo materiale mobile da essa fornito, e posto in esercizio. Questo prelevamento corrisponde al cinque e settantanove per cento del primo decimo del prodotto lordo. L'altra parte del primo decimo va ad alimentare i fondi di riserva. Vengono quindi il sessantadue e mezzo, pagabile come percentuale alla Compagnia, e il ventisette e mezzo per cento, *dividendo* a favore dello Stato.

Dopo il limite del prodotto iniziale, stabilito in 112 milioni per la Mediterranea, e in cento per la rete Adriatica, 212 milioni complessivamente, e fino all'ammontare di altri 50 milioni, il prodotto lordo successivo si riparte così: il 16 per cento ai fondi di riserva, alla compagnia il 56, e allo Stato solo il 28 per cento. L'ulteriore aumento del prodotto si riparte così: il 16 per cento ai fondi di riserva e alla Cassa degli aumenti patrimoniali, 50 per cento alla Compagnia, 6 per cento in diminuzione di tariffa a disposizione dello Stato, il 28 per cento *dividendi* in favore dello Stato.

Ma a questo punto, prima di precipitare un giudizio sulle proporzioni dei *dividendi*, devesi notare ciò che l'onorevole Lanzara ha dimenticato, se ho ben fatto attenzione, di accennare nel suo discorso; che cioè il contratto stabilisce un limite massimo, oltre il quale tutti quanti i benefici della Compagnia devono dividersi fra essa compagnia e lo Stato; e questo è il termine massimo del 7 e mezzo per cento.

Questo utile sommo che va a profitto della compagnia, comprende non solamente tutto quanto il *dividendo* stabilito a favore della compagnia dal patto sociale, ma ogni altra specie di provento anche considerato come interesse del capitale, e, per quanto concerne la compagnia della rete Adriatica, comprende anche il provento rappresentato dalle sovvenzioni che alla medesima si mantengono, in base alle precedenti convenzioni, nella somma di circa 32 milioni annui. Di più c'è da osservare, che il corrispettivo del cinque e settantanove per cento convenuto per l'uso del materiale rotabile, non viene già, come diceva l'onorevole Lanzara, pagato, notate bene, o signori, a carico del bilancio dello Stato; ma viene detratto dal primo decimo del prodotto lordo, vale a dire dai fondi appartenenti al patrimonio comune tra Stato e Compagnia, e quindi è a carico comune delle due parti contraenti, Stato e Compagnia.

È da osservare ancora (perchè qui sono facili le illusioni, sono facili gli equivoci) che, quando si dice cinque e settantanove per cento, non s'intende ciò dire in relazione al capitale della compagnia, ma in relazione al prodotto dell'esercizio ferroviario.

Comunque, questo è l'importante: tutto il beneficio esclusivo della Compagnia, da qualunque titolo o causa provenga, si ferma a quel termine massimo del 7 e mezzo per cento, al quale unicamente può aspirare la Compagnia; oltre quel termine, se vi fosse beneficio, la Compagnia lo dovrebbe, per patto espresso, dividere con lo Stato.

Ora, ciò detto, pongansi di fronte a codeste colonne d'Ercole dei benefici accessibili esclusivamente alle Compagnie gli oneri loro. Ecco! riassunti: tutte le spese ordinarie e straordinarie per tutti i servizi di esercizio e di amministrazione; la manutenzione del materiale mobile, compresi espressamente i danni per casi fortuiti e di forza maggiore; gli incendi; le imposte dirette, comprese quelle sulla proprietà fondiaria; le imposte indirette; l'aumento di due terzi convenuto per la dotazione delle Casse di soccorso o di risparmio, a favore degli impiegati ferroviari; l'au-

mento degli stipendi pure imposto alle compagnie per gl'impiegati provenienti dalle ferrovie Romane.

E si tenga conto, come dissi già, che la Compagnia, oltre ad essere fornitrice del materiale rotabile, riveste la duplice qualità di socio capitalista per tutto il bisogno dell'esercizio, e di socio d'industria, fungendo oltre tutta la parte tecnica dell'esercizio, anche tutta la parte amministrativa.

Si lasci per ora, se si vuole, in disparte il corrispettivo statuito per l'uso del materiale rotabile, del quale avrò occasione di parlare fra poco; ma indipendentemente da questo, io vi domando, o signori, se sia strana e ingiusta la remunerabilità dovuta al socio d'industria, che significa mercede al lavoro; se non sia del pari giusto il remunerare il capitale che infine rappresenta anch'esso lavoro risparmiato. Sono queste, mi pare, verità elementari che non si possono disconoscere, se non professando teorie alle quali non crediamo si possa in questa discussione concedere un valore pratico e serio.

Ora, senza contare il corrispettivo del materiale fornito per l'esercizio, il beneficio del 7 e mezzo per cento, include ed implica la remunerazione al capitale, la remunerazione dell'opera, di fronte al capitale immobiliare contribuito dallo Stato. Un capitale industriale che si appaga di una quota di interesse al disotto del 5 per cento non può certamente dirsi pagato ad usura; un'opera industriale che si rassegna ad una mercede inferiore alla stregua del salario comune non è davvero troppo esigente!

In presenza di questi semplici rilievi di fatto, mi sembra in verità poco fondato il parlare di poca equità del contratto, e il sostenere che il contratto stesso va a tutto vantaggio della speculazione bancaria. Ci sembra che il costo dell'esercizio non si presti a censura di esagerazione a danno dello Stato.

Evidentemente le Compagnie devono, più che altro, vedere nell'esercizio ferroviario l'occasione ad altri proventi più remuneratori. Ma di ciò lo Stato non può, non deve avere invidia, essendo nella natura della speculazione il maggiore possibile profitto del capitale; e questa è legittima aspirazione, utile alla prosperità pubblica, quando non tramodi a detrimento della consumazione e del lavoro. Ma di tali eccessi non abbiamo, finora, nessuna minaccia.

Veggasi la parte utile riservata allo Stato.

L'esercizio ferroviario è per lo Stato, soprattutto e innanzi tutto, un servizio pubblico. Lo Stato non è uno speculatore. E però suo scopo, suo beneficio aspirabile dev'essere la bontà del servizio,

colla maggiore mitezza del costo. Ciò sappiamo, e riconosciamo; e diremo anche che se lo Stato può ritrarre dall'esercizio un utile finanziario, questo debba rifluire a vantaggio dei contribuenti, e della cosa pubblica.

La percentuale riservata allo Stato è limitata sul prodotto iniziale, per le reti continentali, al ventisette e mezzo per cento, e al ventotto per cento sui prodotti ulteriori.

Ma questa quota è libera di ogni aggravio. Quando su ciò si consideri non si comprendono più i compianti circa la sorte destinata allo Stato; non si comprendono le querimonie e le accuse a tale proposito suscitate, le quali, giova ripeterlo, pur troppo in gran parte furono causate dalle notizie poco esatte che furono diffuse sulla natura del contratto nel quale si volle, fantasticando, ravvisare lo spettro di una immane Regia, nome di poco fausta memoria nel nostro paese.

No; il contratto non è a base di canone nè di rimborso di spese, ma a base sociale; ed è così congegnato che per lo Stato è reso possibile il miglior servizio pubblico, col minor costo, e riservando un dividendo che entra nel Tesoro libero di ogni aggravio inerente all'esercizio, o dipendente da esso. Lo Stato, senza rischi di capitale, senza impiego di mano d'opera, senza assumersi nessuna responsabilità nè di fronte alla Compagnia, nè di fronte ai terzi, viene a riscuotere il suo dividendo, il quale entra nelle casse dello Stato, come un provento ordinario sul quale non grava nessun peso specifico.

Questo non tenue provento che deriva dal dividendo convenuto per lo Stato, non deve servire nè direttamente nè indirettamente al servizio delle ferrovie. È un beneficio netto di cui lo Stato potrà disporre, come crede, nel suo bilancio ordinario.

Nè a questo provento libero e netto, si limita il vantaggio finanziario derivante dal contratto allo Stato. L'istituzione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, va pure a totale beneficio dello Stato.

A questo proposito, signori, permettetemi di richiamare tutta la vostra attenzione sopra questa felice innovazione, che noi, imitandola dall'Olanda, perfezioniamo, e sugli effetti di questo sistema proposto dal Governo e dalla Commissione.

Adottato il sistema, il bilancio ordinario dello Stato non avrà più a pensare all'alimento delle ferrovie. Sarà creata l'autonomia finanziaria ed economica delle ferrovie.

D'ora innanzi, la ferrovia manterrà sè stessa

per mezzo dei tre fondi di riserva e della Cassa degli aumenti patrimoniali; coi fondi di riserva si provvede a tutte le necessità della vita normale, fisiologica dell'esercizio; colla Cassa si provvede all'avvenire, all'arricchimento del patrimonio dello Stato.

Si tratta di riparare ai danni di forza maggiore, sofferti dal fondo immobiliare della ferrovia, che è e rimane proprietà dello Stato? Non si avrà bisogno di chiedere al ministro delle finanze i fondi sul bilancio nè ordinario, nè straordinario. E invero tratterebbesi di spesa che, secondo le comuni regole del diritto, dovrebbe aggravare il proprietario, che è quanto dire lo Stato.

Invece, col proposto sistema, ai danni fortuiti e di forza maggiore relativi alle strade ferrate di proprietà dello Stato, la spesa va a carico del prodotto iniziale, che è quanto dire a carico comune del nuovo ente sociale creato dal contratto; vi provvede cioè il fondo di riserva a tale scopo stabilito, il quale alimentasi appunto coi primi getti del prodotto.

Si tratta di rinnovare la parte metallica fissa? Anche questa sarebbe spesa spettante al dominio, e perciò ricadente di sua natura a carico esclusivo dello Stato; se non che, anche per questa havvi il fondo di riserva, che, alimentato pure dal prodotto, provvede. Si tratta di rinnovare il materiale mobile, per vetustà o per deperimento naturale, reso inservibile? Anche per tale bisogno non ricorreremo ai contribuenti, non ci dovrà pensare il ministro delle finanze, nè quello del tesoro; ci penserà il terzo fondo di riserva.

Infine, se si vorrà, quando i progressi delle industrie, dell'economia, del traffico richiedano che si aumenti il capitale fisso ferroviario, raddoppiando ed aggiungendo binarii e piani caricatori, ampliando gli argini stradali, impiantando ed ampliando stazioni ed officine; che si facciano nuove costruzioni, applicazioni di nuovi apparecchi di sicurezza, innovazioni meccaniche fisse, e via dicendo, come si legge nell'articolo 59 riformato dei capitolati, anche a questo riguardo, noi potremo stare tranquilli. Noi non vedremo il Ministero delle finanze e quello dei lavori pubblici associati, venir davanti a noi a chieder fondi sopra fondi, poichè la rispettiva riserva provvede anche qui, nutrita del prodotto ferroviario, a carico dell'esercizio. Dunque, io aveva ragione di dire che con questo disegno di legge si crea l'autonomia economica e finanziaria delle ferrovie. Io credo, o signori, d'essere perfettamente nel vero; e credo altresì che davanti a questo vero la Camera non possa rimanere senza dare la debita lode a chi ha

concepito il sistema, a chi lo ha elaborato e perfezionato.

Il sistema nacque fuori d'Italia, perchè è l'Olanda che ce ne diede l'esempio; ma l'Italia avrà il merito di avere a questo riguardo risposto anche una volta al suo tradizionale ufficio che è quello di trovare non solo le formule giuridiche, ma anche le formule pratiche delle convenienze e necessità sociali.

Signori, io devo ora procedere a un altro punto essenziale del disegno di legge, quello che riguarda l'operazione cui si collega il corrispettivo stabilito per l'uso del materiale rotabile, che ha sollevato tante recriminazioni.

Quando, o signori, io diceva poc'anzi ed anche nell'esordire del mio discorso, che noi siamo davanti ad un contratto sociale, non volevo con ciò escludere che nel contratto istesso altri contratti concentrici ed accessori si rinvengano; ed anzi nell'ambito del contratto sociale di cui si tratta, vediamo un contratto di vendita del materiale mobile che lo Stato cede alle Compagnie per un determinato prezzo, che complessivamente ascende alla cifra di 265 milioni, compreso quello di 15 milioni, che concerne la rete Sicula; 250 per le due reti continentali. La vendita viene fatta col patto di riscatto allo scadere della convenzione per l'esercizio, allo stesso prezzo di acquisto diminuito di quel tanto che rappresenti le perdite e i deterioramenti dipendenti da difettiva manutenzione. Poi scorgiamo un altro contratto di locazione che le Compagnie assuntrici del materiale mobile fanno dello stesso materiale, non già allo Stato, notisi bene, ma all'ente sociale; diciamo non allo Stato ma all'ente sociale, poichè il convenuto pagamento che la Compagnia riceve per l'uso del materiale mobile deve farsi, come già notammo, con prelevamenti sul prodotto iniziale, e perciò a carico comune delle parti associate. Questi due contratti, considerati distintamente, si classificano naturalmente come vendita con patto di ricupero, il primo, come locazione il secondo. Insieme presi e considerati, costituiscono una di quelle combinazioni che i giuristi chiamano contratti innominati, perchè non hanno una speciale denominazione nella terminologia giuridica, e partecipano alla natura di diversi tipi contrattuali.

Questa combinazione è fatta segno di acerbe censure, come involgente una operazione finanziaria rovinosa per lo Stato e ingiustificata.

Non credo che le acerbe censure a questo riguardo, ripetute anche in questa Camera dall'onorevole Lanzara, possano trovare ragione nella verità delle cose.

Signori, oltre alla ragione generale che giustifica il presente progetto di legge, in quanto che organizza l'esercizio delle ferrovie, vi è una necessità, direi così, occasionale che parmi abbia immensa potenza, una grandissima forza per piegare la volontà del Parlamento ad accettare il progetto; è quella che riguarda le nuove costruzioni ferroviarie, e il riassetto delle esistenti.

Se non ci fosse altro pregio in questo progetto di legge, che questo che riguarda le nuove costruzioni, e il riassetto delle antiche, lo dico francamente, per questo solo lo accetterei.

L'onorevole ministro delle finanze ci dirà domenica prossima, con la sua calma e completa parola, la situazione vera delle finanze italiane. Ma anche in attesa di quanto egli sarà per dire, noi sappiamo fin d'ora dai dati noti che non furono disdetti nè chiariti fallaci, che per conseguenza dobbiamo ritenere esatti e veri, noi sappiamo che il bilancio attuale è così plasmato che può resistere a tutte le spese ordinarie con qualche avanzo, avanzo di un 10 milioni, credo; di più può sostenere il peso di spese straordinarie per 70 od 80 milioni; ma al di là non gli si potrebbe domandare; e su questo credo di essere nel vero.

Ora la potenzialità del nostro bilancio per ciò che riguarda le spese straordinarie è già impiegata; ma però tutte le necessità economiche dello Stato sono così soddisfatte? No; vi hanno di quelle necessità che sono urgenze, e per me una di queste necessità urgenti, è quella appunto del completamento, e riassetto ferroviario; urgente sotto l'aspetto economico e commerciale, urgente, o signori, sotto l'aspetto militare.

E qui mi rivolgo specialmente agli antichi colleghi della Sinistra, e domando la loro attenzione sopra questo gravissimo punto dell'urgenza delle spese militari.

Leggendo la relazione è perspicuo quel punto, sono eloquenti quelle pagine, in cui trattasi e descrivesi la miserrima condizione del nostro impianto ferroviario, per ciò che riguarda la difesa del paese. Possiamo noi lasciare il paese in questo stato di cose? E per venti anni ancora, se dovessimo staro al predisposto della legge del 1879 e di quella del 1881? Non è possibile! *Est periculum in mora.*

Se noi vogliamo la difesa del paese, dobbiamo sollecitare con tutti i mezzi possibili, che la rete ferroviaria, questo grande strumento della difesa e della offesa, sia al più presto possibile, completamente ordinata.

Io credo che non vi sia fibra patriottica in questa Camera, la quale non risponda a questo voto.

Ma oltre la necessità della difesa nazionale v'è anche la necessità economica, strettamente intesa, che sollecita le opere ferroviarie, destinato a completare la rete manchevole, a ristaurare le linee, che per cause che io non voglio ora ricordare, si trovano in condizioni deplorabili.

L'indugiare a portar rimedio a questo stato di cose, significa, a mio avviso, un disavanzo economico per l'avvenire; disavanzo che andrebbe moltiplicandosi d'anno in anno.

Dunque, o signori, rimediamo a tempo! Uniamo vigorosamente le forze sufficienti per corrispondere a queste grandi necessità.

Di fronte all'impossibilità di domandare ora al bilancio ordinario le forze sufficienti per corrispondere a tali necessità, bisognerebbe ricorrere a espedienti, afferrarci a mezzi straordinari, i quali purtroppo non si riducono che a due: o un prestito sotto una qualsiasi forma, o l'emissione di rendita o altra; od aggravare la mano sopra i contribuenti.

È impossibile ricorrere a questo secondo espediente. Il paese tributario non resisterebbe più ad un nuovo aggravamento d'imposte.

D'altra parte per quanto io non partecipi, interamente almeno, agli spaventi relativi ai pericoli di un'emissione di rendita, non posso però dissimularmi che il vantaggio di un'emissione di rendita sarebbe, pel caso, più apparente che reale; l'espediente, esigerebbe a sua volta nuovi aggravamenti tributari, o altri espedienti per coprire la nuova spesa degli interessi da iscriversi, perpetuo peso, sul bilancio ordinario dello Stato.

E ciò prescindendo dalle osservazioni che ho letto nella relazione e che ho udito fare da molti, cioè che allo stato attuale delle cose una emissione di rendita scuoterebbe fortemente il credito.

In questo stato di cose l'operazione di cui si occupano le convenzioni, riesce, io credo, opportuna e provvida. Ed infatti vediamo in che cosa consista quest'operazione la quale viene tanto travisata. Lo Stato possiede in proprietà il materiale mobile che gli perviene dalle Romane e dall'Alta Italia. Lo Stato diviene proprietario anche del materiale mobile che serve ora all'esercizio sulla rete delle Meridionali, e questo acquisto egli ottiene mediante il continuato pagamento delle sovvenzioni già stabilite alle Meridionali per le linee da essa Società costruite. Lo Stato, proprietario di tutto questo materiale, potrebbe fornirlo all'esercizio per proprio conto, e acquistarsi così il diritto a un aumento di quota nel *dividendo* del prodotto, aumento

che fu valutato nella cifra possibile di circa una dozzina di milioni. Ma è chiaro che con tale annualità non si risponderebbe al bisogno dell'acceleramento delle costruzioni ferroviarie, nè a quello del restauro ferroviario, che occorre compiere in un quadriennio. Lo Stato ha bisogno per tali opere di una somma disponibile non minore di 265 milioni. Esso vende alle Compagnie il materiale mobile che è di sua proprietà e ne ricava una somma, la somma predetta.

Egli è obbligato, allo scadere delle convenzioni, in forza del patto di ricupero, di restituire il prezzo; ma egli riacquista sotto forma di materiale mobile il capitale numerario che restituisce. E così egli rientra nello stesso capitale, mutata la forma; e senza alcuna diminuzione di valore, poichè sul prezzo che si restituisce deve ritenersi la differenza rappresentante il deterioramento dovuto a mancanza di manutenzione per parte della Compagnia. Così che lo Stato o sotto forma di ritenzione del capitale che deve rendere per prezzo di ricupero, o sotto forma di materiale mobile, diviene di nuovo padrone dello intero antico suo capitale. E intanto il capitale stesso ha servito sotto forma di numerario alle costruzioni, al restauro delle linee, e per conseguenza a creare un nuovo fomite di prodotti, un nuovo strumento di ricchezza pubblica qual'è il completamento delle ferrovie, il miglioramento delle reti esistenti.

Ora io domando: questo vantaggio di aver potuto provvedere alle costruzioni nuove, al restauro delle reti esistenti, recuperando a convenzioni finite, a costruzioni complete, a miglioramenti ottenuti, cioè quando il paese avrà già risentito il beneficio di questa lauta erogazione di fondi rappresentata dal capitale di 265 milioni, recuperando, dico, il capitale rappresentato dal materiale mobile, questo vantaggio è forse pagato troppo, (è questo il punto) è forse pagato troppo col cinque per cento sul prodotto lordo?

Può dirsi pagato troppo, se si riconsideri, ciò che ho già osservato, che cioè questo cinque per cento non è pagato esclusivamente a carico dello Stato, ma, va a carico del prodotto lordo, iniziale dell'esercizio, cioè di un fondo che appartiene al patrimonio sociale comune fra lo Stato e la compagnia esercente?

Credo sia inane giuoco di parole il disputare se si tratti di un pegno o di un prestito palliato o d'altro. Basta che l'operazione sia buona. Si tratta di un'operazione *sui generis*, la cui sostanza è che lo Stato riesce ad utilizzare sotto due forme il suo capitale, ottenendo il vantaggio del com-

pletamento delle reti e del miglioramento di quelle esistenti, pagando questo grande risultato col corrispettivo statuito nelle convenzioni. Questo corrispettivo si concreta nel prelevamento annuo che si farà sul prodotto iniziale, a favore della compagnia per la rete Mediterranea nella somma di 7,820,000 lire, a favore della compagnia per la rete Adriatica nella somma di 5 milioni per il primo anno, e di 6,660,000 per gli anni successivi. E poichè *repetita juvant*, occorre ripetere, o'è ricordare, che codeste somme non si ripercuotono che in parte sullo Stato, dovendo essere pagate sul prodotto iniziale che appartiene al patrimonio sociale comune allo Stato e alle compagnie. In altri termini, per conseguire il vantaggio, che ho indicato, derivante dall'operazione in discorso, lo Stato non fa che rinunciare a una parte minima del *dividendo* del prodotto iniziale; in questa rinuncia si risolve, sostanzialmente, per lo Stato, il peso del corrispettivo per l'uso del materiale rotabile, o se si vuole per l'uso del capitale fornitogli come prezzo di vendita, e restituibile nel termine, minimo, di un ventennio. Ecco a che si ribattono gli onerosi patti per lo Stato, il danno e la rovina finanziaria a cui lo Stato si sottoporrebbe per il trionfo di una plutocrazia, affamata di illeciti lucri! Di cupidigie bancarie, tutti lo sanno, io non posso certamente passar per amico; ma non credo che, nel caso, se no possa il paese davvero allarmare.

Parlando dei vantaggi che, a mio parere, dipendono dall'adozione del disegno di legge, cioè dal sistema che ci viene proposto, non è possibile sfuggire alla questione che riguarda l'adozione di varie compagnie in luogo delle due sole compagnie per la rete continentale, e di una terza per la Sicula; questione che implica anche quella della partizione dell'Italia continentale nelle due reti longitudinali.

Io vi dirò francamente come la penso a questo riguardo. L'idea di una quantità di piccole compagnie mi risveglia nell'animo la figura dell'*Italia in pillole* di Giuseppe Giusti. Io non mi sgomento della virtù economica che si verrà creando con questo sistema che elimina le piccole Compagnie per creare delle grandi forze. È più facile, parlando anche dal punto di vista politico, il dominare, il far stare nei limiti necessari all'interesse nazionale, grandi, ma poche Compagnie, che siano nella propria azione regolate da obblighi di responsabilità potenti come quelli statuiti nelle convenzioni di cui si tratta, piuttosto che il vigilare una caterva di tante piccole com-

pagnie, attaccate come parassiti al corpo della nazione, combattenti la lotta per l'esistenza.

Se vogliamo realmente che l'apparecchio ferroviario risponda a tutte le esigenze del pubblico servizio a cui è destinato, sia per il commercio interno e internazionale, sia ai supremi e inderogabili fini militari, dobbiamo volere che vi sia il minore disperdimento delle forze economiche che debbono farlo funzionare.

Facciamolo solido e compatto questo grande meccanismo ferroviario; che sia forte e potente; non spezziamolo in tanti frammenti; fondiamolo in una grande compagine, in guisa che esso possa valere utilmente a'suoi grandi uffici.

Vi è forse a temere che si riproduca, colle grandi compagnie, il pericolo di veder sorgere nell'odierna Italia dei *Banchi di San Giorgio*, per usare un esempio storico? Se il Banco di San Giorgio ha potuto assorbire lo Stato, nella repubblica genovese, le circostanze che ciò hanno prodotto non possono certo riprodursi adesso; e non potrebbero certo riprodursi specialmente colla disciplina che noi prepariamo colla presente legge. Non vi è pericolo di predominio del capitale, del temuto capitale, sopra lo Stato. Lo Stato sarà abbastanza armato per impedire esorbitanze, che andrebbero tutte a detrimento delle compagnie.

Vedo qualcuno inalberarsi, almeno mi parve, all'idea del riparto longitudinale. Eppure, sarà un vecchio difetto di spirito rivoluzionario, ma a me piace l'idea di questo sistema, il quale rompe colle tradizioni regionali, e fonde il nord ed il sud d'Italia in correnti di interessi identici, e che non fa, come taluno dice, una divisione dell'Italia, ma associa i due versanti appenninici in modo che le due reti si annodano, e si confondono nei centri principali, a Napoli, a Roma, a Firenze, a Milano. (*Interruzione a bassissima voce vicino all'oratore*)

Sono gli stessi azionisti? Tanto meglio; in quantochè saranno forze economiche maggiormente concentrate nella comunione degli interessi; ma formanti sempre personalità giuridica e personalità amministrativa distinte. Queste due Compagnie si danno la mano nella capitale del regno, sull'Adriatico, sul Mediterraneo, nel centro della grande conca Eridania, allo sbocco del Gottardo.

A questo concetto dell'adottato riparto longitudinale la mia mente non si ribella, non si spaventa, si compiace anzi di un fatto il quale rappresenta un progresso di più nella via della unificazione economica del paese.

Signori, fu giustamente detto nel principio di questa discussione che le questioni speciali re-

lative alle clausole dei contratti e dei capitolati, alle tariffe e via dicendo, debbano riservarsi alla discussione degli articoli. Io non dimentico questa raccomandazione, e però devo riservarmi di entrare nell'esame di alcune disposizioni contrattuali e dei capitolati; esame che servirà a porre in luce maggiore i punti principali che accennai nel mio discorso d'oggi destinato a rilevar la natura, equità e moderazione del contratto.

Sarà allora il tempo di esaminare minutamente il Codice tariffario, di cui si è voluto occupare, alla sfuggita, oggi l'onorevole Lanzara. Basterà però accennare fin da ora che col sistema adottato si compirà un fatto, la cui importanza non può, non dev'essere trascurata dalla Camera, vale a dire l'unificazione delle tariffe. Non è più possibile lo *statu quo*. Siamo in completo disordine di concetti direttivi, di pratiche sistemazioni. Il pullulare delle varietà tariffarie riproduce quasi la medioevale anarchia dei pedaggi, e dei dazi locali; crea, per lo meno, ostacoli ad ogni piè sospinto, alle normali correnti della vita commerciale. L'unificazione che ci si propone, risolve il problema arduo in modo che accontenta o dovrebbe accontentare ogni più giusta esigenza. Fu preso a base il principio già adottato nel disegno di legge Baccarini.

L'unificazione rispetta, quasi direi, i diritti quesiti delle voci finora rimaste più favorite. pochissimi cespiti soltanto vedono aumentato per sé il prezzo vetturiero, ma, oltre all'essere in piccolissimo numero, tutti appartengono a categorie eccezionali; non interessano il consumo generale, nè le produzioni importanti alla ricchezza nazionale. La riforma unificatrice agevola così il movimento dei prodotti, dei trasporti, senza ferire alcun legittimo interesse. E a questo fine, gioverà grandemente il sistema prescelto delle tariffe speciali, come alla prosperità delle produzioni indigene gioverà efficacemente il sistema proposto delle tariffe locali.

Ma di questa parte importantissima della legge converrà occuparci specialmente, come fu detto. Credo che una volta venuta la questione tariffaria alla Camera, essa non negherà il suo voto favorevole al modo col quale la questione fu risolta.

Signori, non debbo trattenermi più a lungo. Riassumendo il mio tema d'oggi dico: il sistema ordinatore dell'esercizio ferroviario che vi viene proposto, risponde alle esigenze del principio dell'esercizio privato, nel modo consentaneo con le necessità essenziali dello Stato: imperciocchè lo Stato mantiene nelle sue mani l'alta direzione, l'alta tutela, e lascia la parte tecnica, la parte

puramente materiale al capitolo d'esercizio o alla industria. Ciò risponde alla natura delle cose; ciò risponde ai bisogni del nostro paese. L'amministrazione ferroviaria non isfugge al controllo del Parlamento; il Parlamento avrà sempre le sue mani sulla gestione delle ferrovie; i fondi di riserva, gli aumenti patrimoniali, i conti consuntivi, quelli del prodotto, sono sottoposti al controllo nostro. L'indipendenza della vita ferroviaria dal bilancio ordinario dello Stato è stabilita, la ferrovia vivrà del proprio prodotto. La nazionalità italiana del personale direttivo e amministrativo è una garanzia assodata; ai doveri di previdenza per il personale inferiore si è soddisfatto; gli interessi dell'industria nazionale sono assicurati. Alla solidità delle Compagnie esercenti si vigila colla podestà sugli statuti. Oltre al servizio pubblico ottenuto col minor costo possibile, lo Stato, senza garanzia di sorta, relativa al prodotto iniziale, senza alcuna spesa d'esercizio o di amministrazione, si assicura un provento libero d'ogni peso, maggiore dei redditi finora conseguiti, disponibile. La sistemazione delle tariffe, condizione essenziale alla maggiore proficuità dell'esercizio ferroviario, e d'importanza economica suprema, è felicemente compiuta. Infine, il proposto disegno di legge, mediante una operazione bene intesa d'ordine contrattuale e finanziario, provvede all'acceleramento dei lavori ferroviari, per i quali fra un quadriennio avremo ringiovanita o migliorata la nostra rete ferroviaria, e fra dieci anni completata con altri sei mila chilometri, necessari a dare al nostro apparecchio ferroviario la sua utilità pienamente efficace.

Per queste considerazioni, v'invito, o signori, a votare favorevolmente su questo disegno di legge. (*Approvazioni*)

Presidente. Si estrarrà a sorte la Commissione degli scrutatori che dovrà procedere allo spoglio delle due votazioni seguite per la nomina di un vice presidente e d'un segretario della Camera.

Essa sarà composta di nove deputati, e si riunirà questa sera alle ore 9.

(Segue l'estrazione.)

Presidente. La Commissione che dovrà procedere allo spoglio dei voti, e che dovrà riunirsi questa sera alle 9, è riuscita così composta:

Fortunato, Tivaroni, Guicciardini, Mauvigi, Orsini, Speroni, San Donato, Roncalli, Cibrario. Onorevole Canzi, ha chiesto di parlare?

Canzi. Giacchè vedo uno dei ministri seduto al suo banco, vorrei da esso sapere quando potrei

svolgere la mia interrogazione presentata l'altro ieri.

**Presidente.** Non essendo presente nè il ministro degli affari esteri nè quello d'agricoltura e commercio, io la pregherei di voler attendere fino a domani.

Domani alle ore 11 sono convocati gli Uffici; alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 6. 35.

*Ordine del giorno per la tornata di domani.*

1º Risultamento della votazione per la nomina di un Vice-presidente ed un Segretario della Camera.

2º Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranee, Adriatiche e Sicule e costruzione delle strade ferrate complementari. (206-241)

3º Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito, e sui servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra. (181)

4º Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

5º Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

6º Acquisto delle rogge Busca e Rizzo-Biraga. (158) (*Urgenza*)

7º Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

8º Riforma della legge sulla leva marittima. (45)

9º Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

10º Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

11º Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato II della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

12º Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

13º Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiaria. (86) (*Urgenza*)

14º Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

15º Estensione alle provincie Veneto, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

16º Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

17º Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)

18º Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

19º Circoscrizione giudiziaria ed amministrativa dei due mandamenti di Pistoia. (118)

20º Aggregazione del comune di Palazzo Canavese al mandamento d'Ivrea. (213)

21º Aggregazione del comune di Penango al mandamento di Moncalvo. (212)

22º Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

23º Aggiunte all'elenco delle opere idrauliche di 2ª categoria. (230) (*Urgenza*)

24º Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

25º Aggregazione del mandamento di Monticelli al circondario di Piacenza. (214)

26º Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

27º Aggregazione del comune di Anguillara al mandamento di Bracciano. (184)

28º Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

29º Istituzione della riserva navale. (198)

30º Riordinamento della imposta fondiaria. (54-A)

Prof. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

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