

CCCXXXIII.

TORNATA DI MARTEDÌ 2 DICEMBRE 1884

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Osservazioni del deputato Trinchera sul processo verbale e risposta del presidente della Camera. — Il presidente proclama l'esito della votazione per la nomina di un vice presidente e di un segretario. — Il deputato Borgatta presenta la relazione sul disegno di legge per l'approvazione della convenzione fra il Governo ed il municipio di Roma per la reciproca cessione di aree demaniali e comunali ed il deputato Arnaboldi la relazione per il distacco del comune di Zinasco dal mandamento di Cava-Manara e dal circondario di Pavia, ed aggregazione al comune di Bastida Pancarana, al mandamento di Casatisma ed al circondario di Voghera della frazione Minuole del Gerone. — Giuramento del deputato Pozzolini. — Seguito della discussione del disegno di legge per l'esercizio delle strade ferrate — Discorsi dei deputati Panattoni, Prinetti e Gabelli. — È annunciata una interrogazione dei deputati Branca, Fortunato e Plastino.

La seduta comincia alle ore 2, 22 pomeridiane.

Quartieri, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

Trinchera. Domando di parlare.

Presidente. L'onorevole Trinchera ha facoltà di parlare sul processo verbale.

Trinchera. Onorevole presidente, Ella, ieri, in mezzo ad un sentimento di sincera soddisfazione che si palesava su tutti i banchi della Camera, fece a noi relazione del modo come fu accolta la Commissione della Camera da Lei presieduta, e delle nobili parole pronunziate da Sua Maestà il Re quando ricevette la Commissione medesima, andata a congratularsi per l'atto di coraggio e di pietà dal Re compiuto nel suo viaggio a Napoli, e per il sollievo e soccorso da lui prestato ai poveri ammalati.

Ora, in un giornale politico di Roma, *La Stampa*, ho letto nel resoconto parlamentare, ed è questo appunto il motivo che mi fa parlare, ho letto,

dico, riepilogate le parole pronunziate dalla signoria vostra, ed ho veduti aggiunti alcuni particolari peregrini ed assolutamente nuovi per noi tutti, che ieri stemmo attentamente ad ascoltare ciò che Ella ci riferiva.

Tali particolari produssero in me un profondo stupore. Ed è perciò che io mi permetto di far appello alla lealtà dell'onorevole nostro presidente, domandandogli che pubblicamente assicuri me e quelli che ieri stettero a sentire le sue belle parole, se davvero S. M. il Re abbia profferito nominativamente elogi all'indirizzo di qualche deputato, i quali elogi non siano stati riferiti nè nel Resoconto sommario, nè negli altri resoconti della stampa politica della città.

Presidente. Onorevole Trinchera, la relazione che ebbi l'onore di fare alla Camera intorno ai sentimenti espressi da S. M. il Re in ricambio ai sentimenti a lui dalla Camera manifestati, è come sta scritta nel resoconto ufficiale, e come egual-

mente è stata inserita nel Resoconto sommario, e nient'altro; quindi io la prego di voler prendere cognizione di quella relazione.

Io non ho nulla da togliere o da aggiungere alla medesima.

Trinchera. Io non mi attendeva altro dalla lealtà dell'onorevole nostro presidente, e lo ringrazio della dichiarazione fatta, la quale accresce ancora valore a quello che si è pubblicato nel Resoconto sommario, e che sicuramente solo un'industre lavoro di qualcuno ha potuto alterare.

Presidente. Dagli atti della Camera non risultano se non che le dichiarazioni da me fatte, ed io non mi posso occupare di ciò che dicono i giornali.

Trinchera. Io sono uso a stimare l'onorevole Biancheri e come Biancheri e come presidente, e quindi non aveva neppure in mente che Ella dovesse in qualche modo far smentire quello che un giornale qualunque credè di pubblicare: soltanto a me premeva sentire dalla stessa sua bocca se per caso non fosse stata tralasciata alcuna parte della verità, quale risulta dal processo verbale.

Presidente. Non essendovi altra osservazione il processo verbale si intende approvato.

(È approvato.)

Risultamento della votazione per l'elezione di un vice-presidente e di un segretario.

Presidente. Comunico alla Camera il risultato della votazione per l'elezione di un vicepresidente della Camera:

Votanti	256
Maggioranza	129

Ebbero voti gli onorevoli: Berti Domenico 192; Bertani 9; Ferracciù 4. Schede bianche 45; voti dispersi 6.

L'onorevole Domenico Berti avendo raggiunto la maggioranza dei voti è proclamato vice-presidente della Camera dei deputati.

Risultamento della votazione per l'elezione di un segretario:

Votanti	256
Maggioranza	129

Ebbero voti gli onorevoli: Fabrizi Paolo 148; Solidati Tiburzi 56; Maffi 7. Schede bianche 42; voti dispersi 3.

L'onorevole Fabrizi Paolo avendo raggiunto la maggioranza, è proclamato segretario della Camera dei deputati.

Onorevole Paolo Fabrizi, la invito a recarsi al suo posto di segretario della Camera.

(L'onorevole Fabrizi si reca al banco della Presidenza.)

Presentazione di relazioni sopra una convenzione col municipio di Roma e sopra un disegno di legge per modificazioni alla circoscrizione territoriale.

Presidente. Invito l'onorevole Borgatta a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Borgatta. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla convenzione col municipio di Roma, per reciproche cessioni di proprietà comunali e demaniali.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

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

Arnaboldi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Distacco dal comune di Zinasco dal mandamento di Cava Manara.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

L'onorevole Balestra ha facoltà di parlare.

Balestra. Ho chiesto di parlare per pregare la Camera, di dichiarare d'urgenza la convenzione col Municipio di Roma, giacchè un maggior ritardo nella sua approvazione recherebbe grandissimo pregiudizio al piano regolatore di Roma.

Nessuno ignora che i lavori di demolizione del piano regolatore procedono con grande alacrità, e su vasta scala. Ora diversi edifici ed aree di proprietà del demanio si trovano precisamente sulla zona delle nuove strade; ed è quindi urgente che il Comune sia messo in grado di procedere alla espropriazione di questi edifici per l'esecuzione appunto del piano regolatore. A ciò provvede il disegno di legge testè presentato, che raccomando alla Camera di voler dichiarare di urgenza; e spero che questa dichiarazione di urgenza non riuscirà senza effetto, augurandomi che sarà tenuta qualche seduta straordinaria per discutere questo ed altri progetti che furono dichiarati di urgenza.

(L'urgenza è ammessa.)

Giuramento del deputato Pozzolini.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Pozzolini, lo invito a giurare.

(Legge la formula.)

Pozzolini. Giuro.

Seguito della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle ferrovie.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

Panattoni. Signori! Imprendendo a parlare del nuovo ordinamento del regime ferroviario in Italia, so che poco o nulla dirò, che già non sia stato da altri pensato o detto. Questo accade sempre in temi (quale questo è) che da troppo tempo hanno defaticato la coscienza pubblica.

Tuttavia, per quanto da lungo tempo a noi proposto, questo che ci occupa, continua a serbarsi un problema, cui finora non seppe darsi una soluzione. Può dirsi che questo problema sia come il retaggio delle varie età parlamentari in Italia. Ebbene, oggi noi siamo chiamati a risolverlo, con una fretta che segna un passo di più nella decadenza delle istituzioni parlamentari. (*Bene!*)

Nelle questioni ferroviarie due scuole stanno di fronte, l'individuo e lo Stato. Quanto a me, separandomi da molti oppositori del progetto attuale, ho dinanzi agli occhi miei tuttora quella bandiera, levata in alto, nel 18 marzo 1876, in nome della industria privata. Parve segnacolo di trasformazioni politiche; ma come furono d'un tratto gloriose, con pari rapidità malauguratamente poi declinarono.

Allora, come oggi, io pensai che allo Stato dovessero lasciarsi tutte le funzioni amministrative e politiche. Pensai, e penso, che l'industria debba essere esclusivamente riservata ai privati.

Appartengo a una scuola, la quale crede che la ragione dell'avvenire stia, non già nella collettività, ma sibbene nell'individuo. La forza soverchiamente assorbente di uno Stato, per me, non vale che a distruggere la feconda iniziativa individuale. La collettività io non so comprendere, che fino a che sia espressione e difesa dell'individuo. (*Bene!*)

La sterilità degli sforzi di una nazione per migliorare i propri destini, troppo spesso dipende dal fatto che i popoli, più che dalle loro virtù, attendono prosperità dalle arti dei loro Governi. I Governi per me non debbono essere che i supremi moderatori di questo spontaneo sviluppo delle facoltà individuali; mentre assai più che delle istituzioni, le quali sono mutabili, è fondamento di progresso vero questa legge naturale, che le individualità armonizza nella coscienza

dei bisogni del presente, e nelle aspirazioni dell'avvenire. (*Bene!*)

Lo Stato non deve intervenire che nei servizi, come la istruzione, non remuneratorii; dove non trovano pascolo il capitale e l'industria. Esso esiste, chiamato a fare tutto ciò che non può fare la libertà. Nella vita intima di un popolo lo Stato, per me, è l'eccezione, la libertà è la regola. (*Bene!*)

Inspirato a questi concetti, io mi volgo a considerare il disegno di legge, che ci occupa. E mi domando di subito: è così che si crea, si pratica, si diffonde l'industria privata? O piuttosto non è così che si crea una collettività nuova, che è peggiore della collettività dello Stato, la collettività del monopolio?

Lungi da tentare il risveglio di ogni parte attiva della nazione, voi vagheggiate Compagnie colossali, assorbenti per la vastità del loro campo di azione, per cumulo di funzioni in esse infeudate.

Quanto ha in sé di possibili applicazioni il regime ferroviario, tutto nelle stesse mani cercate immobilizzare.

Qui monopolio di esercizio. Qui monopolio di costruzione. Qui monopolio bancario. E dinanzi a codesta iperbole della speculazione assorbente, mentre da un lato l'industria privata addiuviene impossibile, dall'altro lo Stato è reso impotente, tratto a spogliarsi delle più ovvie potestà di controllo amministrativo.

Era provvido con criterii diversi apprestare l'esercizio delle grandi linee, destinate a tenere vivi i rapporti internazionali; e quello delle linee di interesse esclusivamente locale, destinate queste a vivere una vita propria, speciale, nella cerchia dei bisogni paesani. Ebbene, perchè non distribuire tutto questo lavoro fra un numero vario di Compagnie, quante rispondano all'indole e ai fini speciali di codeste diverse vie del traffico?

Nel sistema odierno questo accadrà: le Compagnie colossali, nelle cui mani ponete tutto il nostro movimento ferroviario, preoccupate solo dei grandi rapporti internazionali, non cureranno gli interessi locali; per esse meno produttivi, ma per noi egualmente vitali.

Ma le piccole Società per l'onorevole Oliva sono l'immagine dell'*Italia divisa in pillole*. Quanto a me, signori, dinanzi a questa materia ferroviaria, non sono le *pillole* che mi spaventano: mi spaventa qualche altra cosa!...

Che sono mai questi grandi focolari di assorbimento, a cui infeudate, tutte le correnti del traffico? Che è mai questo cumulo di potestà, negli stessi uomini sempre, che a noi si impone come un

altro Stato; che peserà sopra le nostre industrie con la tirannide di tariffe contrattuali immutabili? Possa l'Italia non ritrovarsi nelle strette di un monopolio, contro cui a noi d'attorno con energia si levano tutti i fattori della nostra prosperità nazionale!

Voi negate la opportunità delle piccole Compagnie nel concetto dell'unità politica. L'unità politica; io la comprendo. Ma la unione politica è forse giunta a fare sparire tra noi le condizioni e le esigenze regionali? Si cancellano d'un tratto le tradizioni secolari di un popolo?

Unità politica! Ma è veramente unità questa di uno Stato gettato in braccio al monopolio; di uno Stato che mi ricorda l'atleta trascinato a lottare contro i reziarii del circo (*Si ride*); rete veramente lanciata su noi, rete convergente a uno stesso nucleo di speculatori?

Ecco la unità che vantate. Uno Stato fatto mancipio del monopolio; una speculazione accentratrice, attorno a cui si fa strada una qualunque diversa espansione di attività privata.

Questo contratto, quale è a noi sottoposto, non è che una Regia peggiorata. La Regia dei tabacchi era almeno limitata a materie di consumo, e di lusso. Il monopolio ferroviario, per i trasporti, per le tariffe fatto arbitro dei mercati, disseminato nelle quotidiane correnti del traffico, invaderà i più vitali interessi della nazione.

Accade nel regime delle industrie quello che accade nel regime delle terre. I grandi industriali sono come i grandi latifondisti. Il latifondo paralizza, distrugge la piccola proprietà, rende i piccoli proprietari servi della terra. L'industria ridotta privilegio di pochi sperde ogni attività, o la fa tributaria. È lo stesso pensiero che ebbe già un'illustre nostro collega. Guardando all'avvenire, io non temo il socialismo, temo il capitalismo.

Ma a difesa di questo contratto si invocano, le esigenze del nostro bilancio. Non potrà farsi a meno (si dice) di una operazione finanziaria nell'assetto delle nostre ferrovie. Ma veramente era necessaria una operazione? Quale da voi si escogita, sarà per lo Stato una operazione utile?

Voi lamentate che il nostro bilancio è in guisa tale aggravato, che omai non può più sostenere altro che 90 milioni per gli impegni assunti per nuove costruzioni, e per manutenzione di ferrovie già in esercizio. Ogni di più, si asserisce, vince le forze della nazione. Nè potremmo colmare le deficienze odierne, altro che o con un prestito, o con nuovi sacrifici del paese.

Ebbene, io vi chiedo: siete voi che dite oggi

questo? Voi che, fino a ieri, plaudivate all'assetto del nostro bilancio? Voi che, fino a ieri, ci avete trascinato in mezzo ai fascini di un così roseo ottimismo? E dove sono le leggi che, fino a ora, ci avete chiamato a votare, perchè poteva sostenerle il bilancio? Dove sono queste leggi, che noi abbiamo votato, e che hanno impegnato omai l'avvenire?

Questa operazione, si dice, era necessaria. In che, o signori, consiste? Voi trovate che avete bisogno di 135 milioni per l'assetto delle ferrovie; trovate che sono necessari 90 milioni per la costruzione di linee complementari; in tutto, 225 milioni reclamati, ne dite, dal nostro avvenire economico; resi omai necessità impreteribile, dinanzi a cui il paese non può ritrarsi: nè i milioni si avranno che con una operazione speciale, quale è quella che si collega coll'attuale contratto.

Ebbene, io rispondo, che cosa è mai questo, se non un mutuo? Sappiatelo voi, che vi ritraete allarmati al solo pensiero di una nuova emissione di rendita. Questo cui ci chiamate, altro non è che un mutuo; la cui responsabilità confidate a un lontano, molto incerto avvenire. Fra 20 anni i figli nostri pagheranno gli impegni dei padri. Ricorrete all'avvenire, perchè negate fede alle forze odierne della nazione. Ed io vi chiedo: d'onde traete questa certezza che le forze del paese, in cui non avete fede oggi, vi corrisponderanno nell'avvenire? L'avvenire non si prepara con addossare ai futuri gli oneri, di cui noi non abbiamo saputo rispondere.

Una nuova emissione di rendita era per voi causa di allarme. Temete che sopra i nostri mercati la rendita dovesse precipitare di ribasso in ribasso. Ebbene io vi chiedo; in quel 3 per cento, di cui vorreste stipulata la garanzia dello Stato, e che proponete per sopperire alle nuove costruzioni, non andrete forse a creare un titolo concorrente con il nostro consolidato? Nè si dica che codesto sarà un titolo meramente industriale. Una industria, per i suoi sviluppi, può vedere le sue azioni ricercate e quotate in aumento anche più che non avvenga del consolidato. Comunque codesto 3 per cento non sarà mai considerato nel mercato come un titolo industriale; dal momento che lo Stato ne avrà garantito il rimborso; e ne sarà così eliminata ogni eventualità di alea.

Temete che la emissione di rendita, con cui lo Stato avrebbe potuto supplire alle proprie necessità, senza spogliarsi dell'esercizio ferroviario, fosse causa di deprezzamento per il nostro consolidato? Ebbene, consentite che io esprima una idea tutta mia. Uno Stato che mira veramente alla redimibilità dei propri debiti, ha proprio interesse

a che i suoi titoli si mantengano sul mercato a un corso elevato?

Ma la operazione che si propone, è fondata nel calcolo di previsioni mancate per deficienza dei redditi presunti dell'esercizio ferroviario. Questa deficienza le nuove Compagnie sono autorizzate a colmare con lo studio della maggiore produttività delle tariffe. Ebbene, come potranno supplirvi le Compagnie con i miglioramenti dell'esercizio, perchè non poteva supplirvi, per interesse proprio lo Stato?

Ma vediamo in che consista la operazione, su cui questo contratto è basato. La relazione rileva che lo Stato si obbliga a vendere cogli approvvigionamenti, e il materiale di sua proprietà, per 135 milioni alla Mediterranea; per 115 milioni all'Adriatica; per 15 milioni alla Sicula; un valore così, nell'insieme, di 265 milioni. Si stipula che quanto oggi si cede alle Compagnie, sarà poi ricomprato dallo Stato a prezzo di stima, allo spirare della durata del contratto.

Frattanto lo Stato pagherà 7,820,000 lire alla Compagnia Mediterranea; 6,660,000 all'Adriatica; 868,650 alla Sicula. Questi contributi dovrebbero rappresentare l'interesse del capitale, che le Compagnie sborsano come prezzo della vendita loro fatta dallo Stato.

Il saggio di interesse si è previsto nella ragione del 5 per cento. Or bene, cumulando gli indicati contributi, lo Stato pagherà annualmente alle Compagnie 15,348,650 lire. Il 5 per cento cui si disse fissato l'interesse, di fronte ai 265 milioni di capitale, non ammonterebbe che a 13,250,000 lire. Talchè, nella realtà, oltre la pattuita percentualità, noi finiremo per pagare 2,098,650 lire di più di codesto saggio di interesse: che nel volgere dei 20 anni, quanta è la durata del contratto, costituiranno una perdita di 41,973,000 lire; cioè una perdita *a priori*, anticipata, del 16 per cento sul capitale vantato siccome prezzo di vendita.

Lo Stato verrà così a pagare alle Compagnie l'interesse del capitale, che da esse riceve come prezzo della vendita ad esse fatta! Come potreste escogitare alcunchè di simile, giuridicamente e amministrativamente inescogitabile? Ma voi rispondete che questo non è un interesse; bensì un corrispettivo. Corrispettivo, e di che mai?

Se questa, quale la dite, è una vendita, ogni impegno, ogni rapporto fra compratore e venditore sarà sciolto di subito, per il trapasso della cosa... Che direste mai di me, se io vendessi a cancello chiuso una casa, e ne pagassi poi al compra-

tore una pigione, a titolo di compenso del mobiliare che egli acquistò, e che per se usa?

Voi dite che questo è un canone per l'esercizio, cui sono legati materiali e approvvigionamenti, che lo Stato vende, e di cui ritrae il prezzo. E non pensate che i servigi di questo esercizio da un'altra parte da noi è pagato, riservando alle Compagnie la partecipazione di oltre il 62 per cento sugli utili?

Codesta non è dunque una vendita, come voi credeste chiamarla. È piuttosto una locazione di opera, cui si obbligano le Compagnie.

Voi vendete ad esse gli strumenti per l'opera, e pagate poi l'interesse del prezzo che esse vi sborsano. Ma veramente le Compagnie hanno diritto a una indennità, per l'uso che esse facciano degli strumenti del loro lavoro? Pagate voi forse ai lavoratori dei vostri campi il consumo delle loro zappe, dei loro aratri?

Vendita adunque, e al tempo stesso locazione di opera. Ma non basta. Per dare ragione di codesto canone annuo, nella relazione soggiungete che le Compagnie debbonsi considerare nella condizione istessa dei vettori: e dite loro dovuto un interesse per il materiale, in quel modo che ai vettori si paga il nolo dei cavalli che servono per i trasporti.

Ma allora io domando: che è mai questo contratto, che ad ogni istante che io lo considero, muta dinanzi a me; si trasforma da una pagina all'altra in così disparate configurazioni legali? Avete avuto bisogno di parlarvi prima di *imprestito*; poi d'*uso*; più tardi di *vendita*; in seguito di *dazione di opera*; ora finalmente tirate fuori la condizione del *vettore*!... Strano amalgama di configurazioni legali non conciliabili, che rivela la incertezza e la vacuità dei criteri che vi guidarono. (*Bene!*)

Queste le condizioni che noi facciamo alle compagnie. Ci pagano il prezzo del materiale: ma sul valore di cotesto materiale, che esse utilizzeranno noi paghiamo un'interesse di oltre il 5 per cento; promettendo poi ricomprarlo a suo tempo. E che è mai questa foggia di Società, posta così fuori dell'orbita della legge; la quale non è ancora costituita, e stipula con lo Stato; si costituisce, e durante un periodo sì lungo e sì utile di esercizio, non ha nemmeno il carico, che tutte le Società hanno, di ammortizzare il capitale di primo impianto, perchè noi lo paghiamo per essa?

Voi mi direte: Il capitale d'impianto è ammortizzato mercè le riserve, d'onde deve desumersi il canone del 5 per cento annuo dovuto dallo Stato. Ebbene codeste riserve, non sono

forse una proprietà comune delle Compagnie e dello Stato? Gli utili divisibili a prò dello Stato non sono menomati da codesta prelevazione?

È il più comodo dei contratti, questo che prepariamo alle Compagnie. Diamo loro di che possano costituirsi: paghiamo loro i frutti di somme, che si dicono il prezzo della nostra vendita, e diminuiamo li utili nostri con erogare le riserve in codesto canone; e promettendo di tutto poi ricomprare, diamo loro garanzia del ricupero dell'intero capitale. Ma dunque questa, cui chiamate le Compagnie, è una remunerazione vera e propria; non è un'alea industriale!...

Ho udito ieri dall'onorevole Oliva vantare che con questo contratto si era creata l'*autonomia ferroviaria*. Ho udito asserire che noi oppositori dimenticavamo che le Società ci apportavano il più cospicuo dei valori, come soci industriali, e come soci capitalisti.

Autonomia ferroviaria!... Ma veramente la fortuna delle parole è ridotta sì in basso in Italia, da vederne così mutato d'un tratto il significato? *Autonomia*, o non piuttosto *monopolio*? *Autonomia* è forse l'esclusivismo? È forse il privilegio, fondato sopra basi di così speciale favore? L'*autonomia*, signori, sta nella potenza di affermarsi, di progredire, di vivere per sola virtù delle forze proprie.

Qui invece a queste Compagnie non schiudete solo la possibilità di sviluppi industriali: ma sibbene di subito le ponete in condizioni tali, che esse si affermeranno, progrediranno, vivranno per modo che altre società, altre consimili manifestazioni della iniziativa privata, attorno ad esse non saranno possibili mai. Quindi, non autonomia ferroviaria, onorevole Oliva; ma monopolio ferroviario!

Le Compagnie, che si vogliono così create, sono di fronte allo Stato i suoi soci capitalisti e industriali? Voi dite: esse apportano i capitali, e la industria. — Quali capitali? Quelli che noi garantiamo? Quelli che ci mutano a interesse, e che tra venti anni ad esse ripagheremo?

Le Compagnie ci apportano la loro industria: cioè i servigi dell'esercizio ferroviario. Verissimo. Ma forse che le condizioni fatte a questo esercizio, tali non sono da garantire utili altrettanto lauti quanto indefettibili? — Voi non volete, (lo avete detto nella relazione) che le Compagnie perdano. E ben stia. Ma è forse questo il contratto, innanzi a cui possa accogliersi il dubbio, anche remoto, di un alea?

Le Compagnie utilizzano il materiale mobile; e debbono, se deteriorato, rifonderlo. Diceva ieri

l'onorevole Oliva: noi non vedremo più nè il ministro delle finanze, nè quello dei lavori pubblici, venire innanzi alla Camera a chiedere quando i 10, quando i 15, quando i 20 milioni, per una qualunque fortuita necessità pubblica, che ai servizi ferroviari abbia appunto attinenza. E sta bene. Noi non li udremo più questi ministri. Ma nemmeno li sindacheremo: giacchè noi fin d'ora di codeste eventualità future, con gli interessi cui ci obblighiamo, avremo pagato a esuberanza lo sconto. Noi impegneremo l'avvenire: e l'impegneremo per venti anni, senza altro sindacato, senza discussione possibile!

Ma le Compagnie, insisteva l'onorevole Oliva, perfino provvedono al mantenimento del materiale!... Sfido io, se debbono provvedervi, esse che vogliono esercitare! È nel loro interesse il tenere continuamente atto all'uso quel materiale, su cui appunto l'industria loro è fondata. Ma questo materiale, di cui esse curano il mantenimento, tanto quanto basti al quotidiano esercizio, noi lo ripagheremo un giorno. Finanziariamente questo contratto non è che un aumento di debito. Per sopperire a disavanzi fino a ieri ignorati, oppignoriamo le vie del traffico, e impegnamo l'avvenire!...

E qui volgiamoci a un altro lato di questo contratto, cui ieri già accennò l'onorevole Lanzara: soffermiamoci cioè attorno alle tariffe.

Come ragione della operazione a noi proposta, si adduce la constatata deficienza degli utili previsti nell'esercizio ferroviario. Si fanno calcoli su calcoli: e d'un tratto si scuopre che l'esercizio ferroviario nelle mani dello Stato non è che a perdita. Ma per voi non era a perdita il giorno, in cui ci chiamavate al riscatto delle singole linee! La perdita vi apparve d'un tratto, solo oggi, studiando come legittimare questo contratto!

Stabilita comunque una previsione di *deficit* dell'esercizio, si cerca ora colmarla con un valore compensativo, raggiunto con l'aumento delle tariffe. Però ciò si fa, non in modo temporaneo occasionale, che possa un giorno essere mitigato dall'accresciuto sviluppo della produzione e del traffico. Lo si fa in modo fisso, creando onere nuovo, che con l'aumento del costo dei trasporti peserà sullo sviluppo e sulla espansione delle nostre industrie.

Ora questo metodo di tariffe fisse, questo difetto di elasticità, a che ne condurrà? A ciò, cui appunto l'onorevole Lanzara alludeva. L'industria nostra paesana, tratta a lottare con i dazi d'importazione, onde ogni paese al di là delle Alpi ha fatto intorno a noi una barriera, dovrà del pari lottare col prezzo oneroso dei trasporti.

Un giorno verrà (quando avrete votato questo contratto) che vi accorgete della impossibilità, in cui così vi ponete, di studiare se la guerra che è fatta dalla Francia alla importazione dei nostri vini e del nostro bestiame, con un dazio soverchiante di entrata, non possa venire alleviata con la diminuzione del costo dei trasporti all'interno. È così che voi vincolate l'avvenire, fino da oggi; senza nemmeno considerare tutto ciò, che nei rapporti del nostro traffico, può di qui a 20 anni accadere! (Bravo! a sinistra)

E voi, che di difesa dello Stato parlaste, non vi accorgete che lasciate indifeso lo Stato, in quella parte che agli occhi miei è la più vitale; imperocchè io considero l'Italia, siccome il popolo chiamato, a preferenza di ogni altro, a ravvivare nella famiglia umana il culto delle arti della pace.

Il nostro avvenire è là, nello sviluppo fecondo delle industrie, in questa preparazione di un'avvenire di operosità, e di affratellamento dei popoli. Invece, nel modo con cui questo contratto regolerà il nostro traffico, voi abbandonate indifeso il paese alla possibilità di una guerra di tariffe e di dazi da parte dell'estero. Guerra che tra tutte è la peggiore, mentre divide tra loro i popoli; e nei suoi effetti all'interno soffoca ogni germe di attività, e prepara una rapida decadenza economica.

Le tariffe dovrebbero essere per la loro elasticità, il moderatore dei bisogni di un paese, a seconda della curva ascendente o discendente che le sue industrie percorrono. Invece, determinate in un modo fisso, immobilizzate anche in un *minimum*, si traducono in un'inceppamento alla produttività paesana, in una facilitazione per la concorrenza straniera.

Ritiriamoci dalla via, che è a noi dischiusa da questi contratti. Se in essa ci avventurassimo, l'Italia, paese nuovo ancora, che ancora studia i mezzi di avviare la sua potenzialità commerciale e industriale; l'Italia che mira alla sua marina mercantile; e medita il problema dei sussidii ad affrettarne i futuri incrementi; l'Italia vincolata così (come in questo contratto) a tariffe immobilizzate a prò delle Compagnie esercenti, vedrebbe presto allontanarsi dai porti suoi quei traffici, che sarebbero a lei richiamati dalla sua posizione geografica.

Vano è farsi illusione. Il commercio non ha nè simpatie nè patriottismo; esso non conosce che un'unica legge, la convenienza. Il commercio si volge là, dove il basso prezzo dei trasporti lo attrae. Rignardate Trieste. Non perdetevi di mira le abbassate tariffe delle linee interne dell'Austria. Preparando le tariffe in armonia con

lo sviluppo dei nostri commerci, non perdetevi di vista Buenos-Ayres e i suoi cereali, destinati ad alimentare le industrie degli spiriti in Germania. Richiamate tanta ricchezza di approdi a Genova; togliendo che per il caro delle tariffe nostre, invece si volgano a Amburgo. Volgete il pensiero a Calcutta, a Shanghai, a Bombay, a Singapore, all'Australia e alle Indie. Volgetevi all'Africa, a questa terra dell'avvenire. Apparecchiamo i nostri porti, coadiuvati dal moderato costo dei nostri trasporti ferroviari.

Ebbene, le tariffe che con le nuove Compagnie stipuliamo, non varranno che a perdere (da noi allontanandolo) tutto questo avvenire di rapporti commerciali. Ben'altro è l'ideale che io vagheggio, riguardando l'Italia; questa terra lanciata là nei mari, con i suoi sbocchi attraverso le Alpi; questa terra dalla natura creata a essere l'emporio del commercio industriale europeo. (Bene!)

Queste, o signori, le mie convinzioni. Esse non mi consentono di cooperare con il mio voto all'attuale contratto.

Quanto a me, penso che non è solo allo studio delle libertà politiche che dobbiamo consacrarci; ma dobbiamo mirare altresì a assicurare al paese la sua libertà economica. Ora il sistema che con questo contratto a noi proponete, è quello dei monopolisti. Sono le grandi creazioni della speculazione industriale, trasformate in Regie, a detrimento dell'iniziativa individuale.

Ebbene, io vi chiedo: al monopolio degli ultra-potenti contrapponete, unico rimedio, la concorrenza e l'emulazione. Diffondete la vitalità e l'attitudine industriale. Ai privilegiati del credito contrapponete la salutare eguaglianza. Democratizzate l'industria.

Questo è il concetto, con cui corsi a raccogliere il labaro sacro dell'industria privata; che con questo contratto vorrebbe mutato nella porpora del privilegio.

Ho la coscienza di avere adempiuto un dovere. Cadrò, lo so, trascinato dalla forza bruta del numero. Cadrò *deliberata morte ferocior*. Ma al di sopra dei trionfi del monopolio, questa nostra protesta vivrà! (Bene! Bravo! — *Parecchi deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Non avendo in questo argomento nessun precedente da spiegare, nessuna dichiarazione da fare, io potrei, onorevoli colleghi, esimere voi e me dal fare un esordio; ma, poichè ho ceduto al fascino che esercitava sopra di me un argomento

pel quale provo da lungo tempo vivissimo interesse, al momento di trattarne, io non posso fare a meno, conscio della pochezza mia, di invocare la benevolenza dei miei colleghi.

La questione che è posta davanti alla Camera esercita, si può dire da otto anni, una influenza non piccola su tutto lo svolgimento della vita politica e della vita economica italiana; ma, da otto mesi, dal giorno cioè in cui questo disegno di convenzioni fu presentato alla Camera, da quel giorno questa influenza è entrata in uno stato acuto e sopprime, si può dire, o per lo meno, allontanata dalle cure del giorno, tutte le altre questioni pur gravi della politica italiana. Da otto mesi, dentro e fuori di quest'Aula, nei Comizi, sui giornali, per tutte quelle vie insomma per cui le manifestazioni del pensiero si fanno pubbliche e a tutti arrivano, uomini eminenti hanno difese queste convenzioni come ottime, e uomini non meno eminenti, non meno autorevoli le hanno combattute come pessime, come dannose alla economia del paese.

Le obiezioni, le censure che sono state fatte a questa legge vanno, a mio modo di vedere, divise in due grandi categorie: quelle che censurano il principio e quelle che censurano il fatto. Io, nel mio discorso, non mi fermerò sulle prime; e questo, non già perchè creda men degna di serissima considerazione, di serissimo studio la opinione di coloro che sono favorevoli all'esercizio governativo; ma perchè non credo che la mia parola possa convertire alcuno di coloro che vi sono in principio avversari, a quell'ordine d'idee che io difendo. E questo perchè le due opinioni, di coloro, cioè, che sono favorevoli all'esercizio governativo e di coloro che difendono l'esercizio privato, attingono, a mio modo di vedere, la loro origine a due sorgenti affatto diverse e dipendono, secondo me, da due modi sostanzialmente differenti di apprezzare e di sentire tutto quel cumulo delicato e difficile di attributi e di doveri, il cui adempimento costituisce, nella Società moderna, le funzioni dello Stato.

Le obiezioni, invece, della seconda categoria, quelle che censurano nel fatto il disegno di legge che è sottoposto ai vostri suffragi, sono quelle che maggiormente ho studiato. Ho cercato rendermene una ragione per poter dare un voto che, per quanto da me si potesse, fosse fondato sopra una ferma convinzione.

Ho seguito, con tutta quella maggior cura che ho potuto, tutte le censure che contro le disposizioni del disegno di legge, contro i suoi effetti,

finanziari, economici e politici, sono state fatte; ho cercato di esaminare queste censure con quella maggiore equanimità, con quella maggior temperanza di giudizio che per me si poteva; ho cercato di tenermi alieno da qualunque sentimento che potesse rendere il mio giudizio meno, dirò, obbiettivo: mi sono perfino astenuto meco stesso dal considerare gli effetti che questo disegno di legge può avere per la regione che rappresento e per la mia città natale; ed ecco la ragione per la quale mi asterrò dal discorrerne da questo punto di vista.

Dallo studio ponderato di tutte le critiche, io sono stato condotto a pronunciarmi risolutamente in modo favorevole al disegno di legge. Se, esponendovi, egregi colleghi, quell'ordine di ragionamenti e di considerazioni dal quale io sono stato condotto a questo risultato, potrò riuscire a togliere nell'animo di qualcuno di voi qualche scrupolo; se nell'animo di qualcuno, che nel principio non dissenso da me, e che sia ancora dubbioso, potrò indurre la convinzione, che io ho fermissima, di poter dare il voto favorevole a questa legge con piena coscienza di cittadino e di uomo politico, allora avrò raggiunto quel massimo risultato, cui possa ambire la mia modesta parola.

Io mi dolgo che gli uomini eminenti che formavano la minoranza della Commissione che studiò il disegno di legge, non abbiano espone le loro censure e le loro obiezioni in una controrelazione, come è avvenuto altre volte a proposito di leggi di grande importanza. Io credo che avrebbero reso un grandissimo servizio alla Camera ed al paese, perchè io credo importante che, qualunque sia l'opinione che sarà per trionfare su quest'argomento, quest'opinione abbia ad essere il frutto del più ampio studio di tutti i dati che nella questione si possono avere; e resti nell'animo di chiunque vota su questa materia, la convinzione di aver dato un voto in cui nessuna lacuna di conoscenze, di dati o di giudizi, possa avere avuto un'influenza precipitata o malsana. Fortunatamente la proposta che l'onorevole Baccarini ha fatto alla Camera, or sono quattro giorni, proposta che la Camera ha in parte accolto, di stampare e depositare nella Segreteria i processi verbali degli studi della Commissione, mi ha fornito il mezzo di studiare tutte le obiezioni principali, che sono state fatte nel seno della Commissione.

Permettete, egregi colleghi, che io cerchi combattere per quanto si può da me, quelle fra esse che sembrano aver maggior peso. Dovrò combattere le opinioni di uomini eminenti, di uomini auto-

revoli; io li prego tutti di credere che se io mi schiero in un campo diverso dal loro, non ho nessun sentimento personale, che non sia di simpatia vivissima per il loro ingegno e per la loro coltura.

Le obiezioni principali, le censure, le accuse che si fanno alla legge, si possono raggruppare in sette gruppi distinti.

Le une risguardano il contratto colla Società delle ferrovie Meridionali in quanto si riferisce a quella parte di rete della nuova Società Adriatica che è proprietà attuale delle ferrovie Meridionali. Le seconde risguardano la misura delle percentuali; poi abbiamo quelle contro le disposizioni relative al materiale mobile, quelle sui fondi di riserva, quelle sulle tariffe e quelle sulla industria nazionale e sulle nuove costruzioni. Una delle prime accuse che si fanno al contratto, è quella di avere ideato, direi quasi, un modo nuovo per regolare la posizione della Società delle Meridionali, e di non aver seguito quella via che per lunghi precedenti pareva indicata, la via del riscatto.

Io, sono partigiano, lo dico francamente, risoluto e convinto dell'esercizio privato. Non ho nessun desiderio di vedere uccidere una Società, la quale dopo tutto ha reso segnalati servizi al paese, servizi, che anche coloro che combattono le convenzioni e che certo non furono mai teneri di cotesta Società, pure hanno riconosciuto, come risulta anche dai verbali delle sedute della Giunta. Ma se un riscatto si voleva fare, è evidente che esso avrebbe dovuto farsi prima della legge del 1881. Il riscatto si sarebbe potuto fare dal Governo, facendo un ottimo affare, fino dal giorno in cui la Società delle Meridionali si trovava sotto l'incubo di perire per quelle stesse armi, per le quali era divenuta prospera e ricca, fino dal giorno in cui la Società delle Meridionali, dopo aver fatto tutto quanto poteva per sviluppare il traffico, si trovava a dover mettere freni a questo traffico, per impedire che il suo eccessivo sviluppo, l'eccessivo rigoglio della sua vita dovesse avere per essa conseguenze rovinose. Ma poichè, o signori, voi avete colla legge del 1881 regolarizzata questa posizione delle Meridionali; poichè voi avete tolta a questa Società quella spada di Damocle che pendeva sul suo capo è evidente che il riscatto non avrebbe più potuto essere altro che un impiego più o meno proficuo di capitali.

Signori, lo Stato italiano ha migliorato le sue condizioni finanziarie, ma per disgrazia non siamo ancora al punto di poter cercare degli impieghi di denaro. Ora, rinunciando all'idea del riscatto, non restava che una via sola per risolvere il

problema, volendo arrivare alle due reti longitudinali come il progetto vuole arrivare; e questa via è precisamente quella sancita dal progetto. Resta a vedere dunque se le disposizioni che concretano questa via in cifre, sono o non sono vantaggiose allo Stato od alla Società. Si dice dagli oppositori che la condizione fatta alla Società delle Meridionali, in quanto riguarda quella parte di rete di sua proprietà, che essa attualmente esercisce e che viene a conglobarsi nella rete Adriatica, si migliora col nuovo progetto in confronto della condizione attuale. Or bene io non credo che quest'asserzione sia esatta. È un conto aritmetico e poco complesso.

La Società delle Meridionali ha oggi un contratto il quale si riassume in queste due formule: da una parte la Società ha costruito le reti e le ha dotate del materiale mobile necessario ed in compenso di questo ha ricevuto una sovvenzione pattuita.

Dall'altra la Società è obbligata di esercire queste reti dando allo Stato una partecipazione nel prodotto lordo. E come si regola oggi questa partecipazione? Fino a settemila lire per chilometro la Società ha il 100 per cento; da sette a quindici il 50 per cento; da quindici in su il 60 per cento in base alla legge del 1881: colla legge nuova la Società piglia il 62 1/2 per cento. Ma poichè lo Stato col sistema dei fondi di riserva assume a suo carico, o per lo meno a carico dei fondi di riserva come dire si voglia, assume, dico, a suo carico una parte di quella spesa che attualmente la Società deve fare ed a cui deve sopperire col 60 per cento che le spetta sull'entrata chilometrica, la percentuale del 62 e mezzo per cento che la Società viene a prendere equivale ad una percentuale del 65 e 50; è un 3 per cento all'incirca del prodotto lordo l'importo di quelle spese che oggi fanno parte delle spese d'esercizio che la Società compie, e domani, se il progetto sarà votato, verranno sopportate dai fondi di riserva che il progetto istituisce.

Ora, prendiamo il traffico delle Meridionali; nel 1883 diede 16,234 lire al chilometro; facendo il conto in base alle condizioni attuali della loro partecipazione d'esercizio, le Meridionali pigliano oggi 11,740 lire, piglieranno domani in base allo stesso traffico 10,632 lire, avranno cioè una perdita di 1,108 lire al chilometro in confronto dell'esercizio attuale; ma la Società ha un compenso, e questo viene dalla partecipazione in una misura maggiore, che non ebbe finora, sugli svolgimenti ulteriori del traffico. Mi spiego. Continuando il contratto attuale, la Società piglierebbe il 60 per

cento sugli aumenti del traffico, col contratto nuovo piglierà il 65 e mezzo per cento fino ad un aumento di 50 milioni, poi sui successivi 50 milioni di aumento piglierà il 6 per cento di meno. Ora, fermiamoci al primo periodo, quello che è più vicino.

Quanti anni ci vorranno perchè questa maggiore partecipazione per la Società nell'aumento del traffico arrivi ad equilibrare la perdita di lire 1,100 a chilometro che essa fa attualmente nella quota di esercizio suo!

Se voi calcolate, o signori, sopra un aumento del 5 per cento all'anno di traffico sul prodotto iniziale, calcolo che io non espongo per non darvi noia, si arriva a questo, che ci vogliono all'incirca 11 anni affinchè la Società possa portare la sua quota sul traffico lordo delle linee ad una misura eguale a quella che percepirebbe continuando l'attuale contratto.

Rimangono adunque alla Società nove anni solo per coprire tutta la perdita che essa avrà di mano in mano fatta negli undici anni che ci vogliono per arrivare a questo punto, e quindi la riduzione del trentennio di durata del contratto in ventennio, ha sostanzialmente modificate le condizioni della Società; perchè se avesse avuto un trentennio la Società avrebbe avuto 19 anni anzichè nove per coprire la perdita di 11 anni. Adunque sotto questo punto di vista io credo non si possa certo dire che le condizioni fatte alla Società delle Meridionali siano rovinose per lo Stato.

Vengo ora alla percentuale. Stabilire analiticamente, ossia facendo quello che noi ingegneri chiamiamo un'analisi, arrivare per questa via a dire quale dovrebbe essere nelle condizioni così svariate del traffico italiano la percentuale che equamente si deve dare ad una Società di esercizio, onde essa vi trovi una remunerazione equa non eccessiva, e non insufficiente, badate, delle sue fatiche e del suo capitale, io credo che sia opera più che ardua, impossibile.

Potrete farlo per una determinata linea, in una determinata condizione; potrete farlo per tutte le linee che compongono la rete; ma vi è un elemento che sfugge a tutte le menti umane, ed è il complesso delle influenze reciproche che ogni linea esercita sulle linee vicine; e credo che per arrivare a stabilire una percentuale non vi sia che un solo mezzo, ed è di procedere in modo empirico prendendo i fatti come sono, e cercando di vedere quali modificazioni logiche ed eque vi si possano introdurre.

Il 62 1/2 per cento, si è detto, è una percentuale troppo alta, dà troppo lauto guadagno alle Società.

Signori, che il 62 1/2 per cento sia oggi il costo medio di esercizio delle ferrovie italiane, io non ho bisogno di dimostrarlo. Lo dimostra la relazione della nostra Giunta con una chiarezza che io non potrei emulare; ed invoco anche in mio favore la testimonianza dell'onorevole Baccarini, il quale, in seno alla Giunta stessa, ha riconosciuto, a pagina 98 dei verbali della Giunta, che, "salvo l'esame dei documenti chiesti al Ministero e non per anco pervenuti, ha ragione di credere che il 62 1/2 per cento sia la media della spesa fatta con l'esercizio governativo, che si vuole abbandonare appunto perchè lo si considera più costoso dell'esercizio privato."

Io ho spogliato tutti i verbali della Giunta, e parmi che l'onorevole Baccarini non abbia modificata questa dichiarazione.

Baccarini. Aspetto ancora i documenti.

Prinetti. Io prendo atto, per ora, della sola dichiarazione sua, che, in merito a questo punto della percentuale, ho trovato nei verbali.

Ora si dice che le Società faranno delle grandi economie, che avranno dei lauti beneficii per questa percentuale che voi concedete. Lo credo anche io, che una Società che fosse lasciata completamente a se stessa, che non avesse vincoli, che fosse assolutamente padrona in casa sua potrebbe economizzare. Ma quale posizione fate voi a queste Società? Voi fissate gli orari non solo, ma imponete che non possano diminuirsi i treni, se non quando ci sia una diminuzione sostanziale nel traffico, e imponete che debbano aumentarsi quando le condizioni del traffico lo richiedano; imponete la velocità; imponete le tariffe; date voi il materiale; imponete il personale. Su questo ultimo punto io credo che nessuno di noi, e certo non sui settori della Camera più contrari alle convenzioni, si leverebbe una proposta per abbandonare gran parte del personale ferroviario alla discrezione delle Società.

Dunque, signori, quando voi fissate tutto questo, su quali elementi volete che le Società esercenti facciano queste enormi economie? Le Società esercenti, su questa percentuale del 62 e mezzo per cento, potranno guadagnare tutti quei risparmi di dettaglio che vengono da una amministrazione più ordinata, più spigliata forse nella sua azione, ma non potranno modificare sostanzialmente quel che noi chiamiamo l'impianto della loro azienda industriale.

Detto questo, voi dovete anche considerare

un'altra cosa, o signori. Le Società saranno per la forza delle cose, ed è una delle ragioni per le quali voto volentieri il progetto, saranno portate ad esercitare meglio che non faccia il Governo le loro linee, perchè di al sopra di loro c'è un'autorità ch'è disinteressata finanziariamente nel dare esito ai reclami contro l'esercizio delle ferrovie, e che ha in mano tutte le armi per soddisfare codesti reclami. Le Società dovranno provvedere ad un esercizio migliore: dovranno provvedervi coll'assorbire nei loro impianti maggiori capitali sotto forma di approvvigionamenti, sotto forma di anticipazioni. Io credo che sarebbe già molto se le economie che le Società potranno fare sulla percentuale che voi assegnate loro saranno sufficienti a compensare queste spese maggiori, a compensare questi maggiori interessi. In una parola: dato che il traffico delle Compagnie italiane non avesse a svolgersi; dato che avesse a rimanere nei limiti ristretti del traffico iniziale, sarebbe già molto, almeno è un giudizio che do, per la poca competenza che posso avere nella quistione, credo che sarebbe già molto che le Società mantenessero intiero a profitto dei loro azionisti quel 5 per cento che date loro come remunerazione del capitale che rinvestono nel materiale mobile.

Ma, si dice, le Società troveranno un compenso molto maggiore nella quota ch'esse hanno di partecipazione allo svolgimento ulteriore del traffico ferroviario in Italia.

Ed è vero. È vero inquantochè, dato un costo percentuale d'esercizio del 62 e mezzo per cento, sull'aumento di traffico la quota della spesa deve essere assai minore. E di quanto sarà minore?

È un problema molto arduo, signori; ed anche qui, ripeto, il fare un'analisi è molto difficile: ed è tanto più difficile inquantochè il progetto introduce due grandi elementi che sono destinati a recare una perturbazione sostanziale nei calcoli che voi volete istituire per arrivare a questo risultato. Questi due elementi sono: gli aumenti che voi portate nei treni e nella velocità, e la iniezione, dirò così, che voi fate di mano in mano delle ferrovie nuove nelle ferrovie vecchie. Ripeto ancora una volta, procedere per analisi io non lo credo possibile; non si può procedere che per via empirica, studiando quel che avviene nell'esercizio delle ferrovie straniere. La quota percentuale di spesa sull'aumento del traffico nelle ferrovie degli altri paesi varia, secondo le esperienze, dal 20 al 45 per cento. Ora in Italia siamo nella condizione peggiore, perchè nelle spese del traffico quelle che sono costituite da materiali primi sono

quelle che più approssimativamente oscillano in ragione proporzionale diretta del traffico stesso.

Ora il carbone ed il ferro, ma specialmente il carbone che è una parte integrante della spesa dell'esercizio ferroviario, costa in Italia il triplo precisamente di ciò che costa nelle ferrovie francesi. Voi avete in Italia una spesa media di 33 lire alla tonnellata, l'avete in Francia di 11, in Germania di 10. Potrò orrare di qualche lira, ma questa è la proporzione. Dato dunque questo, è indubitato che il divario fra la percentuale del traffico iniziale e la percentuale sugli aumenti di traffico deve essere in Italia minore che non negli altri paesi. Ora, se voi, o signori, accettate così all'ingrosso questo ragionamento molto semplice che ho cercato di fare, che a me pare però sufficientemente fondato su dati seri, se voi ammettete, per esempio, che questo 45 per cento di spesa sugli aumenti di traffico che avete negli altri paesi, diventi in Italia il 50 per i primi cento milioni e resti il 45 per i successivi cento milioni, quale è l'utile che voi lasciate alle Società? È un utile del 6 per cento sui primi cinquanta milioni per ciascuna e del 5 per cento sui successivi cinquanta.

Ora se voi basate su questo i vostri calcoli, ammettendo uno sviluppo annuale nel traffico del 4 per cento circa, voi avete che l'utile netto che da questa fonte ricaverà ciascuna Società oscillerà dal 6 per cento su 4 milioni nel primo anno, al 5 o mezzo per cento su 100 milioni nell'ultimo, ammettendo che nel ventennio il traffico di ciascuna Società abbia ad aumentare di 100 milioni.

Fate la media, o signori, e troverete che questo beneficio massimo che le Società possono sperare si riduce nel ventennio al 3 per cento circa del capitale che esse hanno investito nel materiale.

Ma da questo 3 per cento voi dovete dedurre la tassa di ricchezza mobile, la tassa di circolazione sui titoli e sulle obbligazioni e la compartecipazione del 50 per cento che lo Stato si riserva in ciò che gli azionisti potranno percepire al di là del 6 e mezzo per cento d'utile sul loro capitale.

Io credo quindi che da questo punto di vista si possa votare con la coscienza tranquilla di non subire un patto grave e oneroso per l'erario pubblico.

Vengo ora al materiale mobile.

Gravi obiezioni sono state rivolte alle disposizioni della legge che intendono a sistemare questa questione.

Io credo che l'egregio giureconsulto che ha scritto la relazione della Commissione in quanto

riguarda le parti giuridiche della legge, vi dimostrerò le ragioni giuridiche per le quali conviene dare al contratto la forma che il contratto ha. Per me lo giudico da un punto di vista pratico (vorrei almeno giudicarlo come meglio posso). Io credo che precisamente se dal punto di vista giuridico noi cediamo la proprietà del materiale, praticamente siamo ancora noi che seguiamo la sorte di questo che è uno degli utensili più indispensabili per il traffico ferroviario.

E per quanto le disposizioni del contratto e del capitolato possano far parere l'argomento alquanto complicato, pur riassumendo, si riducono a questo:

Data una locomotiva, un veicolo, dato un carro qualunque che serve al traffico di una ferrovia, in esso riscontrate due parti distinte: una parte la quale si consuma proporzionalmente al traffico a cui serve in un ciclo d'anni di cui parleremo più tardi, e una parte la quale non si consuma in ragione del traffico, e non perde il suo valore, se non quando i progressi successivi della scienza e della meccanica la rendono non più adatta a compiere l'ufficio al quale la si vorrebbe destinare.

Ora quale è il concetto che ha ispirato il contratto che abbiamo davanti? Dare a carico delle Società che esercitano il traffico, la perfetta manutenzione di quelle parti che, consumandosi in ragione del traffico stesso, sono una spesa integrante dell'esercizio; conservare a carico patrimoniale la sostituzione, non dirò la rinnovazione, la sostituzione di quelle parti le quali in un ciclo molto più lungo diventano improprie per un altro ordine di ragioni, per ragioni affatto estrinseche al traffico stesso, a compiere l'ufficio loro. Al primo compito è chiamata la Società, e vi è chiamata con disposizioni così rigide, che è impossibile ad essa sottrarvisi.

Infatti non solamente le Società dovranno conservare questi veicoli in perfetto stato, chè le Società dovranno mostrare che in quel numero d'anni che l'esperienza ha mostrato essere il ciclo esatto in cui queste parti si logorano, esse hanno provveduto a ripararle. Ma esse ricevono queste parti di veicoli o di locomotive in consegna con una descrizione esatta dello stato in cui si trovano al momento in cui il contratto comincia, e alla fine del ventennio devono restituirle in una condizione che nel complesso non sia inferiore, nell'interesse dello Stato.

Si farà un inventario; ciascun pezzo avrà la sua storia, e ciascun pezzo verrà di tanto diminuito nel suo valore in quanto che dista di un

numero di anni maggiore dal giorno in cui è cominciato a svolgersi quel ciclo, nel quale quel pezzo di macchina o di veicolo è destinato a perire. Da questo punto di vista io credo che le formule, che sono state aggiunte al capitolato, siano chiare e risolutive.

Si dice: ma i veicoli non dureranno quaranta anni. E perchè, o signori? Noi abbiamo tutte le nostre locomotive ancora del primo giorno in cui si sono istituite le ferrovie nell'Alta Italia, e sono capaci di compiere l'ufficio loro, di compierlo nel modo in cui lo compievano il giorno in cui vennero attivate. Le potrete mettere fuori d'uso perchè sono improprie oggi, perchè i progressi della scienza vi portano a metterle fuori d'uso, ma finora funzionano.

Ora, si può discutere se sia razionale un periodo di quarant'anni per compiere questa grande e completa evoluzione, nel materiale ferroviario. Si può dire che sarebbe forse più utile compierla con un periodo di tempo minore, ma questa è una questione, che ha molto più tratto alle larghezze del bilancio, che alle necessità del servizio.

Da questo io sono naturalmente tratto a parlare dei fondi di riserva. Non mi diffonderò per altro a parlare del fondo di riserva che ha per iscopo la sostituzione dei veicoli e del materiale che va fuori d'uso; ne ho già parlato ora, e non voglio più oltre tediare la Camera.

Gli altri fondi di riserva sono tre: quello che riguarda i danni per forza maggiore, quello che riguarda il rinnovamento del materiale fisso; quello che riguarda gli interessi patrimoniali.

Si dice che i due primi sono insufficienti. Io credo che su cotesta questione sia molto pericoloso il dire una parola assoluta. Esperienze se ne fecero molte; si fecero correre locomotive, e ripetutamente, sopra tronchi di via per avere un dato della quantità di treni-chilometro, che sono necessari per logorare le rotaie, e si è arrivati alla conclusione che le rotaie di acciaio possono durare 60 anni. Io credo che i calcoli su cui è basato il contratto siano più che sufficienti. Questa è una convinzione mia, ma il dover fondarsi esclusivamente sopra gli esperimenti che sono stati fatti per arrivare ad un'affermazione assoluta, io lo credo, ripeto, un po' pericoloso, in quanto che esperimenti di questa natura non permettono di tener conto di un elemento assai importante, nel consumo delle rotaie; ed è l'elemento che dipende da condizioni climatologiche, quali sono l'azione dell'aria, dell'acqua e del sole sopra qualunque umana cosa,

e quest'azione non si esplica precisamente se non dopo un lungo periodo di anni.

Ora le rotaie di acciaio sono entrate solamente da pochi anni nell'uso normale delle ferrovie, e da questo punto di vista noi non abbiamo un'esperienza precisa.

Ma ad ogni modo, signori, qui si tratta di quella manutenzione che in qualunque affitto di stabile spetta al proprietario; di quell'ordine di manutenzioni che si compiono, che si effettuano solamente in un lungo periodo, in un lungo ciclo di anni ed alle quali si provvede mettendo da parte ogni anno una piccola quota, la quale accumulandosi serve allo scopo, quando cioè il momento di effettuare le manutenzioni si presenta. Potrà dirsi che i fondi di riserva che voi stabilite, non siano assolutamente sufficienti; ma sarà sempre un grande progresso in confronto di quello che fa ora lo Stato italiano, il quale non ha ancora messo da parte un solo centesimo pel rinnovamento del materiale fisso che fra 20 o 25 anni peserà sulle generazioni future.

D'altra parte v'è un altro elemento di cui non si è tenuto conto nei contratti e nei capitoli e che è tutto a favore delle argomentazioni di coloro che credono che questi fondi di riserva saranno più che sufficienti, abbondanti; e quest'elemento o signori, è il ribasso che si può prevedere, quasi con certezza, continuo, assoluto nei prezzi delle cose. Le materie prime tendono sempre a ribassare; ribassano da lungo periodo di tempo e nessuno può prevedere dove questo ribasso possa arrestarsi.

Oggi i metalli sono a prezzi tali, che, 10 anni or sono, sarebbero parsi un assurdo; eppure il ribasso è continuo; l'offerta è sempre maggiore della domanda. È un elemento, o signori, che io credo basti da solo a rassicurarci sulla sufficienza della misura che noi abbiamo dato ai fondi di riserva pel rinnovamento del materiale fisso. Quanto alla cassa per gli aumenti patrimoniali, io crederei inutile lo spendere parole; si tratta di cosa consacrata dalla esperienza e consacrata dalla storia di tutte le ferrovie degli altri paesi.

Si sa che, per sopprimere all'aumento del traffico, è necessaria una somma di spesa, che ammonti a tre volte l'aumento del traffico stesso; onde, ripeto, su questa questione io credo di non dover spendere altre parole e di non annoiare più oltre i miei colleghi.

E qui dovrei parlare, o signori, di una delle censure gravi che si fanno alla legge e che riguarda quelle benedette opere di ampliamento, che sono comprese nell'allegato B e che rappresen-

tano una cifra ingente, una cifra gravissima per l'erario, senza (si dice) senza avere una distinta esatta, precisa delle opere che si vogliono fare. E si dice: badate, che voi con questa spesa, fate un vantaggio enorme alla Società, la quale vedrà, di gran lunga, diminuire la quota della sua spesa di esercizio sul prodotto iniziale. D'altra parte, si dice, queste spese, in gran parte, sono spese di manutenzione.

Ma anche qui è bene spiegarci. Quando voi, per un lungo periodo di anni, non avete adempiuto alla manutenzione del vostro stabile, voi avete creato in questo stabile una deteriorazione di valore. Se voi dovete affittare questo stabile in buone condizioni, voi dovete fare quelle opere che, per lungo periodo di tempo, non avete fatto. Non è più una spesa di manutenzione: è una spesa in conto capitale; e voi avete da riguardare un tempo perduto: perchè, nel corso degli anni, nei vostri bilanci, non avete calcolato questa quota di spesa. Quanto alle Società, io non vedo dove queste opere possano sostanzialmente diminuire le loro spese di esercizio. Ma che, diminuire le spese di esercizio per avere delle stazioni più ampie? Diminuire le spese di esercizio per avere maggiori materiali fissi a sua disposizione?

Io confesso che non lo comprendo; queste spese serviranno ad una sola cosa, a servire meglio il pubblico, serviranno a promuovere quel traffico che noi tutti vogliamo promuovere. Ed io dico il vero, una delle ragioni per cui voto il progetto è perchè io spero di vedere una buona volta sul serio affrontata questa questione di porre le ferrovie in Italia in condizione sufficiente per adempiere allo scopo a cui esse sono destinate.

Io mi ricordo or sono due anni, allorchè venne aperta la ferrovia del Gottardo, mi accadde questo fatto, che voglio esporre ai miei colleghi.

Il rappresentante d'una grossissima casa forestiera (casa che faceva grossi affari coll'estremo oriente) percorse il Gottardo, e si convinse che quella ferrovia era stata costruita in condizioni così solide, che essa era perfettamente adatta, malgrado avesse delle forti pendenze, a compiere con maggior vantaggio il traffico tra l'India e l'Inghilterra, che non la ferrovia Paris-Lyons-Méditerranée. Sceso dal Gottardo a Milano, questo rappresentante, che io ebbi il piacere di conoscere personalmente, si recò a Genova, e quando ebbe esaminato lo stato dei lavori del porto, lo stato della stazione di Genova, lo stato del tronco

dei Giovi, mi disse semplicemente: a rivederci fra 20 anni, e partì.

Ora io voterò ben volentieri il progetto, in quanto che esso porta, credo, ad una risoluzione radicale di codesta questione. (*Vive approvazioni*)

Voci. Si riposi! si riposi!

Prinetti. Pregherei l'onorevole presidente ad accordarmi pochi minuti di riposo.

Presidente. La seduta è sospesa.

(*La seduta è sospesa alle 4,15 e ripresa alle 4,25.*)

Presidente. Si riprende la seduta. Onorevole Prinetti, ha facoltà di continuare il suo discorso.

Prinetti. Vengo ora ad esporvi, o signori, le mie idee intorno ad una delle questioni, che hanno maggiormente appassionato in tutti questi mesi gli avversarii ed i sostenitori del disegno di legge, quella delle tariffe.

Io credo, lo dico francamente, (sarà un'opinione errata la mia) che sia una via sbagliata quella che è stata scelta da molti di accumulare esempi sopra esempi, casi particolari sopra casi particolari, per giudicare delle tariffe.

Voi potrete addurre migliaia di esempi in vostro favore, noi ne addurremo migliaia in senso opposto, ma non arriveremo mai, io credo, a formarci quel concetto sintetico, dal quale deve essere ispirato in materia di così grave importanza il voto di un uomo politico.

Il confronto che l'onorevole Baccarini, nella seduta di venerdì o giovedì, chiese al ministro dei lavori pubblici, fra i risultati del traffico di un'intera annata, od anche di un solo mese, colle tariffe vecchie e quelli che si avrebbero per lo stesso periodo di tempo, applicando le tariffe nuove, era certamente un modo per fornire un criterio di non lieve importanza nella questione. E per parte mia sarei stato lieto se il desiderio dell'onorevole Baccarini fosse stato assecondato.

Non vorrei per altro che si credesse assoluto il criterio che può risultare da tali calcoli, poichè i termini di confronto sono sostanzialmente diversi. Tutti i partigiani del presente disegno di legge possono sempre ed ineccepibilmente rispondere ad ogni obiezione degli avversarii che lo stesso disegno di legge non presenta tutto il completo sistema delle tariffe, poichè mancano in esso le tariffe locali.

Voci. Ci sono.

Prinetti. In parte sì, ma il Governo si riserva di presentare altre tariffe a complemento delle generali e delle speciali. D'altra parte, secondo le tariffe attualmente vigenti, ad una merce viene applicata la tariffa generale, speciale o locale a

seconda della domanda dello speditore ed a seconda dei termini di resa e della garanzia maggiore o minore che lo speditore richiede alla ferrovia che trasporta. Queste condizioni vengono, secondo ho potuto vedere, a variare sostanzialmente nel sistema nuovo, onde voi non potete oggi fare un calcolo preciso di confronto, non avendo criterii assoluti per presumere con quale tariffa avrebbe viaggiato la merce.

Inoltre gli esempi addotti possono essere e da una parte e dall'altra contestati, e tante volte vi danno dei risultati che vi sembrano assoluti mentre non lo sono. Per esempio, si dice che nelle regioni meridionali molti prodotti importanti subiranno un rialzo sensibile nelle spese di trasporto per andare dal luogo di produzione al mercato di vendita.

Ed io non lo contesto, ma credo di poter replicare che se quei prodotti verranno poi a pagar meno per essere portati dal luogo dove sono negoziati alla loro definitiva destinazione, se in una parola questo trasporto, che è diviso in due parti, costa un po' più una volta e molto meno un'altra, esso viene nel complesso a costar meno di prima. Il maggior costo del primo trasporto è del tutto illusorio; voi pagherete di più per trasportare il vostro prodotto dove lo vendete, ma qui lo venderete più caro perchè è diminuita la spesa che prima occorreva per trasportarlo nel luogo di consumazione.

Questo lo dico per mostrarvi che, se noi ci mettiamo a discutere esempio per esempio e caso per caso, noi incontriamo difficoltà insormontabili, che ci renderanno assai difficile il fare quel confronto sintetico che è necessario fare.

In cotesta questione delle tariffe, io dico il vero, ho un modo di vedere molto diverso e che mi permetto di esporre alla Camera, quantunque non mi senta certo nè il coraggio, nè la volontà di proporre un emendamento alla legge.

Io credo che le tariffe, per lo scopo cui sono dirette, debbano essere la cosa più mobile, la più duttile che ci sia, e penso che sia un errore lo irrigidirlle, facendole entrare in un disegno di legge. Io avrei preferito che il disegno di legge che discutiamo si fosse limitato ad enunciare i criterii di massima ai quali le tariffe medesime avrebbero dovuto essere ispirate. Credo che il concretare questi criterii in cifre precise, sia compito peculiare del potere esecutivo, d'accordo colle Società esercenti. Io avrei avuta piena fede da un lato nel modo col quale il Governo avrebbe saputo difendere gl'interessi del paese ed interpretare la volontà della Camera, dall'altro nella pieghevo-

lezza con cui le Società esercenti si sarebbero prestate a quelle esigenze che sarebbero state loro imposte per promuovere il traffico; ma, lo ripeto, io non presento nessuna modificazione in questo senso, perchè io non credo che nel mio concetto consenta l'opinione pubblica e ch'esso sia nel desiderio universale; ed io l'ho esposto soltanto per dar ragione del perchè io approvi un disegno di legge, nonostante la mia divergenza di vedute sopra questo particolare.

Io sono cioè fermamente convinto che in materia di questo genere la forza delle cose è superiore alla volontà degli uomini. Voi oggi vi siete accinti ad un'opera di gran mole, vi siete accinti a fare di un tratto ciò che i vostri predecessori non hanno potuto fare che grado a grado, tenendo conto delle varie manifestazioni del traffico.

Voi volete fare una tariffa universale, ispirata da un identico, armonico concetto; ed io credo che nel dar forma a questo concetto, voi non potrete a meno di commettere degli errori, ma credo anche che questi errori saranno corretti dalla pratica. È impossibile che le Società da una parte e il Governo dall'altra non compiano di mano in mano quell'opera di correzione che si renderà necessaria.

È stato detto da uno dei più autorevoli oppositori che coll'attuale disegno di legge le Società non saranno mai tratte a far uso della iniziativa che loro spetta per il ribasso delle tariffe. Ma, signori, queste Società così grosse che noi andiamo a creare, che s'immedesimano nella vita del paese in guisa che voi ne temete perfino il monopolio, ma non sentite che esse non possono vivere se non di una vita italiana? che esse sono portate dall'interesse proprio a svolgere le parti sane, feconde dell'economia italiana?

Cedesto è inevitabile, e ne avete avuto la prova. La Società delle Meridionali ha dovuto ribassare del 30 per cento le tariffe che le erano state assegnate nell'atto di concessione. E che questo avvenga è naturale; io non credo a questa lotta di interessi che voi temete; ove questa lotta si è manifestata ha avuto altre spinte; si trattava di Società povere o male ordinate o guidate da altri interessi; ma colla sola Società italiana che voi avete avuto finora questa lotta non ci fu; ed anzi quella Società ha reso eminenti servizi. Così che nella regione nella quale ha esercitato lo strade ferrate si è verificato uno svolgimento di traffico maggiore di quello che nelle altre parti del paese.

Voci. È vero! è vero!

Prinetti. Animato adunque da questa ferma fiducia, convinto che nelle tariffe che ci proponete vi

saranno degli errori, ma convinto altresì che fareste opera vana col volerli correggere ora, io voto in favore del disegno di legge facendo ampio assegnamento sull'opera del Governo da un lato, e su quella delle Società dall'altro; convinto che queste due opere assieme vi condurranno a creare un sistema di tariffe che, se non sarà la perfezione, si adatterà almeno a grado a grado allo svolgimento della vita italiana, come di mano in mano vi si adatti il sistema che abbiamo ora; perchè io non credo che tutti i lamenti che si elevano giorno per giorno sulle tariffe in vigore provengano da errori originarii; essi provengono da bisogni nuovi che di mano in mano si manifestano e che è ufficio degli amministratori e degli esercenti di soddisfare; ma non è vero che queste tariffe abbiano avuto sempre in sé stesse il germe di tutti gli errori che si lamentano.

Ed ora vengo, o signori, alle nuove costruzioni, altra parte del disegno di legge che è stata aspramente censurata. A dire il vero queste censure le comprendo poco. Infatti quale obbligo assume lo Stato verso le Società? Nessuno. Le Società assumono molti obblighi verso lo Stato, assumono dei doveri, ma non acquistano alcun diritto. Siete voi, onorevoli colleghi, cui spetta di disciplinare l'azione del potere esecutivo, per modo che non si abbandoni nelle mani di queste Società, che non faccia un uso eccessivamente largo delle facoltà di cui esso resta munito, di fronte a queste grandi Compagnie. Ma il Governo non viene privato di alcuna delle facoltà delle quali ora gode; e non viene nemmeno distrutto quell'organismo, se organismo si può chiamare, che è stato creato dallo Stato in questi anni, per adempiere all'onere immenso, all'onere secondo me insopportabile per esso, di costruire direttamente le ferrovie, ordinate dalla legge del 1879.

Se voi vorrete continuare a costruirle come si costruiscono ora, lo potrete; quell'organismo, quella compagine di uomini e di cose che si è venuta formando in questi anni non viene menomata; solamente avete questo enorme vantaggio, che a lato di questa compagine un'altra ne sorge; un'altra che io credo sarà più vitale, sarà più feconda, farà rendere un maggiore effetto utile alle forze dello Stato.

Spetterà a voi la scelta. Per me, auguro che il potere esecutivo affidi le costruzioni alle Società esercenti, imitando l'esempio di un paese a noi vicino; il quale, nonostante maggiori mezzi, e maggior potenza finanziaria ed economica della nostra, ha dovuto confessare che lo Stato è cattivo

costruttore, ed ha dovuto rinunciare alle costruzioni dirette. (*Benissimo!*)

Si fa torto alla legge di attribuire allo Stato, una metà dei concorsi pecuniari delle provincie e dei comuni.

Io faccio una professione di fede molto semplice: se fossi stato alla Camera quando si discuteva la legge del 1879 non l'avrei approvata.

Io ho un modo di vedere che si scosta interamente dai criterii sui quali quella legge si fonda; ma poichè voi ammettete, signori, che entri nelle attribuzioni dello Stato moderno il costruire quelle ferrovie, le quali non trovano nel traffico la ragione della loro esistenza, la remunerazione del capitale che in esse viene impiegato; poichè voi ammettete queste, o signori; della triade in cui si personifica lo Stato moderno: il Governo, la provincia e il comune; io trovo che alle ferrovie provveder deve l'erario pubblico, il solo che sia chiamato a profittare di quell'aumento di ricchezza che voi colle ferrovie mirate a promuovere.

Io sarei quindi anzi proclive ad ammettere che lo Stato assumesse tutta intera a proprio carico la costruzione delle strade ferrate; e non comprendo come si possa fare una censura a questa disposizione. (*Benissimo!*)

Da ultimo; alcuni dubbi, sono messi innanzi dagli uomini autorevoli che combattono la legge, per ciò che si attiene alle disposizioni che determinano i rapporti tra le Compagnie e la industria nazionale. Ora se un'obiezione io dovessi fare al disegno di legge, io che sono un industriale, e che sono forse un po' protezionista, è che la protezione del 5 per cento aggiunta ai dazi doganali è forse eccessiva. Ed essendo eccessiva può produrre un effetto diverso da quello cui mirate. Quando voi adagate non un'industria, che in Italia non esiste ancora, ma degli industriali in una protezione soverchia, e che appunto perchè soverchia può essere considerata precaria, ciascun industriale si sforza di profittare meglio che può delle circostanze presenti senza armarsi meglio nella lotta del lavoro, senza farvi nessun impianto nuovo, senza migliorare in nessun modo i suoi stabilimenti, senza arrivare a quella divisione del lavoro che è il solo mezzo perchè un'industria seria nasca e fiorisca. La statistica di questi anni, signori, è là per provarvi come si sia fatta in Italia una buona parte del materiale delle ferrovie; ed io me ne compiaccio. Ma credete voi, o signori, che si siano sostanzialmente migliorati gli impianti delle industrie nazionali che attendono a produrre materiali per le ferrovie? Io non lo credo. Credo che si sia fatta la fortuna di

alcuni industriali, ma non si sia creata un'industria.

Per creare un'industria, o signori, voi avreste dovuto passare sopra la legge di contabilità; voi avreste dovuto dare le ordinazioni a consegne regolari ed a lunghe scadenze; voi avreste dovuto affidare un industriale che per un lungo periodo d'anni quell'impianto ch'egli avesse fatto o perfezionato per soddisfare alle vostre ordinazioni avrebbe trovato in esse una remunerazione sufficiente, ma nello stesso tempo avreste dovuto dire a questo industriale, che se l'impianto che andava a fare non era buono, se non era provvisto di tutti i meccanismi che l'industria degli altri paesi offriva a lui, egli non avrebbe potuto sostenere la giusta concorrenza che è la fonte e la vita di ogni industria. Signori miei, come volete che un industriale spenda delle somme ingenti ad impiantare degli stabilimenti in un paese dove il solo, il suo unico cliente è il Governo? E come volete che esso faccia assegnamento su tale cliente quando le ordinazioni non possono andare oltre un anno, e quando per volgere di eventi, di uomini e di cose, egli non può essere certo che domani non prevalga nell'indirizzo del Governo un concetto del tutto opposto a quello che oggi prevale?

E d'altra parte, in questi anni voi avete dato abbondanti commissioni agli industriali italiani a prezzi che, io credo, sono piuttosto onerosi per lo Stato. Avete fatto bene, io dico, perchè per lo meno qualche cosa nel senso di sviluppare, di ammaestrare le maestranze in questo genere di lavori si è fatto. Ma io non credo sia un buon sistema quello che si è usato, d'impegnare sul bilancio i fondi degli anni remoti, credendo in certo qual modo di far pagare agli industriali l'interesse di questo denaro.

Per quanto le condizioni dell'erario possano essere poco floride (io credo che siano buone), in ogni modo sarà certo men difficile per lo Stato aver denari che non lo sia per l'industriale che lavora e che dal suo lavoro trae la sorgente della sua vita; onde questo interesse che voi credete di guadagnare da un lato voi lo pagate raddoppiato o triplicato sul prezzo maggiore e sulla meno buona qualità del lavoro.

Per cui, sotto ogni aspetto, io credo che il contratto attuale assicuri lo svolgimento dell'industria nazionale; voi accordate ad essa una protezione che si può discutere se sia soverchia, ma che non si può dire certamente che sia troppo tenue; poichè sommando il 5 per cento, ammesso dalla legge col 10 od 11 per cento (che arriva fino

a 12 in certi casi, per le differenze del dazio), voi venite a concedere all'industria nazionale una protezione del 15 o del 16 per cento; mentre gli industriali avranno poi l'enorme vantaggio che le Società potranno, ufficialmente per due anni e officiosamente per un più lungo periodo di tempo, assicurare loro importanti e regolari consegne di lavori.

Potranno farlo, ho detto, ufficialmente per due anni, poichè ho visto nel capitolato che ad un solo biennio si estende la durata del preventivo che le Società devono presentare al Governo per l'impiego dei fondi destinati a quest'uopo; officiosamente lo potranno fare per un periodo più lungo; e mi spiego.

Le Società conoscono fino da ora l'ammontare dei fondi che il Governo dovrà negli anni futuri destinare a questo scopo; e siccome è loro interesse non solo che la qualità del materiale fornito sia ottima, ma anche lo averne con una determinata somma la maggiore quantità possibile, poichè ciò si tradurrà in un miglioramento del trasporto; così esse saranno interessate a spendere meglio che potranno il danaro dello Stato, e avranno convenienza ad impegnare la loro parola verso gl'industriali italiani, più che sicure che il loro impegno non porterà nessun disturbo, nessun onere alla loro finanza.

Io ho esaminato con la maggior brevità che per me si poteva tutte le obiezioni che sono state fatte al disegno di legge che ci sta dinanzi. Da quanto ho detto voi comprendete facilmente la mia conclusione.

Partigiano risoluto dell'esercizio privato, io mi sono fermamente convinto di poter approvare questo disegno di legge colla coscienza di rendere un servizio al mio paese dal punto di vista dell'economia, della finanza e della politica. Certamente questo contratto non sarà ciò che di migliore si possa immaginare; anch'esso soggiace a quella legge cui tutte le cose umane soggiacciono, di avere cioè dei difetti.

Ma non ostante questi difetti, sono convinto che esso convenga al mio paese, ed esorto caldamente coloro che sono partigiani, come io lo sono, dell'esercizio privato, a votare in favore alla legge che abbiamo dinanzi.

Ora, prima di chiudere, io mi permetterò di dire brevemente, perchè, ripeto, non mi faccio illusione di poter convertire alcuno degli avversari al mio modo di vedere, le ragioni per le quali approvo l'esercizio privato sia sotto l'aspetto economico, che sotto il finanziario, ed il politico.

Signori, non da un anno, ma da dodici anni

si aspira in Italia ad un buon esercizio ferroviario.

Dal giorno in cui la Società dell'Alta Italia, e quella delle ferrovie Romane avevano compreso che erano condannate a morire, dimisero ogni sforzo per migliorare le condizioni del traffico. In Italia poi noi abbiamo soggiaciuto a questo lungo periodo di provvisorio, nel quale, contro tutti gli inconvenienti della provvisorietà, non abbiamo avuto, noi utenti delle ferrovie, nemmeno il gusto di reclamare, perchè dovevamo reclamare contro il Governo stesso che esercitava.

Sotto questo rapporto, affidando a Società l'esercizio delle strade ferrate, avete il vantaggio di acquistare una autorità cui potete reclamare contro un cattivo servizio; ed un'autorità la quale è fornita di armi e difese sufficienti a mettere a dovere l'esercente. Oggi contro il Governo quale arma rimane agl'industriali italiani? Quella di ricorrere ai tribunali. Grazie tante. (*Si ride*)

D'altra parte, se per avventura la Camera avesse a respingere il disegno di legge che abbiamo dinanzi, vi fate voi illusione che un'altra via potrebbe essere in breve prescelta, e con serio risultato? Io non ho nessuna autorità per dar giudizio, nè come uomo politico, nè come uomo di parte in questa questione, ma io credo fermamente che dopo otto anni durante i quali questo argomento consumò Ministeri e ministri, non ci sarebbe da sperare in una pronta soluzione del problema, se per avventura oggi avesse a naufragare questa che ci si propone.

In riguardo alle finanze, certamente, o signori, non è un beneficio grandissimo quello che ci arreca immediatamente questo disegno di legge; ma non è nemmeno cosa da trascurare.

Io non ripeterò calcoli che già sono esposti nella relazione, ed in un modo così chiaro, e così documentato, che non potrebbe desiderarsi migliore. Ma pure non sembra a voi che, considerando la questione da un aspetto più elevato, non sia un vantaggio enorme quello di vedere resi più solidi i confini in cui si muove il già eccessivamente cospicuo bilancio italiano? E non pare a voi che sia qualche cosa da prendersi in grandissima considerazione, l'incremento che verrà al credito pubblico del nostro paese dal potere misurare, anche da lontano, il valore potenziale dell'erario nostro, e la solidità che esso presenta ai suoi creditori?

La nostra politica finanziaria, permettetemi di esporre questa mia idea, io credo che in questo periodo deve mirare ad un intento importantissimo

e preciso. Noi dobbiamo arrivare, se è possibile, ad approfittare di questo periodo, in cui tutto il mercato finanziario tende ad un gran ribasso del danaro, per arrivare alla conversione della rendita. (*Movimenti a sinistra*)

Questa è un'opinione mia individuale. Sarà una illusione, ma io credo che questo sia lo scopo, che dobbiamo prefiggerci. Ed a questo scopo gioverà molto l'operazione che noi stiamo per compiere. Gioverà per l'enorme solidità che voi darete al nostro credito fuori, e dentro il nostro paese chiudendo il gran Libro; gioverà, perchè giova sempre interessare molte di quelle potenze bancarie che hanno influenza nello svolgimento della finanza del mondo, per un lungo periodo di tempo al rialzo dei nostri valori. E questo intento, verso il quale io dico che noi dobbiamo acuire lo sguardo, io l'apprezzo non solo dal punto di vista dell'economia, che esso potrà portare all'erario, ma soprattutto dal punto di vista della diminuzione che sul mercato italiano subirà l'interesse del danaro.

La rendita, o signori, è la grande regolatrice dell'interesse del denaro nelle società moderne. Ed io vi posso assicurare, che una delle ragioni, la principale forse, della nostra inferiorità produttiva, consiste nell'elevatezza maggiore della remunerazione che in Italia i capitali chiedono all'industria e all'agricoltura in confronto degli altri paesi produttori. (*Bene!*)

Il ribasso dell'interesse sarà il maggior sollievo che voi potrete portare a quella crisi agricola che oggi impensierisce tutti. Noi abbiamo in Italia 11 miliardi di debiti sulla proprietà fondiaria di cui 7 pagano un interesse. Se voi giungerete a diminuire soltanto dell'un per cento il tasso del danaro, sgraverete la proprietà italiana di 70 milioni all'anno. (*Benissimo! a destra e al centro*)

Ed io non avrei parlato di quest'argomento, se non avessi la convinzione che il giorno in cui l'industria e l'agricoltura italiana potranno avere il danaro a miglior mercato, sia meno lontano di quello che a molti può parere; ed io lo auguro ardentemente quel giorno; saluteremo in esso il preludio di un'epoca di prosperità e di grandezza.

Vengo ora, o signori, alle ultime cose che io volevo dirvi, vale a dire alle ragioni politiche per le quali sono favorevole a questo disegno di legge.

Io non posso certo parlare della sistemazione dei partiti nella Camera; sono ultimo gregario e non ho nemmeno per parlare di ciò le ragioni di un'assoluta disciplina. Il sentimento mio della disciplina di partito non è mai stato e non sarà mai tale non solo da distruggere, ma nemmeno da

diminuire la mia più ampia ed assoluta indipendenza di sentimento e di pensiero. Ma tra le due grandi tendenze politiche le quali debbono e possono determinare l'attitudine che un uomo politico assume nella vita del suo paese, tra la tendenza cioè conservativa e la tendenza radicale, progressista, come volete, (*Mormorio a sinistra*) non ho bisogno di dirvi, sarebbe un pleonasmo se lo dicessi, sotto quale di esse io mi schieri.

Voci a sinistra. Lo sappiamo, lo sappiamo!

Prinetti. Io sono della opinione di coloro i quali, volgendo lo sguardo all'avvenire, si danno pensiero, fin d'ora, di rinvigorire quelle forze e quelle difese le quali valgano ad impedire che le società moderne, nelle loro febbrili, infinite aspirazioni verso l'ideale della umana perfettibilità, si lascino fuorviare, si lascino sedurre da teorie che io credo sbagliate e dannose, perchè porterebbero a urti violenti, a soluzioni di continuità nel progresso umano. Ora, nell'ordine di queste forze, di queste difese, io do una importanza massima ad un sentimento robusto, ad una fede inconcussa nella libertà; nella libertà, in quanto è intesa a promuovere lo sviluppo continuo e progressivo della iniziativa individuale, dell'azione privata, di fronte alla ingerenza, all'azione dello Stato.

Per me, questo disegno di legge rappresenta un passo importante verso il decentramento economico, finanziario e politico; e per questo lo approvo. Non è già un sentimento di partito o la fiducia, che pure ho grandissima, verso gli uomini che stanno al potere, che mi portano a votare questo disegno di legge; ma è piuttosto, se volete, il fatto che essi abbiano presentato questo disegno di legge, che essi abbiano col sostenerlo, accennato ad una via che io reputo savia e benefica, che mi induce a votare per loro.

Proseguite, o signori, su questa via; (*Risa ironiche a sinistra* — Bravo! bravo! *a destra e al centro*) e, fino a che proseguirete in essa, per quel poco che voi possiate tenere al mio povero voto, fino a quel giorno, signori ministri, io sarò con voi. (*Commenti a sinistra; approvazioni a destra e al centro* — *Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Annuncio di interrogazioni.

Presidente. Essendo presente l'onorevole ministro degli affari esteri, gli domando se e quando intenda rispondere alla seguente domanda di interrogazione, che fu presentata dall'onorevole Canzi nella tornata di sabato:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare il signor

ministro degli esteri e quello di agricoltura, industria e commercio circa alla politica coloniale. „

Mancini, ministro degli affari esteri. D'accordo col mio collega, accettiamo l'interrogazione dell'onorevole Canzi, e risponderemo alla medesima in continuazione delle altre interrogazioni il cui svolgimento è stato stabilito per il giorno 14 di questo mese.

Presidente. È presente l'onorevole Canzi?

Voci. Non c'è.

Presidente. L'onorevole Canzi non essendo presente, gli sarà comunicata la risposta dell'onorevole ministro degli esteri.

L'onorevole Branca, insieme cogli onorevoli Fortunato e Plastino, ha presentato la seguente domanda d'interrogazione:

“ I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri di grazia e giustizia e delle finanze circa le conseguenze dell'incendio degli uffici della conservazione delle ipoteche, del registro e del catasto in Potenza, e sui provvedimenti più solleciti per provvedere alla rinnovazione dei registri perduti. „

Prego l'onorevole ministro delle finanze di voler dichiarare se e quando sia disposto a rispondere a questa interrogazione.

Magliani, ministro delle finanze. Si stanno raccogliendo informazioni precise sulle cause e sulla qualità ed estensione dei danni per vedere quali provvedimenti occorranò nell'interesse della finanza e del pubblico; appena queste informazioni saranno pervenute al Ministero, io mi farò debito di avvertirne privatamente gli onorevoli interroganti, e, d'accordo con loro e col ministro di grazia e giustizia, si stabilirà il giorno per lo svolgimento di questa interrogazione.

Presidente. Onorevole Branca, ha udito la risposta dell'onorevole ministro?

Branca. Io accetto la dichiarazione dell'onorevole ministro, solo chiederei, che, ove si ritenga necessario qualche provvedimento legislativo, questo sia, fin d'ora, studiato in guisa che, quando le notizie saranno pervenute, si possa provvedere sollecitamente; poichè si tratta di un'intera provincia di 500,000 abitanti, che è priva dei documenti essenziali ai rapporti civili.

Presidente. Sta bene.

Seguito della discussione del disegno di legge per l'esercizio e la costruzione delle ferrovie.

Presidente. L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare.

Voci. A domani! (*Rumori*)

Presidente. Ma che domani! Onorevoli colleghi, sono appena le cinque.

Onorevole Gabelli, ha facoltà di parlare.

Gabelli. Sono dolente di dovere incominciare sotto la minaccia dell'impazienza della Camera, e lo sono per due ragioni: la prima perchè non potrò essere molto breve; l'argomento è vasto assai ed è assai difficile il poterlo contenere in brevi parole; la seconda perchè dovrò riescire noioso, più noioso del solito (*Si ride*); perchè è impossibile trattare questo argomento senza ricorrere ad una lunga serie di cifre, e non sono per verità le cifre la cosa più dilettevole.

Non tratterò la questione dell'esercizio privato e dell'esercizio governativo. È una questione intorno alla quale le mie professioni di fede sono già molto vecchie e molto conosciute. Due sole osservazioni io mi permetterò di fare a quelli che hanno sostenuto e sostengono l'esercizio privato. L'onorevole Di Blasio disse l'altro giorno: “ Io, da quando fu votato l'esercizio privato, ho cambiato d'opinione. „

Non è il solo onorevole Di Blasio che abbia cambiato opinione; ed io che d'ordinario vado poco d'accordo con altri in questioni ferroviarie mi trovo fortunatamente d'accordo con tutta la Camera, salva una semplice differenza cronologica. Sono d'accordo colla Sinistra del 1876 e sono d'accordo colla Destra del 1884. (*ilarità*) Sono rimasto perfettamente convinto dell'esercizio privato, come lo era quando scrissi contro l'esercizio governativo.

Una seconda osservazione farei ai sostenitori dell'esercizio di Stato. Ora i più ardenti oppositori delle convenzioni sono i sostenitori dell'esercizio di Stato. Ma esercizio di Stato a me pare che null'altro significhi se non che esercizio condotto dal Governo. Ora, è il Governo che ha concluso queste convenzioni di cui non siete contenti. E perchè dunque credete che quel Governo il quale conclude delle cattive convenzioni per l'esercizio ferroviario, debba poi essere il più adatto a condurre gli esercizi ferroviari? (*Viva ilarità. — Interruzioni a sinistra*) So perfettamente che voi direte che non è questo il Ministero che, secondo voi, dovrebbe condurre gli esercizi di Stato.

E sta perfettamente: voi potrete aver la fiducia che un altro Ministero diverso da quello conduca lodevolmente gli esercizi di Stato; ma, signori, nessun Ministero, nessun partito dura eterno al potere, e quando a voi fosse dato di condurre gli esercizi di Stato, potrebbe venire un giorno in cui a questo stesso Ministero che vi presenta delle

cattive convenzioni fosse affidato l'esercizio delle ferrovie.

Fatte queste sole osservazioni intorno alle ragioni dell'esercizio di Stato, passo all'esame delle convenzioni.

Gli scopi del contratto sono, al mio modo di vedere, parecchi, vale a dire: dare uno stabile assetto alle ferrovie; dare al paese un buon esercizio ferroviario; provvedere a che le nuove costruzioni procedano più alacramente di quanto siano andate finora; assicurare stabilità al bilancio dello Stato.

Per questi scopi del contratto, due disposizioni trovo che a me sembrano completamente estranee, la diminuzione, cioè, del concorso dei comuni e delle provincie determinato dalla legge del 1879, e la facoltà data al Governo di concedere altri mille chilometri di strade ferrate della quarta categoria; sono due disposizioni che a me paiono non concordanti con la natura di questa legge, e però ne discorrerò separatamente.

Dopo detto qualche parola sul prezzo attribuito al materiale sugli approvvigionamenti, parlerò: del capitale, che si stabilisce in 144 milioni, per dare stabile assetto, alle strade ferrate, per mettere, come disse l'onorevole ministro dei lavori pubblici, in perfetto assetto di guerra le nostre strade ferrate; del fondo di riserva, e della cassa dell'aumento patrimoniale per riconoscere se siamo sufficienti agli scopi a cui sono destinati; della percentuale, ed in genere dei compensi che si danno alle Società; dei corrispettivi che si danno alle Società per i servizi che ci rendono, poichè a me pare che non sia la sola percentuale il compenso che si paga alle Società; della completa o non completa risoluzione delle difficoltà, per le quali oggi il paese non è contento della esecuzione della legge del 1879; delle conseguenze dell'adozione delle nuove tariffe; finalmente della ragionevolezza di introdurre nella legge i due articoli, relativi alla facoltà del Governo di concedere i mille chilometri, ed abbuonare la metà del concorso a comuni e provincie.

Noi vendiamo il materiale mobile e gli approvvigionamenti. Non mi fermo a risguardare se sia una vera vendita, o se sia un prestito con pegno. Codesta questione in complesso non tocca l'essenza del contratto.

Forse un altro modo avrebbe reso più evidente lo scopo a cui si mirava; forse con un altro modo si rendevano più logiche alcune disposizioni della legge, ma in complesso non è che questione di forma, ed io abbandono interamente questa questione.

Il Governo vende dunque il materiale. Quando il Governo si è deciso a riscattare le ferrovie dell'Alta Italia comperando naturalmente anche il materiale io dissi a quell'uomo grande del quale deploriamo tutti la perdita, all'onorevole Sella: una vera e seria giustificazione della compra che fate delle strade ferrate, a mio modo di vedere non istà che in un solo scopo, ed è quello di rivendere le strade ferrate.

La stessa proposizione ho ripetuta alla Commissione d'inchiesta: oggi noi non vendiamo le strade ferrate, ma vendiamo il materiale mobile e consegniamo le strade ferrate. È già un principio dell'adempimento di una profezia che io non credeva che avesse tanto presto a verificarsi. Vendiamo il materiale delle strade ferrate, e lo vendiamo a stima. Il materiale dell'Alta Italia l'abbiamo comprato non a prezzo di stima, ma a prezzo d'inventario. Questa *politica ferroviaria* di vendere oggi per ricomprare domani e rivendere dopodomani non è, credo, la politica più utile allo Stato. Ed una prova parmi di ricavarla dallo stesso preventivo che si è fatto per il prezzo del materiale mobile.

Abbiamo visto che lo Stato debbe ricevere, salvo tutto quanto porterà la stima, tra materiale mobile e approvvigionamenti (ricordiamo ben fermamente, o signori, che oltre al materiale mobile si parla di *approvvigionamenti*), un capitale di 250 milioni.

Nelle convenzioni è preventivato che debbano le Società avere: una un capitale di approvvigionamento di 21 milioni; l'altra un capitale di approvvigionamento di 19 milioni; in tutto 40 milioni.

Per la fiducia che io ho nel Governo, debbo ritenere che oggi le nostre strade ferrate affidate all'esercizio dello Stato, non siano sprovvedute dell'approvvigionamento che è giudicato necessario quando debbano essere esercitate dalle Società.

Ho quindi la persuasione, (benchè in nessuna maniera dimostrata, poichè nessun dato abbiamo in proposito) che anche oggi gli approvvigionamenti delle nostre strade ferrate corrispondano a queste cifre che il Governo impone alle Società. Per conseguenza il valore del materiale mobile resta determinato in 210 milioni, coi quali, secondo quanto ce ne dice la Commissione, si acquistano 1245 locomotive, 4564 carrozze, 28,025 carri. La Commissione stabilisce anche un prezzo di questo materiale, e ritiene che il valore di una locomotiva ascenda a 60,000 lire; quello di una carrozza a 9,000 lire, e quello di un carro a lire 4,000. L'enunciazione di queste cifre basta per far credere che il prezzo attribuito a questo ma-

teriale è il prezzo medio, il prezzo del materiale come adesso si trova; tanto più che è risaputo che una forte locomotiva di montagna costa dalle 100 a 115 mila lire.

Sono contento che l'onorevole La Porta mi esprima in proposito il suo assenso.

La Porta. Non ho espresso niente.

Gabelli. Mi pareva di aver veduto un movimento di assenso. In ogni modo, la Commissione ha calcolato il valore delle locomotive in lire 92,700,000; delle carrozze in lire 41,076,000; dei carri in lire 112,100,000; in tutto 245,876,000. Ora, invece di questi 246 milioni circa, le Società ci pagano il materiale mobile con 210 milioni. Può darsi che la stima venga a modificare il tutto; non lo nego; ma intanto faccio osservare che la prudenza è rimasta intera dalla parte delle Società; poichè i 35 milioni di differenza sono una differenza in meno, e le Società non hanno contrattato di sborsare quanto potesse corrispondere a qualche cosa di più, ma piuttosto a qualche cosa di meno.

Dette queste pochissime cose sul prezzo del materiale, passo ad una questione molto più grossa e molto più importante, a quella, cioè, dei 144 milioni che si vogliono spendere per mettere le nostre ferrovie in pieno assetto di guerra.

Lo stato delle nostre ferrovie è fuori di discussione. Oramai, non il pubblico solo, nè la Camera sola lo sanno; ma il Governo stesso ha dichiarato, ampiamente dichiarato, che le ferrovie nostre sono ridotte in pessime condizioni. Non è dunque sull'essere o non essere le ferrovie in cattive condizioni che si deve discutere; è semplicemente sulla misura di queste cattive condizioni delle nostre ferrovie, e sul quanto occorra a portarle nel pieno assetto di guerra.

Questo quanto sarebbe stato più conveniente il determinarlo (almeno a me così pareva) un poco più specificatamente di quanto sia stato determinato nei documenti che ci sono stati presentati.

È una semplice enumerazione di lavori da farsi in blocco. E io non posso credere che al Governo mancassero degli elementi più particolareggiati per specificare in quali opere, almeno per categorie, un poco più dettagliate, occorra di spendere i 144 milioni. Così, come a me, parve anche alla minoranza della Commissione, la quale ha domandato appunto questi schiarimenti; ma nè il Governo ha creduto di darli, nè la maggioranza della Commissione ha creduto di poterli richiedere.

Siamo dunque ridotti a fare delle semplici induzioni. Il giudizio se i 144 milioni possano bastare o no, al pieno assetto delle ferrovie, deve

esser basato sopra semplici indizi; indizi però abbastanza significanti, molto più significanti che non una semplice asserzione come quella che ho udito un momento fa dall'onorevole Prinetti, e che scapita molto del suo valore di fronte alla testimonianza della Commissione e del suo relatore.

È vero che la Commissione dice che il Governo deve avere studiato, e che la maggioranza della Commissione fida completamente negli studi fatti dal Governo; e qui vorrei dire che nella opinione mia, il mandato di una Commissione non è quello di riferirsi interamente al Governo. Imperocchè ai colleghi da noi eletti a formare una Commissione noi non domandiamo, se abbiamo o no fiducia nel Governo, ma li incarichiamo di esaminare e di criticare quello che abbia fatto il Governo; li incarichiamo di dirci il loro giudizio che deve poi illuminare il nostro.

In ogni modo nei documenti che ci furono presentati, si accenna a un conto della Società dell'Alta Italia, col quale si fanno ascendere i bisogni delle sue linee a 132 milioni, e questo conto di 132 milioni di spese, è in perfetto accordo con un conto presentato tre o quattro anni or sono, e che induceva a ritenere che i bisogni di quella rete ammontassero a 106 milioni. Le ferrovie sono andate decadendo anche da tre o quattro anni a questa parte, e quindi pare a me assai giustificato oggi il conto di 132 milioni, se poteva essere giustificato alcuni anni fa quello di 106.

Ricordo inoltre alla Camera che, in una discussione avvenuta alcuni mesi or sono sulla legge per alligare 9 milioni in conto spese capitale, io facevo un preventivo a modo mio, asserendo che le spese da farsi per mettere in buon assetto le ferrovie, dovevano oscillare fra un minimo di 200 milioni, ed un massimo di 300 milioni. L'onorevole ministro non combatteva la mia asserzione; egli si riferì semplicemente alla presentazione di una nuova legge, cioè di questa che abbiamo sotto gli occhi, per giustificare quelle previsioni che a lui parevano giuste.

Io ammetto senza esitanza, che l'onorevole ministro creda che bastino all'intero assetto delle ferrovie nostre 144 milioni. Ma io ho i miei dubbi che in questa fiducia consenta la Commissione, la quale, nella relazione, così scrive: "Nè si creda con ciò (questo ciò sono i 144 milioni) (*Ilarità*) di avere provvisto a tutto, ma è qualche cosa, con cui, non solamente si riparerà in gran parte al passato, ma in una certa misura si provvede anche ad un prossimo futuro, cioè almeno al periodo

quadriennale durante il quale si eseguiranno i lavori. »

È dunque evidente che la Commissione non è gran fatto convinta che bastino questi 144 milioni. E io aggiungo che, a mio modo di vedere, dopo di avere fatto uno sforzo per mettere le ferrovie in perfetto assetto di guerra, ci accorgeremo di non aver conseguito lo scopo che era in cima ai nostri desiderii e alle nostre speranze.

Nei fondi di riserva, noi mettiamo in cumulo il 10 per cento delle entrate lorde. Questo fondo di riserva essendo il prodotto lordo iniziale di 212 milioni sarà adunque di 21,200 lire. Ma è poi vero, o signori, che sia un fondo di riserva? Non dimenticate che la parte principalissima di questo così detto fondo di riserva deve essere impiegato per pagare gli interessi della somma corrisposta dalle Società come prezzo del materiale mobile e dell'approvvigionamento.

Non resta dunque come fondo di riserva il 10 per cento del prodotto iniziale lordo; ne rimane una sola parte, una piccola parte; poichè dobbiamo pagare per interesse, il primo anno, lire 12,820,000, e negli anni successivi 14,480,000; cioè a dire che quello che effettivamente mettiamo come fondo di riserva, è, nel primo anno di lire 8,380,000; negli anni successivi 6,720,000. Non siamo alla terza parte del così detto fondo di riserva che pur deve bastare a tutto.

Un primo dato di presunzione sulla sufficienza di questo totale del fondo di riserva, io lo ricavo da una cifra che mi offre la Commissione.

La Commissione ci dice che nell'anno 1882 a cui riferisce i suoi conti, le spese straordinarie della Società delle Meridionali asciesero a lire 2,863,000; e si divisero così: lire 1,484,000, per ispesi di armamento; il resto, per altre spese. Le spese straordinarie della Società delle Meridionali, pel solo armamento, asciesero dunque, ricordatelo, a 1,484,000 lire. Un semplice conto di proporzionalità ci porta per conseguenza a concludere che per le spese straordinario *d'armamento* per la intera rete continentale (una volta per sempre dico che faccio tutto quanto il ragionamento sulla rete continentale; essendo ogni mio appunto applicabile, eccetto che nelle cifre, anche alla rete della Sicilia); il fondo di riserva dovrebbe ascendere a 7,900,000 lire; questo se non ci fosse di mezzo un certo affare di interessi composti, del quale dirò di qui a poco.

Ma questo conto di proporzionalità sopra un solo numero conduce a pochi risultamenti pratici. È necessario di esaminare un po' minutamente questi diversi fondi di riserva, per conoscerne la

sufficienza: poichè dalla sufficienza dei fondi di riserva e del fondo assegnato alla cassa per aumento di capitali, dipende interamente che le nostre ferrovie abbiano a mantenersi in quel pieno assetto di guerra, che può contentare le domande del pubblico, e può far sì che la rete ferroviaria risponda ai desiderii e alla volontà del paese.

La prima parte di questi fondi di riserva è destinata a rimediare ai danni di forza maggiore. Due ragioni ci adduce la Commissione a giustificare la sufficienza di questa parte di fondi: l'esempio dell'Olanda, e un riferimento al passato.

Dico il vero, il riferimento all'Olanda l'ho assai poco capito. Che l'Olanda abbia potuto, anche con 200 lire al chilometro, provvedere ai danni eventuali di forza maggiore, può darsi; ma le gallerie dell'Olanda molto probabilmente non saranno schiacciate dalle pressioni delle montagne. (*Si ride*)

Molti e molti danni che avvengono nelle nostre linee in conseguenza della pessima natura dei terreni sui quali corrono, non possono verificarsi in Olanda. Se la natura paludosa di quel paese, se la minaccia del mare può costituire per le ferrovie olandesi qualche pericolo, questo è ben diverso da quelli che minacciano le ferrovie nostre, quando vediamo schiacciarsi le gallerie dei Giovi o quelle di Ariano; quando vediamo il mare portar via chilometri e chilometri di ferrovia; quando abbiamo delle linee e con opere colossali, come la ligure, esposte a tanti pericoli. (*Bene!*)

L'esempio dell'Olanda, seppure ha un'importanza, l'ha in questo unico senso, di dimostrare che se 200 lire sono sufficienti per l'Olanda, non possono assolutamente essere sufficienti per l'Italia.

L'altra ragione è l'esperienza passata. Ma in qual modo e per quali vie la Commissione abbia concretata nella cifra di lire 200 quest'esperienza del passato, non ci è dato ricavarlo dalla relazione. Se l'esperienza del passato una cosa c'insegna è questa: cioè, che tutte le amministrazioni ferroviarie, e non quelle antiche soltanto, erano renitenti a mettere in conto manutenzione, sia pure straordinarie, molte spese che dovevano pure entrarci, e le portavano invece in conto d'aumento di capitale. Tre mesi fa, appunto discutendosi quella legge per lo stanziamento di nove milioni sul conto capitale, io osservava al Governo che erano state portate in conto capitale alcune opere che non potevano esserlo in nessuna maniera.

Ora, tutte queste spese che le antiche amministrazioni ponevano là dove non potevano essere messe, vanno tutte quante a carico delle lire 200 che devono servire per i danni provenienti da forza maggiore.

Io ammetto la piena buona fede dell'amministrazione ferroviaria, e credo nell'oculatazza del Governo. Ma la determinazione di un limite fisso fino al quale questo danno debba stare a carico della Società esercente, e passato il quale debba andare a carico del Governo, mi pare assai difficile a farsi.

Le amministrazioni ferroviarie avranno interesse a fare crescere il danno, tanto perchè vada a carico del fondo di riserva, piuttostochè a carico dei mantenitori ordinari. Ma anche ammesso che questo non succeda, io credo dimostrato fuori di dubbio, che il fondo di lire 200 al chilometro, non può essere sufficiente al mantenimento delle nostre strade.

Noi, o signori, abbiamo in esercizio 7954 chilometri di ferrovie sul continente secondo la misura che ci è data dalla Commissione. Facciamo il conto all'ingrosso: mettiamo 8000 chilometri. A 200 lire per chilometro, abbiamo la cifra di un milione e 600 mila lire in totale. Ora io domando: chi vorrebbe pigliarsi l'impresa di provvedere a tutti i danni straordinari, cagionati da piene, schiacciamenti di gallerie, danni di mareggiate e via dicendo, per un compenso complessivo di lire 1,600,000? Nonostante, come ho detto, che molte spese di manutenzione siano state indebitamente portate in conto aumento di capitale, pure sappiamo tutti quanti milioni abbiamo pagati!

Dunque, ripeto, che queste 200 lire al chilometro, le quali formano una cifra complessiva di un milione e 600,000 lire, non è possibile che bastino a tutto quanto è danno di forza maggiore.

Passiamo ora ai fondi di riserva pel cambiamento degli armamenti. Abbiamo una parte delle nostre linee armate con rotaie di acciaio e una parte ancora con rotaie di ferro. Intanto è bene notare la differenza che corre tra i binari d'armamento e i binari d'asse.

Di binari d'asse ne abbiamo 7954 chilometri; di binari armati e nei quali entrano tutti i raddoppiamenti pei servizi di stazione, e via dicendo, ne abbiamo un numero molto maggiore. Questa differenza deve essere bene intesa, perchè il fondo di riserva è stato fatto, non tenuto conto dei binari d'armamento, ma tenendo conto solamente dei binari d'asse. Abbiamo dunque, armati in acciaio, 5350 chilometri, armati in ferro 4351. Dei bi-

nari di ferro è inutile di occuparci qui, perchè il cambio dell'armamento di questo genere va addebitato alla cassa aumenti patrimoniali. Per la rinnovazione degli armamenti d'acciaio (parte metallica) il fondo di riserva è stabilito in lire 250 al chilometro per i tronchi a doppio binario, ed in lire 150 al chilometro per i tronchi a semplice binario. Per il cambiamento degli acciai, la Commissione crede che per mutare un chilometro di rotaie di un binario occorran lire 9652, calcolando in sette centesimi e mezzo al chilogramma il valore dell'acciaio vecchio.

Ora è a notare che l'acciaio vecchio ha pochissimo uso; il ferro vecchio viene molto adoperato, ma l'acciaio vecchio credo che sarà impossibile venderlo al prezzo supposto dalla Commissione.

Pur tuttavia accetto come dato di fatto la cifra della Commissione, cioè che nel cambiamento delle rotaie di acciaio occorran 9652 lire al chilometro. Se ogni anno si dovesse spendere la somma stabilita dalla Commissione, le rotaie dovrebbero durare 74 o 75 anni. Ma la Commissione ha perfettamente intesa l'arditezza di simile ipotesi; e per rimediare ha fatto il conto, che già si sapeva fatto dal Governo, il conto vale a dire degli interessi composti, mettendo da parte l'importo medio annuo a capitale di riserva.

Io non sono molto persuaso che il Governo, e specialmente il nostro Governo, che ogni anno si trova costretto a fare debiti, abbia la possibilità di fare questo risparmio speciale per gli armamenti ferroviari. Ma ammettiamo pure anche questo. Quello che non posso ammettere è che il conto debba esser fatto tenendo conto della durata media degli armamenti. Non si tratta di durata media, o signori; si tratta di vedere se e quanti armamenti dobbiamo cambiare anche oggi; se siamo o non siamo in pieno turno di cambiamenti. Poichè se siamo in pieno turno di cambiamenti; se siamo in piena necessità di destinare oggi quel fondo pel cambiamento delle rotaie, naturalmente non potremo collocarlo a risparmio; è chiaro.

Ora a me pare che effettivamente noi siamo in questo pieno turno di cambiamento. Noi abbiamo delle linee armate in acciaio, delle quali fu terminato il cambiamento undici anni or sono. Naturalmente le linee in cui si è cominciato a mettere le rotaie in acciaio, sono le linee di massimo traffico, di massima pendenza, sulle quali camminano macchine di 50, 52, 54 tonnellate, e non le linee, su cui pochissimi sono gli sforzi. Queste linee armate da 12, 13, 14 anni, hanno tutte le necessità di essere rinnovate; e per ci-

tare degli esempi, noi abbiamo tre linee, nientemeno che i Giovi, la Porretta, e il Cenisio, il cui cambiamento non può essere differito di molto per aspettare la maturazione di una parte almeno di quegli interessi composti, sui quali la Commissione ha fatto tanto affidamento. E quindi anche a questo oggetto, è indubitato che non saranno sufficienti i fondi di riserva.

Veniamo al terzo dei fondi di riserva: a quello per il rinnovamento del materiale mobile. Secondo la Commissione, noi abbiamo una singolare ricchezza di materiale, e debbo dire per la verità esser questa la prima volta che sento asserire che il nostro materiale mobile è esuberante ai nostri traffici: ho sempre invece udito dire che vi erano inconvenienti appunto derivanti da deficienza di materiale mobile, che si pensava a provvedere, e che si studiava il modo di riparare. Abbiamo tanto studiato, o signori, da ridurci, nello scorso anno, a non poter più portare le merci; mentre oggi la Commissione ci dice: Siamo esuberantemente ricchi, e il materiale mobile avanza. (*Si ride*) Ecco infatti le parole della Commissione:

“ È ammesso dagli ingegneri italiani... ” (Vermamente un ingegnere italiano mi pareva d'esserlo anche a me che non l'ammetto). (*ilarità*) “ È ammesso dagli ingegneri italiani, che si occupano di servizio ferroviario, occorrere in media, sulle nostre reti continentali, locomotive 7. 5, carrozze 24 e carri 140 pel traffico corrispondente a lire 1,000,000 di prodotto lordo annuo. Nel corrente anno 1884 sul complesso delle ferrovie continentali si hanno 1545 locomotive, 4564 carrozze e 28,025 carri con un prodotto lordo presumibile che si può ritenere di circa 191 milioni. Risulta da ciò: che sono rispettivamente 8, 24 e 147 i numeri delle locomotive, delle carrozze e dei carri di cui presentemente si dispone per ogni milione di prodotto; che le reti continentali sono nel loro complesso sufficientemente dotate di materiale rotabile. ”

Dai numeri, effettivamente, non risulta il solo *sufficientemente*. Se abbiamo 24 carrozze perchè 24 dobbiamo averne, abbiamo sufficientemente provveduto; ma se abbiamo 8 locomotive mentre ce ne occorrono 7 e mezzo, ci avanza mezza locomotiva; se abbiamo 147 carri mentre ce ne occorrono 140, ci avanzano 7 carri. Dunque non c'è dubbio, il materiale mobile *ci avanza*.

La Commissione fonda i suoi conti sull'ipotesi di una durata di 40 anni per le locomotive e per le carrozze, e di 60 anni per i carri.

Io non sono molto persuaso di questa diffe-

renza. È vero che le locomotive e le carrozze hanno dei pezzi di riguardo che non hanno i carri; ma i carri vanno in treni di 60 o 70 pezzi, e gli sforzi a cui vanno soggetti sono tali che naturalmente debbono produrre un deterioramento molto maggiore che gli sforzi minori a cui sono soggette le carrozze che vanno in treni di sette, di otto, o di dieci pezzi. Oltre a ciò tutti abbiamo visto nelle stazioni la differenza fra quando un macchinista manovra con un treno merci, e quando manovra con un treno carrozze, particolarmente se contengono viaggiatori. I carri sono sbattuti che è un vero piacere; e naturalmente il materiale mobile non ne guadagna. La supposizione dunque di una durata di 60 anni per i carri, di 40 anni per le carrozze e le locomotive non mi pare troppo giustificata; tuttavia ammettiamola pure.

Quello che non posso assolutamente ammettere, è l'asserzione fatta poc'anzi dall'onorevole Prinetti. Egli ci ha detto che sulle reti dell'Alta Italia viaggiano ancora le locomotive che furono acquistate quando è cominciato il servizio.

Io conosco la matricola di molta parte delle locomotive dell'Alta Italia, la conosco fra altro perchè in altra occasione fu presentata, se non m'inganna la memoria, anche alla Camera, ma non credo che sulla rete dell'Alta Italia viaggino locomotive che abbiano più di 32 o 33 anni.

Di dove dunque è cavato il dato della durata di 40 anni per le locomotive? Da dove è cavato il dato di 60 anni di durata per i carri?

Non sarebbe stato molto più semplice il calcolare sulla esperienza finora compiuta?

Dal numero delle locomotive e veicoli andati fuori di servizio e venduti o demoliti dalle diverse amministrazioni, non sarebbe stato più facile calcolare la durata delle locomotive e dei carri piuttosto che fare questo conto puramente teorico e basato sopra un'ipotesi?

Ove si voglia tutto consentire, e ammettendo che l'uno e un quarto per cento dell'introito si debba assegnare al fondo di riserva per i rinnovamenti del materiale mobile, noi abbiamo una somma di 2,650,000 lire.

Ora, se anche su quel dato delle 60,000 lire di valore di una locomotiva, delle 9000 di una carrozza, delle 4000 di un carro noi facciamo il conto del materiale che possiamo annualmente acquistare per il rinnovamento, dovremo per forza concludere che anche questa parte del fondo di riserva è affatto insufficiente allo scopo.

Ora, o signori, dovrei entrare nell'esame di un'altra parte della legge, ma la mia gola non

mi permetterebbe di continuare. (*Molti deputati vanno a congratularsi coll'oratore*)

Voci. A domani!

Presidente. Si sente stanco, onorevole Gabelli?

Gabelli. Veramente se mi si permettesse di continuare domani, io sarei riconoscente alla Camera e a lei.

Voci. A domani!

Presidente. Sta bene. L'onorevole Gabelli, essendo indisposto, continuerà domani il suo discorso.

La seduta è levata alle ore 6.05.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari. (206-241)

2° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito, e sui servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra. (181)

3° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

4° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

5° Acquisto delle rogge Busca e Rizzo-Biraga. (158) (*Urgenza*)

6° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

7° Riforma della legge sulla leva marittima. (45)

8° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

9° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

10° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato F della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

11° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

12° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)

13° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

14° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione dello risaie. (194) (*Urgenza*)

15° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

16° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)

17° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

18° Circoscrizione giudiziaria ed amministrativa dei due mandamenti di Pistoia. (118)

19° Aggregazione del comune di Palazzo Canavese al mandamento d'Ivrea. (213)

20° Aggregazione del comune di Penango al mandamento di Moncalvo. (212)

21° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

22° Aggiunte all'elenco delle opere idrauliche di 2^a categoria. (230) (*Urgenza*)

23° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

24° Aggregazione del mandamento di Monticelli al circondario di Piacenza. (214)

25° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

26° Aggregazione del comune di Anguillara al mandamento di Bracciano. (184)

27° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

28° Istituzione della riserva navale. (198)

29° Riordinamento dell'imposta fondiaria. (54-A)

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

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

