

CCCXXV.

TORNATA DI GIOVEDÌ 4 DICEMBRE 1884

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il deputato Corvetto dà alcuni schiarimenti a proposito di alcuni allegati relativi alle convenzioni per l'esercizio delle strade ferrate — Di tali schiarimenti non si tien conto il deputato Sanguinetti. — Il deputato Guala chiede sia dichiarata urgente la petizione portante il n. 3475 e l'onorevole Rocco Marco quella registrata col n. 3460. — Osservazioni del deputato Nicotera sull'ordine del giorno. — Seguito della discussione del disegno di legge per l'esercizio delle strade ferrate — Discorsi dei deputati Dotto de' Dauli, Petriccione, Bertolotti e Mussi.*

La seduta incomincia alle ore 2,20 pomeridiane.

Fabrizj Paolo, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente.

Corvetto. Chiedo di parlare.

Presidente. Sul processo verbale?

Corvetto. Sul processo verbale.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Corvetto. Ieri non ho potuto parlare, quando avrei dovuto, sull'incidente sollevato dall'onorevole Sanguinetti; siccome, però, della omissione della stampa degli allegati A, B, C alla relazione il colpevole sono io, prego la Camera di consentirmi una dichiarazione. Quando io rileggeva le bozze di stampa della relazione, mi parve non meritassero di essere stampati cotesti prospetti, epperò cancellai l'inciso a pag. 172: " I prospetti qui annessi A, B, C danno la dimostrazione numerica dei risultamenti suenunciati distintamente per ciascuno dei tre tipi di obbligazioni: „ perchè realmente, come vedranno gli onorevoli colleghi, sono documenti che dicono poco o nulla; sono documenti compilati specialmente per uso dei relatori. Casualmente quella mia cancellatura fatta sulle bozze di stampa, passò inavvertita, e

l'inciso è rimasto; mentre invece non furono stampati gli allegati, come giustamente ha avvertito l'onorevole Sanguinetti.

Ora dopo l'incidente di ieri, ho creduto di pregare la Presidenza di permettere che gli allegati A, B, C fossero stampati; e a quest'ora sono già stati distribuiti, e i miei onorevoli colleghi si saranno convinti che proprio non meritavano la spesa della stampa.

Quanto poi al fatto che non venne ancora distribuito, non il volume sesto, ma la parte terza del volume quinto, non era cosa che si volesse nascondere per certo, dacchè nell'indice che si trova annesso alla relazione, si legge precisamente questo:

1° Risposte del Governo ai quesiti della Commissione;

2° Tariffe locali;

3° Esempi per l'applicazione delle tariffe.

Questa terza parte non è certo indispensabile, ma può essere utile. E davvero se avessimo osservato quella prudente massima " *et surtout pas trop de zèle* „ non si sarebbe dato luogo all'incidente di ieri.

Questa proprio è una massima che si dovrebbe sempre tener presente!

Presidente. Si terrà conto di questa sua dichiarazione nel processo verbale.

Sanguinetti. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di parlare.

Sanguinetti. Dalle dichiarazioni fatte ora dall'onorevole Corvetto...

Corvetto. Relatore...

Sanguinetti. ...uno dei relatori, pare che io ieri abbia riferita alla Commissione cosa non esatta.

Corvetto. No, no.

Sanguinetti. Io ieri ho parlato del V volume parte 3^a mancante, volume che sarà stampato a parte, perchè non fu compreso nel V, e lo chiamai volume VI. Ho poi dato lettura della dichiarazione che si legge nella relazione della Commissione, in cui si dice che quel documento è indispensabile a chiunque voglia giudicare (parole testuali) *con piena cognizione di causa*.

Oggi l'onorevole Corvetto, quasi ad infirmare le osservazioni da me fatte, dichiara che quel volume non è necessario. L'onorevole Corvetto di oggi si metta d'accordo coll'onorevole Corvetto compilatore di una parte della relazione della Commissione.

Infine volle ancora l'onorevole Corvetto farmi quasi un appunto perchè io dichiarai mancanti gli allegati *A, B, C*, che riguardano l'emissione delle obbligazioni al 3 per cento. Mi può contestare l'onorevole Corvetto che nella relazione non sia scritto che i tre allegati sono annessi alla relazione, mentre non vi sono annessi? Può egli contestare che nella relazione è detto che da quei tre allegati emergono le ragioni, emerge la convenienza della preferenza che si è data al titolo 3 per cento, anzichè ai titoli 4 e 5 per cento?

Può adunque l'onorevole Corvetto, oggi, colle sue parole equivoche, accusarmi di essere stato inesatto? Ma, onorevole Corvetto, io sono stato esatissimo, e sono lieto, nonostante le sue parole, di avere ieri sollevato quell'incidente, il quale ha fatto impressione in tutte le parti della Camera.

Corvetto. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma se continuiamo così, non si farà più un passo in questa discussione.

Sanguinetti. Dunque niente aveva a rettificare l'onorevole Corvetto, a proposito del processo verbale, ed io non comprendo le postume sue dichiarazioni.

Prego che di queste dichiarazioni sia tenuto conto nel processo verbale.

Presidente. Onorevole Sanguinetti, Ella può non comprendere le dichiarazioni dell'onorevole Corvetto; (*Si ride*) la Camera però comprenderà benissimo queste due cose: primo, che le tabelle *A, B e C* sono state distribuite; tabelle la cui assenza Ella aveva lamentata; secondo, che dalle dichiarazioni dell'onorevole Corvetto risulta non essere il volume VI o la terza parte del volume V, come la chiama l'onorevole Corvetto, un documento il quale faccia parte del disegno di legge; ma semplicemente un elemento di studio, compilato dalla Commissione per giovarsene nello esame della legge. È vero, onorevole Corvetto?

Corvetto. Io non debbo rispondere altro; solamente dichiaro che io parole equivoche non ne pronuncio mai, e che le parole equivoche che mi ha attribuito l'onorevole Sanguinetti...

Sanguinetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma, onorevoli colleghi, in questo modo la discussione non può continuare.

Corvetto. Può essere anche che l'incidente sollevato ieri dall'onorevole Sanguinetti abbia fatto impressione; a me però premeva solo di rettificare i fatti.

Ho detto che l'omissione dei documenti *A, B, C*, proviene da un errore di tipografia; ed ho dimenticato di aggiungere una cosa molto più importante, ed è che questa terza parte del volume V sarà distribuita domani agli onorevoli colleghi.

Sanguinetti. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. La prego di spiegare il fatto personale.

Sanguinetti. Il fatto personale è questo: l'onorevole Corvetto ha detto avere io tacciato di *equivoco* le sue parole; io sento il dovere di dare una spiegazione su quella parola sfuggitami.

Presidente. Parli.

Sanguinetti. Io dissi *equivoco* in questo senso: che cioè le parole dell'onorevole Corvetto di rettificato al verbale avevano per me questo significato: che io ieri avessi riferito alla Camera cose non vere, cose non esatte.

Corvetto. No, no.

Sanguinetti. Tanto meglio; io tenevo però a dare questa spiegazione, per debito di lealtà.

Presidente. Esaurito così questo incidente, rimane approvato il processo verbale.

Petizioni.

Presidente. Si dà ora lettura del sunto delle petizioni.

Fabrizj Paolo, segretario, legge:

N. 3475. L'ingegnere Luigi Musso, direttore della Società anonima *fabbrica di calce e cementi di Casale Monferrato* e i rappresentanti d'altre due ditte di quella città, chiedono che colle nuove convenzioni ferroviarie venga conservato il sistema di tassazione attualmente in vigore per trasporti a piccola velocità nell'applicazione dei prezzi unitari per l'intera percorrenza.

Guala. Chiedo di parlare sul sunto delle petizioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guala.

Guala. Chiedo alla Camera che voglia dichiarare d'urgenza la petizione n° 3475, anche a nome dei colleghi Mastinotti e Valleggia, e prego che questa petizione sia inviata, secondo il regolamento prescrive, alla Commissione che esamina il relativo disegno di legge.

(L'urgenza è ammessa.)

Presidente. Il desiderio dell'onorevole Guala sarà soddisfatto in conformità del regolamento.

Rocco Marco. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rocco.

Rocco Marco. Pregho la Camera di accordare l'urgenza alla petizione n° 3460, con la quale molti cittadini di Sant'Antimo chiedono l'aumento del dazio sulle fecce dei vini, in corrispondenza dell'aumento che è stato fatto nelle Americhe.

(L'urgenza è ammessa.)

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia: il deputato Boselli, di giorni 10, il deputato Visocchi, di 15, e il deputato Parenzo, di 6.

(Sono concessi.)

Discussione sull'ordine del giorno.

Nicotera. Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno l'onorevole Nicotera.

Nicotera. Gli Uffici hanno discusso stamane il disegno di legge per provvedimenti che riguar-

dano la città di Napoli. Sette Uffici hanno già nominati i loro commissari, due soli restano ancora a nominarsi. La Camera è stata già informata dal presidente del Consiglio, e per una mozione fatta l'altro giorno, della urgenza di questo disegno di legge; ma anche se non ne fosse stata informata, il senno dei miei onorevoli colleghi basterebbe da per sé solo a comprendere quanto sia necessario che esso si discuta al più presto.

Quindi mi permetto di proporre, salvo, già si intende, l'assentimento dell'egregio nostro presidente e della Camera, che i due Uffici che non hanno potuto oggi completare la discussione di questo disegno di legge, siano convocati domani, in via straordinaria. Non ho bisogno di ricordare alla Camera che vi sono precedenti i quali autorizzano questo procedimento.

Trattandosi di una legge più che eccezionale, più che urgente, bastano per sé stesse le considerazioni che ho avuto l'onore di esporre, e sono sicuro che questa mia proposta troverà anche l'adesione del Governo e sarà senz'altro accettata.

Presidente. L'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio ha facoltà di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Dichiaro, anche a nome dell'onorevole presidente del Consiglio, che nulla vi è da opporre, da parte del Governo alla proposta che è stata fatta dall'onorevole Nicotera.

Presidente. L'onorevole Nicotera, come la Camera ha udito, fa proposta che il presidente convochi straordinariamente i due Uffici II e V per domani, affine di nominare il commissario per riferire sul disegno di legge per provvedere alla pubblica igiene della città di Napoli.

L'onorevole Nicotera ha già ricordato che vi sono stati altri precedenti in cui si sono autorizzate queste convocazioni straordinarie.

Se non vi sono opposizioni, io convocherò quindi per domani, alle 11, i due Uffici II e V per nominare questi due commissari.

(Resta così stabilito.)

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 Dotto de' Dauli.

Dotto de' Dauli. Pochi disegni di legge, e forse nessuno, destarono tanto rumore e tanto interesse nella patria nostra quanto questo delle famose convenzioni ferroviarie; nè ciò senza ragione, perciocchè, dopo essersi costituita l'Italia in nazione indipendente, mercè il sangue dei suoi figli, nessun disegno di legge mai ebbe forse tale importanza, trattandosi di convenzioni alle quali sono intimamente collegati tutti gli interessi più vitali della nazione. Fin dai primi giorni in cui fu annunciato questo disegno di legge, l'opinione pubblica si palesò da un estremo all'altro d'Italia apertamente al medesimo contraria. Fu opera di parte, di fazioni? No. Fu l'intuito delle moltitudini, fu la coscienza e la voce popolare, quella che chiamasi *vox populi*, e che generalmente è ritenuta *vox Dei*, che biasimò, che avversò apertamente questo disegno di legge.

L'estrema Sinistra parlamentare, non aspirando apertamente al potere, non può essere accusata di combattere il Ministero, a scopo di rovesciarlo; ma opinando che le famose convenzioni siano funeste alle finanze dello Stato e pericolose per la nazione, tali crede di additarle schiettamente.

Triste malore serpeggia in Italia e fuori; intendendo alludere alla smania dei subiti guadagni, onde avviene che, da più anni, la plutocrazia o la bancocrazia domina omai il nostro paese. Quando le finanze dello Stato trovansi in urgenti bisogni, o non vanno troppo floridamente talune amministrazioni, sorgono alcuni economisti, i quali proclamano che lo Stato è un cattivo amministratore; e quindi ecco venir fuori i banchieri, i quali si offrono di riparare i danni delle finanze dello Stato, assumendo quelle amministrazioni che il Governo dice non sapere o non poter dirigere.

Facilmente questi banchieri trovano sostenitori e seguaci dovunque, e quindi il Governo studia convenzioni, e fa contratti; così preparato il terreno, i banchieri stipulano buoni affari.

Ciò è provato purtroppo dall'esperienza degli ultimi anni; le Società private amministrano assai peggio del Governo, ed invano il pubblico si lagnò. Le qual cosa è manifesta e si deduce dalla Società delle ferrovie Meridionali, dalla Società della Regia cointeressata dei tabacchi, dalla Società lombarda dei prodotti chimici, e dalla Società anonima di vendita per i beni demaniali, e della banca di costruzioni, e da altre Società che per brevità taccio, le quali pur troppo danneggiarono, non vantaggiarono, le industrie e la prosperità nazionale.

Che le Società private non andassero florida-

mente è dimostrato dal riscatto delle ferrovie Romane, e dal riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia.

Si può dunque conchiudere che l'Italia nostra, oggi, si vede ridotta alla mercè dei banchieri o della bancocrazia.

O signori, se questi banchieri sentissero in qualche modo vero affetto di patria, anzichè adoprare i loro capitali a fare grandi emissioni e lauti affari a spese dello Stato, potrebbero col lor denaro ottenere pure buoni guadagni e giovare grandemente al paese, incoraggiando e aiutando le industrie nazionali, cercando di agevolare e fabbriche e opifici e miniere e bonifiche o via dicendo. Ricorderò che se l'imperatore Vespasiano disse un giorno, rispondendo al figlio Tito, che la pecunia, comunque ricavata, non faceva puzzo; così possiamo oggi aggiungere, che pecunia e banchieri non hanno patria!

Queste convenzioni ferroviarie sono vantaggiose allo Stato, o ai banchieri? Manifestamente ai banchieri, e con immenso loro vantaggio e tornaconto; altrimenti essi non agognerebbero tanto ad accettare, a fare approvare queste convenzioni. E che questo vantaggio debba essere immenso può ritenersi dal fatto, che, nello scorso maggio, alcuni banchieri italiani, uniti ad altri capitalisti inglesi, superiori ad ogni sospetto, offrirono patti indiscutibilmente più vantaggiosi di quelli stipulati dal Governo nelle convenzioni; ma queste offerte furono rifiutate, perchè questi banchieri non appartenevano a quella bancocrazia, la quale si è creata il monopolio delle finanze italiane.

Chi sono, o signori, i componenti di questa bancocrazia, che figurano tra i firmatari di queste famose convenzioni ferroviarie? Costoro sono i medesimi, i quali si trovarono in ogni crisi, in ogni speculazione finanziaria dannosa alla industria e al commercio italiano, sia nella Società delle ferrovie Meridionali, sia nella Banca di costruzioni, sia nella fabbrica lombarda di prodotti chimici; sono coloro che fecero fallire, per favorire l'industria straniera, i due più grandi opifici che avevamo, cioè l'opificio di Pietrarsa e quello dei Granili. Ed è storia recente e tristissima, scritta colle lacrime de' nostri operai negli annali del lavoro nazionale!

Domanderò inoltre: hanno questi firmatari i capitali occorrenti alla operazione per la quale impegnarono le loro firme? La minoranza della Commissione parlamentare, incaricata di esaminare questo disegno di legge, dimostrò chiaramente che questi firmatari non possono disporre nemmeno della metà dei capitali occorrenti alla compra delle nostre ferrovie. La qual cosa prova che die-

tro questi firmatari vi sono altri capitalisti stranieri coi loro danari, colla loro influenza.

Da tutto ciò ne deriverà un danno gravissimo, anzi fatale, perciocchè, se anche il Consiglio di amministrazione di queste Società sarà composto unicamente d'italiani, questo Consiglio di amministrazione non potrà essere che l'esecutore della volontà degli azionisti; e quando la maggioranza degli azionisti sarà di stranieri, converrà subire le loro influenze. Di ciò purtroppo siamo ammaestrati dalla linea ferroviaria del Gottardo, la quale costò all'Italia ben 60 milioni; ma quel valico oggi non può considerarsi nè più nè meno che un passo tedesco, perciocchè la Germania seppe fare in guisa di acquistarsi il maggior numero delle azioni. Così noi, a queste Società firmatarie sacrificheremo l'incremento del commercio della nazione, e quel che è peggio la sicurezza politica della nazione stessa. I firmatari possono dunque chiamarsi *presta-nomi*, dietro i quali stanno altri polipi, che dovranno succhiare a danno della nostra finanza.

Devesi notare, o signori, che i firmatarii trovansi pure al sicuro di ogni rischio, perciocchè le linee assicuranti un lucro saranno da essi esercitate, quelle che non lo assicurano saranno dai banchieri esercitate per lo Stato. Fortunati banchieri!

Nè posso tacere altro punto grave ed importante. Qualora lo Stato non avesse i 102 milioni necessari per la costruzione delle linee in conformità alla legge del luglio 1879, anzichè emettere obbligazioni per proprio conto, affida alle Società assuntrici il diritto di emettere obbligazioni al tre per cento, e di più rendesi mallevadore per l'ammortamento di quelle obbligazioni, le quali avranno una durata di 90 anni.

O a le Società concessionarie non possono durare più di 60 anni, e il Governo resta mallevadore dei titoli che sopravviveranno di 30 anni alle Società che li avranno emessi.

Molti avversano l'esercizio di Stato e sostengono l'esercizio privato. Or bene: il riscatto delle ferrovie Romane e quello delle ferrovie dell'Alta Italia proverebbero contro l'esercizio privato. Ma gli avversari dello esercizio di Stato dicono, che questo non può funzionare con quella disciplina e regolarità desiderabili per avere un buon servizio, e il Governo stesso dichiara d'essere impotente a bene esercitare le ferrovie. Ciò non significherebbe condanna del sistema, ma condanna degli uomini che credono di avere il monopolio di queste amministrazioni.

Per difendere l'esercizio privato, molti ad-

ducono in prova quanto avviene nei vari Stati europei, e specialmente quanto avviene in Inghilterra; ma tacciono che da molti anni nell'opinione pubblica inglese si è formata una poderosa corrente, la quale insiste affinchè lo Stato riscatti tutte le ferrovie della Gran Bretagna; e dimenticano che nel Belgio soltanto le piccole reti ferroviarie sono in mano delle Società private, mentre lo Stato si è conservato ognora per sè la rete principale; che la Baviera riscattò tutte le sue ferrovie principali; che nell'Annover e nel Baden tutte le ferrovie furono costruite ed esercitate dallo Stato; ed in questi due Stati non si ricordano cronache scandalose, di cui altre nazioni son debtrici alle loro grandi Compagnie ferroviarie; che in Francia, la cessione delle ferrovie alla Compagnia di Orleans e alla Compagnia dell'Est segnò un giorno di lutto nazionale; che la Germania, la quale da molti si suol prendere, in tutto, ad esempio, ha riscattato tutte quante le linee ferroviarie, e di queste linee, ben valutando l'importanza economica e strategica, ne fa oggi arma formidabile per giovare all'industria e allo sviluppo politico della nazione.

Noi troviamo soltanto l'Austria, che, senza proteste, senza efficaci riserve, ha venduto le sue ferrovie a Società private. Ma l'Austria è un nesso politico, non è mica una nazione.

Dirò brevi parole sopra un argomento importantissimo, quello cioè della vendita del materiale mobile e fisso attribuito alle varie reti.

Le ferrovie italiane, nel loro complesso, costarono circa due miliardi. Orbene, lo Stato le aliena a queste Società per la somma di 265 milioni, cioè, 135 milioni alla Società assuntrice della linea Mediterranea, 115 a quella della rete Adriatica e 15 a quella della rete Sicula.

Per non fare troppi confronti esaminerò semplicemente il contratto per la rete Mediterranea, la quale deve essere ceduta per 135 milioni ad una Società anonima.

Possiamo considerare che le linee e il materiale d'esercizio, costituenti la rete Mediterranea, rappresentano la metà del costo di tutte le linee ferroviarie italiane.

Calcolando a un miliardo il costo della metà di tutte queste ferrovie, lo Stato vende le linee della rete Mediterranea al prezzo di 135 milioni. Ma nemmeno questi 135 milioni possiamo dire che entrino realmente nelle casse dello Stato, perciocchè rilevasi dagli articoli 10, 11 e 12 del capitolato, che il Governo dovrà poi rifondere 21 milioni in provviste, e 84 milioni in spese di riparazioni; cosic-

ed i 135 milioni si ridurrebbero veramente a 30 milioni soltanto.

Dunque i 135 milioni che dovrebbe incassare lo Stato dalla Società anonima per la rete Mediterranea, riduconsi ad una illusione ottica.

Ma ciò non basta.

Dopo che il Governo cede alla Società concessionaria tutto il materiale, per il prezzo di 135 milioni (intendo alludere semplicemente alla rete Mediterranea), deve inoltre pagare al compratore l'interesse sul prezzo della cosa venduta, da prelevarsi dal 10 per cento del prodotto lordo iniziale. Ciò rilevasi chiaramente dall'articolo 23 del contratto, il quale dice:

« Col 10 per cento del prodotto lordo iniziale, di cui nell'articolo precedente, si pagherà all'esercente, a titolo di corrispettivo per l'impiego del materiale rotabile e di esercizio, da lui acquistato a forma dell'articolo 11, per ciascun anno di esercizio e per tutta la durata del contratto, la somma di lire sette milioni ottocentoventimila. »

Ora questa somma, incassata annualmente, corrisponde al 5 79 per cento d'interessi sui 135 milioni impiegati nell'acquisto del materiale. È quindi un peso gravissimo per lo Stato, il quale, sopra i 135 milioni illusori, ne deve far gravare sul prodotto delle ferrovie, e quindi sulle risorse che gli competono, la somma enorme d'interessi di 146 milioni se il contratto durasse per 20 anni, di 292 milioni se il contratto durasse 40 anni, e di 438 milioni se ne durasse 60. Era quindi meglio dire che la percentuale, invece del 62 1/2 per cento, doveva superare il 68 per cento.

Ma ciò sarebbe parso troppo enorme, essendo già dimostrato essere eccessiva la percentuale del 62 1/2 per cento stabilita per la Società concessionaria, quando vediamo che negli altri Stati d'Europa questa percentuale varia dal 48 per cento, com'è in Olanda, al 59 per cento com'è nel Belgio.

Alla fine del contratto lo Stato riprende tutto il materiale mobile ferroviario, valutandolo a prezzo di acquisto, mentre i banchieri lo comprano a prezzo di stima. Ora, mentre la Società della rete Mediterranea acquista per 135 milioni a prezzo di stima, ed in forza del contratto aumenta il suo valore impiegato, e quindi il lucro per gli 84 milioni di lire, che il Governo è obbligato a spendere in quattro anni, ne deriva che il valore reale del materiale esercitato potrebbe essere rappresentato dalla somma di 135 milioni, più 84 milioni, ossia 219 milioni di lire. Quindi nessun prezzo di stima. E tutto ciò, chiaro apparisce, a profitto e vantaggio delle Società assuntrici, ossia dei banchieri.

Questo disegno di legge, in alcune provincie, e soprattutto in quella che io rappresento, ha fatto balenare la speranza che, mercè le convenzioni, saranno più presto costruite le promesse linee ferrate, stabilite fin dal luglio 1879. Ma queste speranze non possono avere verun solido e serio fondamento; perciocchè l'articolo 26 del contratto dice, che le costruzioni saranno fatte dai concessionari *a richiesta del Governo*. La qual cosa indica, che il Governo può anche non richiedere la costruzione di questa o di quella linea. L'articolo 23 del capitolato dà autorità illimitata alle Società esercenti di aprire concorsi ed appalti. L'articolo 8 della legge subordina ogni decisione, in proposito di costruzioni, all'approvazione dei patti per parte delle Società, che naturalmente potrebbero anche respingerli.

Non a torto dunque fu da taluno qualificato questo sistema adottato per le costruzioni *lo specchio per le allodole*. D'altronde, non avendo lo Stato verun obbligo serio d'affidare le costruzioni delle nuove reti alle Società esercenti, chi le farà codeste sospirate linee ferroviarie? Quali mezzi coercitivi per obbligare le Società assuntrici a costruirle quando non volessero?

Non credo utile di passare sotto silenzio un fatto di grandissimo valore, cioè che queste convenzioni ferroviarie sono ritenute dannose e dai sostenitori sinceri dell'esercizio privato, e dai difensori dell'esercizio governativo; e che nel biasimarle trovaronsi d'accordo uomini di opposta parte, i quali le han ritenute dannose alla sicurezza e alla prosperità economica della patria nostra. Quindi queste convenzioni non possono nè devono considerarsi come una questione politica, ma unicamente economica. Deve anche notarsi che il ceto dei commercianti, quello che più direttamente è interessato alle convenzioni, in molte parti d'Italia biasimolle apertamente. La Camera di commercio di Venezia, il 10 novembre scorso, votò all'unanimità una relazione diretta ai deputati, con la quale si faceva invito alla Camera di respingere *le non mai troppo biasimate convenzioni ferroviarie*, dannose all'Italia, dannosissime a Venezia.

Queste convenzioni sono dannose: 1° perchè riuniscono nelle mani di pochi banchieri uno dei rami più importanti della vita economica e commerciale di una nazione; 2° perchè con esse creasi una potenza equivalente a un altro Stato nello Stato, e, quel che è peggio, possibilmente pericolosa alla prosperità e sicurezza politica della nazione; 3° perchè non possono efficacemente giovare all'industria nazionale, essendochè queste

Società assuntrici, o questi banchieri, cercheranno di fare il loro comodo o il loro tornaconto; 4° perchè lasciano in balia di Società irresponsabili, di Società private, un numero grandissimo d'impiegati, circa 70 mila, i quali si troveranno non di fronte a un esercente responsabile, o allo Stato che è soggetto al controllo del Parlamento e al giudizio della nazione, ma alla mercè di Società anonime irresponsabili, pronte a speculare su tutto e su tutti, e, ove occorra, a compiere prepotenze, arbitrii, vendette, secondo che crederanno meglio.

Io non mi dilungherò più oltre a dimostrare di quanto danno siano queste convenzioni ferroviarie; le quali, pur troppo, per una triste fatalità storica (fatalità storica che, da più anni, pesa sulle finanze della patria nostra), saranno approvate. Prevedo, però, che queste convenzioni saranno fatali alla nazione italiana. Vorrei che le mie tristi previsioni si sperdessero, che i timori miei fossero infondati e assurdi; ma un sentimento profondo, ispirato al culto della patria, sin dagli intimi precordi, mi fa esclamare, che queste convenzioni saranno fatali alla finanza e alle riserve economiche della patria nostra; e la storia d'Italia segnerà come giorno nefasto quello in cui esse furono sottoscritte e approvate. (*Bene!*)

Presidente. L'onorevole Petriccione ha facoltà di parlare.

Petriccione. Onorevoli colleghi. L'illustre nostro presidente ci tracciò la via che dobbiamo seguire nella discussione di questo importante disegno di legge. Egli ci disse che nell'esame generale dovevamo parlare del principio, cioè se è preferibile l'esercizio privato o quello governativo; e che dovevamo, in secondo luogo, discutere anche sull'economia generale del disegno di legge medesimo.

Io dunque, seguendo le traccie indicatemi, accennerò la questione di principio, ed esaminerò un po' più diffusamente l'economia del disegno stesso, che, secondo il mio modo di vedere, è di danno alle finanze dello Stato; ed è di non poco, anzi di moltissimo nocimento al commercio generale del paese.

Il progresso ha voluto costrutte queste vie così celeri e così facili, per avvicinare il più che sia possibile i popoli e le mercanzie; e questo avvicinamento, o signori, avrà tanto più facile effetto, quanto minore sarà il costo. Ed io sempre più che le ferrovie sono destinate dal progresso delle cose a facilitare a tutte le viabilità nazionali, e specialmente alle vie rotabili, che furono costruite pure dalle nazioni per fa-

cilitare i cittadini ad accedere da un posto ad un altro. E se la viabilità nazionale rotabile non è oggetto di speculazione, ma è solamente oggetto di servizio pubblico, io ne trarrò per conseguenza che anche la viabilità ferroviaria debba essere considerata come oggetto puro e semplice di servizio pubblico. Se è così, non bisogna che alcuna speculazione entri a guardare questo mezzo come quello che dovrà portare degli utili all'esercente; anzi io dico che siccome la viabilità rotabile nazionale per lo Stato è passiva, così io ritengo che uno Stato bene retto dovrebbe esercire le ferrovie anche con qualche passività, purchè rendano l'importante servizio a cui sono destinate.

Voi vedete, o signori, che, come ho detto, ho accennato appena la questione di principio, e la conseguenza vien da sè; non occorre tirarla.

Io ho bisogno a questo punto di fare una dichiarazione alla Camera, chè io non sono vincolato nè da precedenti, nè da altro nella mia opinione circa l'esercizio governativo o privato.

E per quanto dicasi che il partito al quale mi onoro di appartenere siasi precedentemente pronunziato per l'esercizio privato, io non discuterò ciò; dirò solamente che nelle questioni puramente economiche bisogna non attenersi troppo ai principii assoluti, i quali non sono per l'economia. Infatti, se si volesse tenere come principio assoluto quello di portare certe determinate derrate da un punto all'altro dello Stato, potrebbe ciò farsi sempre colla certezza di utile? No certo! In alcune determinate circostanze può aversi un utile, in altre no. Così io dico che anche coloro che si potessero trovar vincolati per essersi pronunziati sopra questo importante argomento, pure potrebbero sciogliersi dai vincoli loro in causa delle cambiate condizioni del paese.

Ora passerò alla questione dell'economia generale del disegno di legge. Onorevoli colleghi, guardando le convenzioni come sono redatte, noi troviamo che le ferrovie dello Stato, e anche le private, dovranno essere esercitate da tre importanti Società, l'Adriatica, la Mediterranea o la Sicula, delle quali una sola è costituita in questo momento; le altre sono di là da venire.

Queste tre Società comprerebbero dallo Stato il materiale mobile per l'esercizio, ed anche le provviste necessarie al medesimo per la somma di 205 milioni.

Questa compra che in apparenza per tale modo non ha mezzi apparenti molto minori che lo Stato dà in pegno a queste Società tutto il suo materiale mobile delle ferrovie, a condi-

zione che a capo di 20, 40, o 60 anni, periodi del contratto, sia restituito lo stesso materiale, purchè sia stato ben tenuto, purchè non sia distrutto, ma abbia un consumo dell'uso, allo stesso prezzo che fu comperato, cioè per i medesimi 265 milioni. Ora, chi non vede che questa non è una compra di materiale mobile, ma che è solamente un pegno del materiale per i 265 milioni che si sborsano? Ma si dirà: che interesse dovete avere che sia un pegno o una vendita reale quando avete il servizio secondo i patti che abbiamo stabiliti? Io rispondo che per quanto possa essere ottima questa manutenzione, il materiale alla fine dell'esercizio non varrà più tanto quanto valeva in principio. Infatti, una Società che sa ben calcolare i proprii interessi, (ed io trovo che è con queste che bisogna trattare, perchè diversamente sarebbe accettare impegni da chi non può mantenerli) una Società, dico, che sa far bene i proprii interessi, sapendo che alla fine di un ventennio o di un quarantennio potrà cessare il suo contratto, non cercherà di fare il materiale nuovo, di migliorarlo, ma cercherà solamente di mantenerlo quanto più economicamente sia possibile.

E allora succederà quello che è succeduto colla Società dell'Alta Italia, la quale, sapendo che si minacciava il riscatto del suo materiale, mantenne, come rilevo dalla relazione, le sue strade e il suo materiale in modo che oggi lo Stato nel fare questa concessione alle tre nuove Società vi sponde per riparare le vie, gli argini, i ponti, ecc., cioè 135 milioni, vale a dire metà e più di quanto prende in prestito oggi per vendita del materiale mobile. Nè sarà difficile che alla fine di questo contratto per la necessità di procurarsi materiale nuovo e di riparare il materiale fisso occorreranno 200, e forse più milioni.

Ma la risposta io me la prevedo dalla perspicacia certo del dotto relatore. Ma vedete, mi dirà, che nelle convenzioni è stabilito un tanto per cento sul prodotto lordo tendendo a mantenere gli argini, le strade, a cambiare il materiale inutile, a rimpiazzare macchine quando più non valgono, a cambiare anche i binari di ferro in binari di acciaio?

Ebbene, o signori, questo tanto che è destinato per questo oggetto hanno il dovere di spenderlo tutte le Società concessionarie? No, esse hanno facoltà di spenderlo come credono; e siccome hanno un interesse che, alla fine dell'esercizio, di questo fondo ne rimanga, dunque interesse della Società è quello di spendere il meno che sia possibile.

È certamente poi sufficiente questo tanto per cento (che le Società non spenderanno mai poichè hanno interesse a non spendere) destinato a mantenere e cambiare il materiale fisso delle ferrovie? Io non lo so, ma credo che non sarebbe neppure sufficiente se si volesse mantenere e cambiare il materiale secondo l'andamento del progresso, perchè tutti sappiamo che non passano otto o dieci anni che tutto il materiale, sia di viabilità, sia di meccanica si deve cambiare, se si vuole stare al corrente del progresso.

Ora, o signori; da questo punto di vista voi vedete che lo Stato non ha alcun vantaggio.

Per entrare poi nella questione, dirò che uno dei patti stabiliti sul prodotto lordo delle ferrovie è che si dia allo Stato il 27 1/2 per cento; il 62 1/2 per cento alle Società Adriatica e Mediterranea per spese d'esercizio; e il 10 per cento per il fondo patrimoniale e per quello di riserva. Per le Sicule invece c'è un trattamento diverso; poichè essendo una linea di ferrovia che si trova in peggior condizione per il minore sviluppo della sua viabilità, invece del 62 1/2 per cento prenderà l'82 per cento sull'entrata del prodotto lordo; il 3 per cento lo darà allo Stato; ed il 15 per cento servirà per i due fondi suddetti, cioè patrimoniale e di riserva.

Stabilito questo criterio, nella relazione v'è un prospetto di utili che ricava lo Stato, facendo il confronto fra l'esercizio del 1883 e quello presuntivo del 1885, stabilendo i medesimi dati del 1883; e il relatore nel presentare questo prospetto fa risultare un beneficio per la finanza dello Stato di circa 3 milioni, in cifra tonda; ed io invece, facendo il conto su quei medesimi dati, trovo che la finanza perderebbe lire 2,989,603 40.

E ragiono in questo modo. Il prospetto dice che nel 1883 fra le due linee Adriatica e Mediterranea l'entrata lorda fu di 187,309,441 41 (e ciò rilevasi a pagina 11 del V volume), e lo Stato ebbe un utile su quest'entrata generale di 19,238,975 77.

V'è una differenza tra il prospetto del V volume e quella portata nel I volume di circa 700 mila lire. Non so da che dipenda: difatti in questo volume sullo stesso prospetto del 1883 si dice che lo Stato guadagna 18,576,528 41 di prodotto netto, cioè: pagate tutte le spese di esercizio, pagate, per l'esercizio dell'Alta Italia e per le reti di proprietà privata che si esercitano da quella Amministrazione, 3,900,000 lire circa, e pagate le passività di obbligo alla Società Meridionale attuale.

Qualunque siasi delle due cifre l'esatta, mi atterro alla cifra maggiore.

Ora, facendo il confronto per l'esercizio pre-

suntivo del 1885, io trovo che alla cifra del prodotto lordo non si limita quella reale stabilita nel 1883; ma invece vi è un'aggiunta di 30,778,782 04, cioè s'eleva la cifra dei prodotti lordi a lire 218,088,223 45. Ed elevando il prodotto lordo, mentre non mi pare esatto far così il calcolo, si restringe l'utile dello Stato a soli 20 milioni, se fossero state esercitate le linee come adesso.

Invece se questa fosse stata affidata alla Società, secondo il progetto che noi vi presentiamo, lo Stato avrebbe guadagnato circa 3 milioni di più. Io invece trovo che tenendo presente la vera cifra di 187,309,441 41, ed aggiunto a questa cifra 7,966,160 87 di prodotto lordo delle Sicule (poichè nel prospetto ministeriale non c'è, ma fu poi aggiunto dal relatore della Commissione), io trovo un prodotto lordo di 195,275,602 28, che a 27 e mezzo per cento, applicando le convenzioni, darebbe un utile di 53,700,790 62. Da quest'utile, con l'applicazione delle convenzioni, dovrebbe dedursi 33,969,432 25 per le linee dell'Adriatica che oggi sono di proprietà delle Meridionali come corrispettivo che si dovrà pagare a questa Società delle Meridionali, meno 387,304 lire per il canone stabilito precedentemente; la deduzione si dovrebbe fare di lire 33,605,028 25, alla qual cifra si dovrebbero aggiungere i 3,846,390 di lire che si pagano alla Società privata dell'Alta Italia, per le linee di loro proprietà, ed avremo la detrazione di lire 37,451,418 25 da farsi su 53,700,790 62, con un utile di 16,249,372 37. Ne ricevemmo nel 1883, 19,238,975 77; quindi trovo una differenza a danno delle finanze dello Stato di 2,989,603 40.

Come vedete, o signori, da parte delle finanze dello Stato vi è un danno affidando lo esercizio ferroviario alle Società private, come è proposto in questo disegno di legge.

Faccio anche notare a questo punto che dall'Amministrazione dell'Alta Italia, che oggi va per conto dello Stato, tutte le spese di riparazioni, di rinnovazioni, di provviste per gli argini delle vie, tutto quanto si è potuto spendere nell'esercizio per conto dello Stato, si è collocato fra le spese di esercizio, che adesso non comparirebbero più nelle spese d'esercizio delle Società assuntrici.

Si dirà di certo che le Società sosterrrebbero del pari le spese per riparazioni di argini e per altre opere; ma io ho detto già alla Camera che queste spese per riparazioni, rinnovazioni ed altro non si prendono dalle spese di esercizio, ma da un tanto per cento che si preleva dal prodotto lordo pel fondo di riserva.

Una sola obiezione io temo di ricevere sul conteggio che ho fatto, dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, giacchè vi è un prospetto nel quinto o nel terzo volume (mi perdoni la Camera se non lo cito con esattezza) che riguarda gli esercizi fatti negli anni 1881, 1882 e 1883. Dal quale si rileva che applicando a questo esercizio le convenzioni, lo Stato in questo triennio avrebbe guadagnato la cifra di 16,051,020 69.

È bene però che la Camera sappia che su questo fondo vi è un interesse calcolato, per il denaro entrato nelle casse dello Stato, in 265 milioni. Il prospetto ragiona così: Lo Stato introita 265 milioni. Per procurarci questo denaro avremmo dovuto emettere tanta rendita a 4 34 per cento, netta di ricchezza mobile al corso di 94. Questa rendita emossa ci porterebbe una passività di 12 milioni e 235,100 all'anno, ciò che per tre anni sarebbe la somma di 36 milioni e 705,300. Ora questa passività che lo Stato calcola a favore delle Società concessionarie, secondo me, non è giusto calcolarla; perchè noi dobbiamo parlare solo delle vere spese che si fanno.

L'interesse aggiunto non è una spesa, perchè non si economizza; ma forse si pagherà di più.

Mi si dirà: ma se non si emette rendita, non si economizza tanto d'interesse? Io dico: sì, è vero che si economizza interesse, ma rispondo: non ha garantito lo Stato il 5,79 per cento al capitale delle Società, per le quali, se non si trovasse il corrispettivo nel tanto per cento che si preleva dal prodotto lordo, dovrebbe pagare lo Stato? E se è lo Stato che dovrebbe pagare, vi è sempre la possibilità che lo Stato si trovi in condizione di rimborsare alle Società quello che crede d'economizzare non emettendo rendita. Allora, come vedete, mettendo di fronte questi 16 milioni ai 36, e calcolando gl'interessi, avete 20 milioni disponibili, ed in tre anni potrete avere l'alea di poterli pagare per gli interessi garantiti alle Società; e forse pagherete di più.

E poi vi dirò che tutti questi 265 milioni, i quali si calcolano come se fossero entrati nelle casse dello Stato, nel primo giorno dell'esercizio, entrano realmente il primo giorno; ma lo Stato si avvantaggia realmente, dal primo giorno, dell'interesse? Non mi pare; giacchè il danaro occorrente, i 135 milioni di riparazioni, e 130 che si destinano per la costruzione, non serve certo, nè nella prima, nè nella seconda, nè nella terza giornata, ma serve gradatamente; e, servendo gradatamente, non è il caso di pagare interesse dal primo giorno. Anzi io trovo che lo Stato gua-

restituisce ai concessionari l'interesse dal primo giorno, nonostante che il danaro non lo versino nelle casse dello Stato; ed invece, quando scade il contratto, lo Stato conteggia con decorrenza il danaro che restituisce alla Società concessionaria.

Quindi un altro danno nell'interesse dello Stato da questo conteggio d'interesse tra la fine ed il principio dell'esercizio.

Voi lo vedete, e signori, finanziariamente lo Stato ci perde, e non ci guadagna per la concessione di questo esercizio ferroviario.

Mi resta ora a trattare la questione economica generale, cioè di discutere un poco delle tariffe. Se la Camera me lo consente, io cercherò di accennare alle principali divergenze che vi sono nelle tariffe ferroviarie, fra le presenti e quelle che si propongono col nuovo disegno di legge. E qui debbo dire alla Camera che io ho potuto fare i confronti solo in parte, non in tutto. Specialmente mi sono limitato a fare confronti colla presente tariffa delle Meridionali. Ed ho trovato che il danno prodotto dalla nuova tariffa in confronto della vecchia, è incalcolabile.

Ed anzi io me ne sono tanto impensierito, che credo che, se queste tariffe passassero, col passare le convenzioni, noi faremmo un gran danno al movimento generale del commercio, e quindi tutta la economia del paese ne soffrirebbe; e più di tutto ne soffrirebbero le nostre industrie agricole.

E difatti, signori, cominciando a guardare le tariffe generali dei trasporti a grande velocità, io trovo: che per le merci o mercerie, per i così detti oggetti di arte ed altro, la nuova tariffa stabilisce una tassa di percorrenza di 40 centesimi per tonnellata e chilometro; e invece la tariffa meridionale sapete quanto stabiliva? Centesimi 2.83, ossia centesimi 28.30 compreso la tassa erariale; ciò che significa, o signori, una differenza poco meno del doppio.

Volendo cioè spedire una tonnellata di oggetti d'arte, di mercerie in denominazione generale con la nuova tariffa, per 100 chilometri, senza tener presente il diritto fisso, nè le tasse erariali che gravano sulle tariffe ferroviarie, noi pagheremo 40 lire; invece colle tariffe Meridionali in vigore noi paghiamo, compreso i diritti erariali lire 28,30, ciò che significa, o signori, una differenza tanto sensibile da spaventare chiunque volesse far muovere su qualsiasi destinazione una tonnellata di mercerie.

Se poi, o signori, mi fo a guardare un poco la tariffa degli oggetti preziosi e del numerario, per

cui sarebbe tanto desiderabile che fosse basso il prezzo di trasporto da un paese all'altro, io trovo che la nuova tariffa stabilisce 0,0015 per 500 lire (badate, o signori, non per mille, ma per 500 lire, a chilometro) invece le vecchie tariffe stabilivano 0,0028 per ogni mille lire cioè 1[15] di meno. Dunque anche pel numerario che avrebbe bisogno di essere facilmente trasportato da un punto all'altro d'Italia, è aumentato il prezzo di trasporto.

Ed ora, giacchè mi trovo ad esaminare le tariffe ferroviarie a piccola velocità, mi permetterò di osservare un poco la condizione che è fatta ai piccoli agricoltori.

Voi sapete, o signori, che gli agricoltori hanno spesso bisogno di trasportare gli animali da un luogo ad un altro; ora sapete voi qual'è la differenza che passa tra la vecchia e la nuova tariffa a proposito di questi trasporti?

La nuova tariffa stabilisce per ogni cavallo centesimi 15 per chilometro, mentre la vecchia, a grande velocità, stabiliva centesimi 8,48, compresa la tassa erariale, che nella prima non c'è.

Ma io so la risposta che a questa mia obiezione si potrebbe fare: voi considerate, mi si potrebbe dire, un solo animale, mentre se si tratta del trasporto di 3 o 4, il prezzo di tariffa diminuisce.

Infatti pel trasporto di 4 animali invece di 15 centesimi a capo chilometro se ne pagheranno 7 e mezzo senza il diritto erariale, mentre colla vecchia tariffa se ne pagano 8,48; dunque parrebbe ci dovesse essere una differenza in meno. Ma no, o signori, che questa differenza non esiste, poichè bene si sappia che vi era un altro mezzo di trasporto colle vecchie tariffe, cioè la piccola velocità, e con questo mezzo si pagavano soltanto 5 centesimi.

Si aggiungerà: gli animali non possono trasportarsi a piccola velocità; mi pare proprio di sentirmi questa risposta sussurrare nelle orecchie. Ebbene, o signori, non c'è esempio nelle regioni meridionali che siasi caricato un carro di bestiame o siasi spedita una sola bestia a piccola velocità e non sia stata invece trasportata a grande velocità; chè la Società delle Meridionali ha il sistema di trasportare il bestiame sempre a grande velocità.

Ma di questo parlerò più particolarmente quando verremo alle tariffe speciali; vedremo allora il grave danno che ne verrà all'industria agricola che si occupa dell'allevamento del bestiame dalle nuove tariffe.

Vi è poi un'altra specie di bestiame; il bestiame che si trasporta in 2^a classe, poichè quello di cui

ho parlato finora costituisce il bestiame di prima classe.

Per questo bestiame di 2ª classe colla nuova tariffa si dovrà pagare 13 centesimi pel bovino e 15 pel cavallino, mentre colla vecchia tariffa se ne pagavano a grande velocità 5. 65, compreso la tassa, e 3. 57 a piccola velocità, che significa la stessa cosa della grande velocità. Ora, un povero agricoltore che dovrà trasportare un paio di buoi per un percorso di cento chilometri, quanto dovrà pagare?

Con la nuova tariffa, se gli animali sono di prima classe, si pagheranno 15 lire; con la vecchia, se ne pagano 10. Vedete, che per gli animali di seconda classe poi si pagano, per capo, 3 centesimi e mezzo con la vecchia; con la nuova, 13. E questa è un'enorme differenza!

Un'altra differenza vi è tra la vecchia e la nuova tariffa, in rapporto alla classificazione del bestiame. Con la vecchia tariffa, si facevano cinque classi di bestiame; la nuova abolisce la quinta classe, e si limita alla quarta; e quindi gli animali, anche che siano di quattro o cinque chilogrammi, pagano per quelli di quarta classe, che possono arrivare fino a 100 chilogrammi.

Lascierò ora da parte la questione della grande velocità, e parlerò un poco della piccola.

Per la piccola velocità, o signori, la nuova tariffa stabilisce otto classi. La 1ª, la 2ª, la 3ª e la 4ª classe, sono considerate come le esistenti presso le Meridionali: non vi è alcuna differenza; ma, quando arriviamo alla 5ª classe, la nuova tariffa stabilisce 8 centesimi per tonnellata-chilometro; la vecchia ne stabiliva 7. Vi è, dunque, la differenza di un ottavo fra la vecchia tariffa e la nuova.

Anche nella 6ª classe troviamo la differenza di 1 centesimo; la nuova tariffa stabilisce 7 centesimi a tonnellata-chilometro; la vecchia ne stabiliva 6; sicchè, con la nuova tariffa, pagheremo un sesto di più di quello che paghiamo oggi.

Così anche nella 7ª classe troviamo la differenza di un centesimo: cioè, con la vecchia tariffa, si pagano 5 centesimi per tonnellata-chilometro; con la nuova, 6. La 8ª classe stabilisce cifre per merci che non percorrono quasi mai nessuna delle nostre linee, che secondo la nuova tariffa dovrebbe pagarsi quanto si paga colla vecchia per le merci di 7ª classe.

Ed ora, signori, dopo esaminata la tariffa generale, mi permetterò di intrattenervi, per quanto sarà possibile, colla maggiore brevità, affine di non annoiare di troppo la Camera sulle tariffe speciali; e comincerò coll'esaminare la tariffa del bestiame; giacchè questo benedetto bestiame è quello che è perseguitato da ogni lato; è perse-

guitato dai nostri vicini, è perseguitato da noi, e non saprei come si dovrebbe fare per poter continuare ad allevarlo.

L'articolo 56 della tariffa Meridionale esistente stabilisce che per una percorrenza fino a 300 chilometri un vagone di bestiame paghi centesimi 45, 20 diecimillesimi per chilometro a grande velocità, ed a piccola velocità, 30, 6; questi 6 sono per diritto erariale. La nuova tariffa, così detta a piccola velocità accelerata (poichè qua è il gran sistema quello di accelerare anche la piccola velocità), la nuova tariffa stabilisce, per la prima zona, non 30 centesimi, come colle vecchie tariffe, non 35 centesimi per la seconda zona, ma 42 centesimi, per la prima zona, e 40 centesimi per la seconda, per la terza 38, come anche 38 per la quarta, per la quinta; per la sesta poi 36.

La media di tutto questo, sapete a che viene? circa 38 centesimi e mezzo percorrendo 600 chilometri. Colle vecchie tariffe, colla percorrenza di 300 chilometri, si pagavano 30 centesimi, ed adesso, percorrendone 600, se ne pagano 38 e mezzo: vi è quindi più del 20 per cento di differenza.

Vengo ad un altro prodotto agricolo importante per noi: i vini.

La nuova tariffa stabilisce la percorrenza per vagoni completi, e suppone che un vagone da vino possa contenerne 8 tonnellate. Signori, nei carri, come ora sono costruiti, è impossibile mettere 8 tonnellate di merce vino; ve ne potranno entrare al più 5 o 6 tonnellate. Nondimeno la nuova convenzione vuole se ne mettano 8, o diversamente si paga sempre per 8; e stabilisce inoltre che la percorrenza si faccia per vagoni e per zona di 100 chilometri cadauna; si pagherà per una percorrenza di 100 chilometri, prima zona, centesimi 72 per chilometro, e così nella seconda 55 centesimi, nella terza 52, nella quarta 45, nella quinta 38, nella sesta 35, ed è inutile che vada più innanzi, perchè arrivato alla sesta zona si arriva alla percorrenza di 600 chilometri.

E invece colle vecchie tariffe sapete fino a quanto si potevano caricare i vagoni per godere il privilegio della tariffa speciale? Fino a 5 tonnellate; se più, si pagava in proporzione. Per 5 tonnellate stabiliva perciò la percorrenza tonnellata-chilometro, non per vagone chilometro; e questa è la differenza; si pagavano 6 centesimi per tonnellata-chilometro, dinodochè per ciascun chilometro un vagone di vino completo pagava 30 centesimi, e percorrendo una sola zona non pagava per 5 tonnellate che 30 lire; invece oggi applicando la nuova tariffa se voleste trasportare 5 ton-

nellate di vino dovrete pagare 72 lire. E questo perchè? Perchè la nuova tariffa vuole che si paghi per 8 tonnellate, e per una zona vuole paghiate 72 centesimi per vagone-chilometro; e se ne percorrete 200 chilometri invece di 72 lire se ne pagano 127. Invece colla vecchia tariffa non si pagano che 60 lire; questa è la differenza, o signori.

Le quali differenze io ho il dovere di far notare alla Camera perchè esse sono di grave danno per le contrade del mezzogiorno. La Camera poi deciderà come meglio crederà, ma tenga presente, decidendo, i modesti calcoli che le ho esposti.

Aggiungete che la vecchia tariffa accordava ai vini, quando passavano le due zone, anche la facilitazione di ridurre della sesta parte il prezzo di trasporto, e poi ditemi, o signori, dove andremmo se calcolassimo anche tutte queste piccole differenze.

E da questa tariffa speciale del prodotto vino passo ora ad un'altra non meno importante per l'agricoltura, quella per i grani e per i legumi.

Questa nuova tariffa speciale, numero 101 delle nuove convenzioni, stabilisce la percorrenza a zone, non più di 100 in 100 chilometri, ma dice: prima zona 50 chilometri, seconda 60, terza 70 e via dicendo fino a che arriva a 100 e poi passa ai 150 chilometri, stabilendo altresì due modi di caricare. Prima dico che il vostro vagone di grano, di fagioli, di lenticchie od altro non può esser meno di 8 tonnellate, mentre colle vecchie tariffe poteva essere anche di 6 tonnellate: dico sempre delle tariffe meridionali. Così, il piccolo produttore, che non può caricare un vagone, ma solamente 6 tonnellate di merce, dovrà pagare con la nuova tariffa per la percorrenza, il 25 per cento di più. E mentre colla nuova tariffa si pagherebbe per ogni tonnellata-chilometro 6 centesimi e 70 millesimi, colla vecchia tariffa non si pagava più di 5 centesimi, tariffa numero 1. Oggi, ripeto, si pagheranno 6 centesimi e 70 millesimi, differenza molto sensibile e della quale vi darò anche un esempio pratico.

Per ogni 100 chilometri, e per una tonnellata di grano, a vagone completo, voi pagherete colla nuova tariffa sei lire e mezza, mentre colla tariffa vecchia se ne pagano cinque. Avete quindi una lira di più da pagare per ogni tonnellata.

Ma vi è un'ingiustizia più grossa ancora. Oltrechè si dovranno pagare dai piccoli commercianti 8 tonnellate per 6, è accordata una facilità speciale ai negozianti più grossi in confronto dei piccoli, a quelli cioè che trasportano 50 tonnellate di cereali. Questi non pagano la tariffa come quelli che trasportano un vagone solo completo, ma go-

dono di un privilegio poichè pagano per la prima zona di 50 chilometri soltanto 6 centesimi e mezzo, mentre gli altri ne pagano 6 e 70. Ora io non trovo che vi sia giustizia distributiva nel far pagare ai meno abbienti più di quello che pel trasporto pagano i più ricchi e i più grossi negozianti.

Denuncio anche questo fatto alla Camera affinché, quando si venga all'esame delle tariffe, si guardi a questo danno che viene ai piccoli commercianti.

E mi permetto di dire una parola anche sui recipienti di ritorno. Colla vecchia tariffa i sacchi vuoti da cereali pagavano tanto quanto avevano pagato sulla percorrenza fatta a piccola o a grande velocità per la merce che contenevano. La nuova tariffa invece stabilisce le classi e dice: quando voi trasportate i sacchi da grano vuoti di ritorno dovete pagare secondo la classe, dovete pagare il 12 o 15 per cento di più sul trasporto.

Questo è anche un danno che verrà a coloro che dovranno trasportare i sacchi alla spicciolata e non a vagone pieno. Faccio notare ancora che il diritto fisso stabilito in questa tariffa è di una lira alla tonnellata, oltre a 20 centesimi che ora si pagano, un'altra differenza quindi di una lira. Si dirà: questa lira di diritto fisso che paga di più colui che trasporta la mercanzia è compensata dal carico e scarico, perchè è detto che nel diritto fisso è compreso il caricamento e lo scaricamento, ma non è compreso il trasporto della merce dal vagone al carretto del ricevitore, o viceversa.

Ma si dice nella avvertenza delle tariffe che la Società ha il diritto di prendere questa mercanzia che arriva e metterla nel posto destinato per la consegna, che potrebbe essere il fondo di un magazzino, quindi non sarebbe più un'economia che farebbe il ricevitore, perchè esso dovrebbe pagare un secondo caricamento cioè quello di prendere le mercanzie dal fondo del magazzino e metterle sul carretto.

Ma poi credete che sia giusto pagare una lira per tonnellata di diritto fisso per carico e scarico? Io vorrei vedere che si stabilisse questo a favore di poveri operai, ma questo è un utile maggiore che ne avrebbero le Società, non già un aumento di mercede agli operai delle ferrovie; poichè a me consta che non si fa questo lavoro che a 20 centesimi la tonnellata, e sia anche a 25 centesimi, ma da 25 centesimi passate ai 50 per lo sbarco, e ai 50 per il caricamento, ed avrete un grande vantaggio per la Società ed un grave danno pel commerciante.

Si aggiunge poi in questa avvertenza che la So-

cietà ha il diritto di stabilire, dato che una stazione, il cui punto di deposito sia molto lontano dal punto di arrivo di un vagone dove si trova la mercanzia, che o il mittente od il ricevitore dovrà andare a scaricare coi propri facchini la merce a beneplacito della Società; il che costerà, più caro o meno caro, a seconda delle circostanze. Questa è la condizione.

Io ne'miei calcoli ho tenuto molto conto delle proposte fatte dalla Camera di commercio di Venezia, le quali proposte sono quelle che di più mi hanno sorpreso, poichè in quella zona è applicata la tariffa dell'Alta Italia. Quella Camera di Commercio emise un voto contrario sulle convenzioni ferroviarie. Io aggiungerò che più che emettere un voto, quella benemerita Camera di commercio ha studiato profondamente la questione delle tariffe, ed ha mandato un opuscolo, credo, a tutti i deputati, col quale ha dimostrato che colà è applicata la tariffa dell'Alta Italia che è la più alta, eppure essi ne subiscono un grave danno.

E sapete in che modo lo dimostra? Essa dice: Voi avete stabilito nella nuova tariffa 23 categorie di mercanzie, ed avete fatto delle tariffe per vagoni completi, per partite alla spicciolata, per quantità maggiore a vagoni completi, come per i cereali, per una certa percorrenza che è stabilita nella tariffa.

Ha messo quanto pagherebbersi per 500 quintali, quanto pagherebbersi a vagone intero e quanto per meno d'una tonnellata su proporzione di una sola tonnellata; poi ha messo in un'altra colonna quanto si paga per la tariffa vecchia; e questo lo ha fatto fare per tutte le 23 categorie di mercanzie.

Onorevoli colleghi, sapete che differenza trovate delle vecchie tariffe applicando le nuove e facendo la media? 10,873 per cento di più paga la nuova in confronto della vecchia! Ed è la Camera di commercio di Venezia che questo afferma; e badate che ha tenuto presenti, anche quelle derrate che risentono un miglioramento, poichè ha messo nel calcolo le uve che pagano di meno, la vallonea che paga di meno, lo zucchero, la soda; ma ha dovuto aggiungere quelle che pagano di più, cioè i cereali, i formaggi etc.

Ora, vedete, se noi del mezzogiorno ci lamentiamo che abbiamo una grande differenza fra le nuove e vecchie tariffe, non si abbia il diritto, tanto più quando vediamo che delle nuove tariffe non sono contenti neppure quelli dell'Alta Italia!

La benemerita Camera di commercio di Venezia, che ha fatto i conti anche più esatti colle

statistiche, sapete che cosa dice ancora? (*Segni di attenzione*)

Essa si è limitata a 4 categorie di mercanzia di cui fanno maggior traffico in quella regione, ed ha fatto i conti di tutte le quantità di queste mercanzie trasportate sulle linee ferroviarie nell'anno 1881 ed ha detto: sono stati trasportati tanti *cereali* (parte importante del loro commercio), tante *conterie*, tanto *cotone* e tanto *vino*; ed è venuta a questa conclusione: noi abbiamo pagato tante migliaia di lire colle vecchie tariffe, colle nuove dovremmo pagare tanto di più. Nè c'è da temere che vi sia errore in questi calcoli fatti, perchè i negozianti di Venezia conoscono a menadito il modo di maneggiare le tariffe.

Sulle conterie v'è una differenza di 20,270 per cento di più colle nuove tariffe in confronto di quel che si paga colle vecchie tariffe.

Sui vini v'è una differenza di 13,812 per cento.

Sui cotone di 42,156 per cento, sui cereali 3,737 per cento. Ora, signori, come vedete, il Mezzogiorno d'Italia non è contento, nè, come vedete, si mostra contenta l'Alta Italia dell'applicazione di queste tariffe. Non dirò dei voti di tanti altri consessi poichè il Governo ne sa più di quel che ne possa sapere io.

Se passiamo poi per un momento ad esaminare le tariffe delle derrate alimentari che sono quelle che di certo debbono richiamare l'attenzione di tutti, perchè tutti abbiamo bisogno di alimentarci, noi troviamo anche una non lieve differenza. E a prima vista esaminata, ad esempio, la tariffa del burro pare più limitata di quel che non sia la presente. E sapete qual'è la ragione? La nuova tariffa vuole che il burro sia trasportato a vagone completo per godere della tariffa speciale. E voi sapete che non è possibile di trasportare da una parte all'altra del paese un vagone di burro perchè non ci sarebbe il consumo. E se applicate la tariffa a vagone completo, voi trovate una piccola differenza, non di molto, sulla vecchia tariffa, poichè con la nuova tariffa, per un vagone di 5 tonnellate di burro si pagherebbero centesimi 6 e mezzo per ciascuna tonnellata e chilometro; invece la vecchia tariffa faceva pagare 7 centesimi, cioè mezzo centesimo di più, ma dava il diritto di portare non due, non una, ma anche mezza tonnellata applicando la tariffa di 7 centesimi a tonnellata e chilometro. Invece se volete portare questa tonnellata o questa mezza tonnellata con la nuova tariffa dovrete pagare 14 centesimi a tonnellata-chilometro, poichè tale è la tariffa stabilita se trasportate meno di 5 ton-

nellate, cioè più del doppio di quanto si paga oggi con la vecchia tariffa.

Onorevoli colleghi, vi è ancora un'altra sostanza alimentare che oggi comincia a diventare molto generale in tutti i paesi, le uova. La nuova tariffa considera le uova come il burro; vuole che le uova si portino a vagone completo. Badate che non è mai possibile si trasportino otto tonnellate di uova. Vi sono molte persone pratiche che ne sanno molto più di me e vi diranno che in un vagone non ci potranno andare più di quattro tonnellate. O dovete metterne otto o dovete pagare per otto tonnellate. E stabilisce la tariffa che nella zona da 1 a 50 chilometri si paghino 12 centesimi per tonnellata-chilometro. La vecchia tariffa invece faceva pagare 12 centesimi per tonnellata-chilometro, ma si contentava che portaste anche un quintale di uova, due, tre, quattro e cinque quintali, ma non tanti perchè non è possibile portare di un colpo tanta quantità di uova da un luogo all'altro.

Con la nuova tariffa se voi volete caricare un vagone intero di uova, quando ve ne avrete messe quattro tonnellate pagherete per otto; dovrete, cioè, pagare il doppio di quanto si paga con la vecchia tariffa, e non avrete più la facilità di mandare, volendo, una tonnellata o mezza tonnellata di uova per volta.

La tariffa poi vi dice che se voi non volete caricare un vagone completo, avrete diritto di caricarne anche meno, ma in questo caso dovrete ricorrere alla seconda classe, pagando cioè 14 centesimi a tonnellata-chilometro.

Questo significa che per le uova bisogna pagare sempre 14 centesimi per tonnellata-chilometro, poichè non si potrà mai riempire un carro di uova.

Ora parlerò un poco dei miei paesi, e specialmente del paese dell'illustre amico Della Rocca; parlerò della pasta da vermicellai.

Onorevoli colleghi, la tariffa nuova stabilisce prezzi tali da sgomentare qualunque fabbricante di pasta. In primo luogo vuole che un vagone di pasta non sia meno di sei tonnellate; se la pasta è lunga, questo è impossibile poichè deve essere custodita con molta cautela, diversamente arriverebbe al suo destino tutta frantumata. Stabilita questa grossa quantità, la nuova tariffa viene a stabilirne il prezzo. E sapete, onorevoli colleghi, che prezzo stabilisce per tonnellata-chilometro? Nientemeno che 9 centesimi fino a 50 chilometri, e 7 centesimi per un percorso maggiore.

Invece, con la vecchia tariffa, voi potevate mandare anche una sola tonnellata di pasta, pagando

6 centesimi a tonnellata-chilometro (tariffa della Meridionale, n° 7).

Era entrato nelle nostre abitudini di mandare un vagone completo di pasta pagando come i cereali, cioè cinque centesimi a tonnellata-chilometro. Ora da cinque si va a nove; vedete che enorme differenza! E questa industria, che sta subendo una crisi nel nostro paese, se avrà ancora un aumento di tariffa ferroviaria, non so come se la caverà.

Onorevoli colleghi, mi accorgo di avervi troppo annoiato. Io che ho la parola disadorna vorrei dar termine al mio povero dire per non darvi più la pena di ascoltarmi. (*Voci: No, no!*) Però sento il debito di dire una sola parola ancora sopra la nuova tariffa 103 speciale, se voi ancora vorrete avere la bontà di udirmi.

La tariffa 103 speciale, nelle convenzioni che stanno dinanzi alla Camera, parla dei frutti secchi, delle mandorle, dei noccioli, dei pinoli, ecc., e stabilisce una quantità minima di 5 tonnellate, e determina il prezzo di 11 centesimi per tonnellata-chilometro, per le percorrenze di 50 chilometri, e da 51 a 100 chilometri centesimi 9, e per percorrenze maggiori fino a 200 stabilisce 7 centesimi, e per percorrenze al disopra delle due zone fino a 300 chilometri stabilisce 7 centesimi a chilometro, cosicchè voi avrete una media per le tre zone di lire 7.75 centesimi per tonnellata-chilometro.

Invece la vecchia tariffa stabiliva non 7,75 fino a 300 chilometri, ma 3,75 per i noccioli e 5 per le mandorle. Differenza di 1/3; circa il 40 per cento di meno di quello che si pagherà colla nuova tariffa. Fatto il conto, una tonnellata di mercanzia in media per la percorrenza fino a 300 chilometri, colla vecchia tariffa paga lire 13,12, colla nuova invece paga 23,75; e cioè la enorme differenza di lire 10,12 per tonnellata; se credete che ciò debba passare, padronissimi, chè la Camera ha il potere di fare tutto quello che vuole.

Due sole parole ancora sulle tariffe per gli agrumi. E riporterò senz'altro il giudizio emesso dalla Camera di commercio di Reggio di Calabria, che ritiene, come realmente è nei nostri paesi, importantissimo il commercio degli agrumi e delle frutta.

Ora, gli agrumi, trasportati ad una percorrenza media, pagheranno da 10,15, fino a 20 per cento di più della vecchia tariffa. Ma invece si ha da sperare che la percorrenza arrivi ai mille chilometri, per ottenere un'economia. Colla vecchia tariffa si paga dal 6 al 7 di più, perchè trova una economia di lire 88 sopra un nolo di oltre lire

1400, cioè sopra la percorrenza di quasi 1200 chilometri. Ora, vedete se è mai possibile che si possa fare percorrere nel nostro paese una merce per mille chilometri e più. Sarà, ma è quella minima parte, che in tutto il nostro movimento rappresenta il 4 o il 5 per cento. Poichè, o signori, l'Italia, per la sua costituzione topografica è longitudinale non latitudinale.

Essendo così le cose, come è mai possibile che noi ci gioviamo di questa famosa tariffa dei 1000 chilometri? Dopo ciò, non parlerò più di tariffe; altrimenti, non la finirei più, essendovene più del triplo ancora da esaminare e per le quali a suo tempo farò notare alla Camera le differenze. Mi limiterò a dire una sola parola sopra un altro fatto che trovo citato nel disegno di legge, come un bene stabilito a favore della industria nazionale: quello, cioè, di proteggere la nostra industria su quella estera col 5 per cento di favore. Con questo 5 per cento si crede di poter giovare a molti stabilimenti metallurgici, i quali minacciano oramai di crollare. È bene che la Camera mi permetta di aprir qui una parentesi e di dire che gli stabilimenti metallurgici esistenti in Napoli elevano un grande lamento, specie in questi giorni, dopo la grande epidemia che ci ha colpiti. Si sente dire che, ogni giorno, da tutti gli stabilimenti indistintamente, ma specialmente da quelli che sono sotto la protezione dello Stato, si licenziano degli operai; e si licenziano dall'arsenale di Napoli, dal cantiere di Castellammare e dalla fabbrica d'armi di Torre Annunziata.

Dirò, anzi, che dalla fabbrica d'armi di Torre Annunziata si sono licenziati 400 operai. E qui mi permetto di pregare il Governo di badare a quel che potrà avvenire: poichè, se dopo una lunga epidemia, questi disgraziati cittadini dovranno trovarsi ancora in condizione di non poter mangiar pane, non so come si finirà. Chiedo al Governo che badi a quelle fabbriche che da lui dipendono.

Ritorno al 5 per cento, a quel 5 per cento che si è creduto un gran bene per lo sviluppo della industria nazionale. Io che mi sento del tutto profano in questa industria, due giorni fa, volli consultare in proposito una persona tecnica. Egli mi disse: " Non vi illudete (queste sono le sue parole); noi col 5 per cento non potremo competere con paesi che stanno molto più innanzi di noi, tanto per la siderurgia quanto pei meccanismi che hanno più perfetti dei nostri. „ Or questo illustre uomo faceva cadere in due punti la questione della concorrenza, e, primo, nel perfezionamento dei meccanismi.

Il peccato scato il dovere di chiamare l'attenzione del Governo sulle fabbriche che da lui dipendono. Bisogna perfezionare i meccanismi di cui esse si servono, onde possano fabbricare a migliori condizioni; secondo, perchè la materia prima non si trova a pari condizioni come si trova in quelle regioni.

Ora, come vedete da questa risposta, il 5 per cento non rappresenta la vita dei nostri stabilimenti; e vi pare, leggendo questo progetto di legge, che la vita dello stabilimento di Pietrarsa, e di tutti gli altri sia assicurata? No, o signori, anzi è assicurata la loro distruzione.

Quindi io prego la Camera, anche sotto questo aspetto, a non votare le convenzioni, poichè sarebbero di danno al paese sotto tutti gli aspetti da cui si vogliono riguardare.

Non ho altro a dire. (Benissimo! Bravo! a sinistra)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Patrizi.

Voci. Non c'è.

Presidente. Non essendo presente, perde la sua volta.

L'onorevole Bertolotti ha facoltà di parlare.

Bertolotti. Prendendo a parlare sopra questo importante disegno di legge, io non voglio toccare la questione se all'ordinamento delle ferrovie nostre meglio convenga l'esercizio di Stato, od il privato; nè voglio parlare di molti appunti fatti alle convenzioni, i quali da colleghi, di me molto più competenti, già furono ampiamente svolti. Voglio invece richiamare l'attenzione della Camera intorno ad un criterio fondamentale della legge, per vedere se praticamente esso risponda ai bisogni ed alle esigenze della nazione. Io credo che il Governo abbia errato nello stabilire per base delle convenzioni le tariffe dei trasporti, invece delle spese di esercizio e di trazione. Se noi ci lagniamo che l'esercizio delle nostre ferrovie costa troppo, che esse sono male amministrate, che il Governo è nella impossibilità di rimediare a tutti quegli abusi che nell'amministrazione delle ferrovie si verificano, ciò dà certamente ragione a quelli che preferiscono affidare l'esercizio ferroviario a Società, le quali vivendo indipendenti e fuori di tutte le influenze parlamentari e di null'altro occupandosi che dell'amministrazione delle strade ferrate, potrebbero studiare quelle economie ed apportare quei rimedi che sono dall'esercizio richiesti.

Partendo da questo concetto, che mi pare il più logico e semplice, voi avreste dovuto stabi-

lire la Regia colle Società contraenti, basandovi sulle spese di esercizio e non sulle tariffe di trasporto, il cui maggior carico, che andate imponendo alla nazione, entra per due terzi nelle casse delle Società e per un terzo soltanto in quelle dello Stato.

Nè si creda che i coefficienti per istabilire il costo dell'esercizio e della trazione possano mancare. Poichè nella relazione statistica che annualmente pubblica il Ministero dei lavori pubblici, si notano le somme che rendono le diverse reti per ogni percorrenza chilometrica, sia per trasporto di passeggeri nonchè delle merci a grande ed a piccola velocità.

Quella statistica vi dà inoltre il numero dei treni, l'entità delle spese generali, di quelle di amministrazione, di quelle del movimento e di quelle della trazione; per cui, credo sia assolutamente non vero, che non si possano stabilire i dati pel trasporto dei passeggeri e delle merci per ogni tonnellata-chilometro.

In qualsiasi azienda industriale, che sia ben diretta, le spese d'esercizio si calcolano con esattezza quasi matematica, altrimenti sarebbe impossibile stabilire il costo delle merci.

Se questo criterio avesse seguito il Governo, è certo che si sarebbe potuto raggiungere lo scopo di affidare l'esercizio delle nostre ferrovie a Società private, senza cadere nello scoglio delle tariffe *condizionate*, che sono la vera negazione di ogni principio economico.

Poste invece le tariffe a base delle convenzioni, ne viene per logica conseguenza il bisogno di stabilirne il *maximum*. E ciò fu fatto con molta abilità, aumentandole in confronto delle attuali; pure avendo l'apparenza di diminuirle, giacchè si è portata qualche diminuzione sul prezzo di trasporto per le grandi percorrenze, aumentando invece il prezzo stesso per le percorrenze minori, quasichè non si sapesse che in Italia, per la configurazione geografica del paese, le merci non fanno grandi percorrenze, anzi la statistica che si pubblica dal Ministero dei lavori pubblici ammette che per gli anni 1882-83 la percorrenza per ogni tonnellata di merci non fu che di 117 chilometri.

La verità di quanto io asserisco fu in parte dimostrata dall'onorevole Petriccione; ed io pure, quando saremo all'articolo che tratta delle tariffe, mi riservo di fare delle osservazioni e di presentare esempi. Intanto non posso tralasciare di chiedere all'onorevole Commissione, non solo a nome mio, ma anche a nome dell'industria serica, per qual motivo essa abbia classificato i

bozzoli doppi, rugginosi, sfarfallati e gli scarti fra le mercanzie che debbono essere comprese a 200 chilogrammi per ogni metro cubo, mentre non si arrivò finora a comprimerli a 150 chilogrammi, recando di tal guisa un aumento del 50 per cento sul trasporto di queste mercanzie.

Se non siamo caduti in errore, io ed altri industriali, non sappiamo comprendere per qual motivo nelle nuove tariffe non si faccia più alcuna distinzione fra le macchine incassate e le non incassate; per modo che anche sul trasporto di questa merce si arreca un aumento del 50 per cento circa.

Sono queste le tariffe che voi presentate ai commercianti ed agli industriali i quali reclamavano per contrario dei ribassi per poter lottare con le tariffe internazionali?

Era una necessità che le tariffe rimanessero libere in mano del Governo per potere all'occorrenza aumentarle o diminuirle a seconda delle circostanze e dei generi di trasporto; ed è per questo motivo che io credo che l'onorevole Luzzatti abbia fatto la proposta di istituire l'osservatorio ferroviario.

Osservate quello che fanno gli altri Stati: la Germania, per esempio, in meno di 18 mesi, per favorire le sue industrie e la sua esportazione, dovette modificare quasi la metà delle sue tariffe; e qui in questi fogli io trovo una quantità di supplementi di tariffe speciali tutte a prezzi ridottissimi e fatti per l'esportazione dei metalli, dei prodotti metallurgici, delle vetriere, dei cristalli, del carbone, e di una grande quantità di altre merci.

Perchè appena la Germania avverte che qualche sua industria soffre di pleora, ne facilita lo sbocco ribassando le tariffe ferroviarie; e tutto ciò fa il principe di Bismarck, con prestezza e celerità meravigliose.

Vi citerò un solo esempio. Nella primavera di quest'anno, non so se per ribasso di noli marittimi, o per quale altra ragione, gli importatori genovesi di carbone fecero delle offerte agli industriali dell'Alta Lombardia di carbone inglese, a prezzi inferiori di quelli del carbone che ritiriamo dalla Germania. Gli agenti germanici accortisi di questo fatto, ne avvertirono subito il loro Governo; ed in due o tre giorni riuscirono a far ribassare di tanto le tariffe del carbone, che noi non fummo in tempo ad accettare le proposte genovesi.

Alla celerità con la quale il principe di Bismarck modifica le tariffe, bisogna anche aggiungere i criteri coi quali le stabilisce. Sapendo che

L'Italia è forte consumatrice di spiriti, e volendo vincere la concorrenza dell'Austria che ne fa non poca importazione, stabilì una tariffa per la quale gli spiriti che noi ritiriamo da Lipsia vengono a Milano ed a Como pagando 5,47 al quintale, quando arrivano a vagone completo; mentre quelli diretti da Lipsia a Lugano, che hanno 70 chilometri di minor percorrenza pagano 8,96, tanto che i Ticinesi trovano il loro tornaconto a spedire a Como gli spiriti che comprano a Lipsia, per farli rispedire a Lugano.

Questo fa Bismarck, per far entrare i prodotti germanici sui mercati di consumo; e voi sapete come egli dichiarasse al Reichstag che quando lo Stato tedesco fosse stato padrone delle ferrovie, avrebbe eluso qualunque trattato di commercio. E purtroppo ciò è vero.

Gli sforzi che fa la Germania per espandere i suoi prodotti, li fa l'Austria per attirare i traffici di Trieste, ed alla nuova ferrovia dell'Arberg che gira alle spalle delle nostre Alpi fece un trattamento affatto speciale.

La Francia stessa cercò d'attirare il commercio di transito dal Nord d'Europa a Marsiglia, e tanto vi è riuscita che nel 1873, quando noi non avevamo ancora aperto il Gottardo, il commercio di transito in Italia era di 174 milioni, mentre 10 anni dopo era ridotto ad 88 milioni.

In questa condizione di cose coll'industria manifatturiera in sofferenza, coll'industria agraria richiedente aiuti, vi pare giusto, onorevoli colleghi, di fossilizzare le nostre tariffe vincolandole a contratti, mentre lo Stato, e provincie, e comuni, fecero enormi sacrifici nella lusinga di aprire sorgenti di prosperità economica per il paese? Mi si obietterà, che in forza dell'articolo 16 del contratto e 44 del capitolato, lo Stato può imporre alle Società quei ribassi di tariffe che crede necessari allo sviluppo del commercio e dell'industria. Ma è facile prevedere l'obiezione che vi faranno le Società contraenti. Esse vorranno essere indennizzate dei lucri cessanti; perchè non è sempre detto che gli aumenti dei traffici portino aumenti di lucro, mentre il Governo potrebb'essere obbligato a modificarle nell'interesse economico del paese.

E chi mai può prevedere quali e quante saranno le variazioni che si dovranno introdurre nelle tariffe non tra 20, ma tra quattro o cinque anni? E che esse potrebbero essere tali da distruggere quelle che siamo oggi chiamati a votare, se vorremo porre la nostra condizione economica in rapporto a quella d'altri popoli?

Ebbene, tutta questa evoluzione voi non potrete

compiere che superando gli ostacoli enormi da parte delle Società ed esponendovi ad enormi sacrifici.

Queste convenzioni non pongono a regola un articolo di consumo, ma bensì l'ente che dobbiamo più d'ogni altro curare d'aver libero essendo uno dei fattori principali dello sviluppo economico del nostro paese. È questa una delle principali ragioni per le quali io non posso dare il mio voto favorevole a questa legge.

Ieri l'altro l'onorevole Prinetti, nel suo brillante discorso, parlando del modo col quale si deve provvedere all'acquisto del materiale fisso e mobile, incorse, forse involontariamente, in un errore. Egli disse che la protezione che veniva fatta agli industriali italiani gli sembrava proprio eccessiva, perchè sommato il 5 per cento al 7 od 8 di dazio che vien caricato sul materiale introdotto nello Stato, si raggiungeva una protezione del 10 per cento. Mi permetta l'onorevole Prinetti, che mi rincresce di non veder presente, di fargli osservare che egli, facendo questo ragionamento, non ha tenuto conto del fatto che tutti gli industriali italiani, per costruire sia il materiale mobile che il materiale fisso, devono ritirare dall'estero una quantità degli elementi che servono alle loro costruzioni; per esempio, i ferri, la ghisa, gli acciai, i tubi, le lastre, le lamiere, merci tutte che pagano da 8 fino a 15 franchi al quintale di dazio. E tutti questi in quantità maggiore di quanto viene impiegato, dovendosi sempre tener conto della perdita che subiscono le materie nella lavorazione, per modo che il 10 per cento di dazio, al quale egli alludeva, è compensato abbondantemente dal dazio pagato dal costruttore ed il cinque per cento portato dalla presente legge si riduce forse a meno del tre.

Ma ciò che io vorrei sostenere è che quell'articolo del capitolato non risponde certamente in pratica allo scopo del legislatore. Le ordinazioni del materiale si conferiscono su tipi o su capitolati d'appalto, nei quali sono determinati in ogni loro particolare di forma e di sostanza gli oggetti che si vogliono appaltare. Vi sono alcuni oggetti, che al collaudo si può facilmente avvertire se sono stati fabbricati a seconda delle date prescrizioni, ma moltissimi, principalmente quelli che appartengono al materiale mobile, io credo che sia impossibile ai collaudatori di verificare se siano stati fabbricati a seconda dei patti stabiliti, e quindi se siano in condizioni, tali da valere un prezzo uguale a quello richiesto dagli industriali italiani costando il 5 per cento di meno.

Mi spiego. Se le Società, per esempio, vorranno appaltare delle locomotive, sottoporranno agli industriali un tipo, o meglio ancora un disegno coi relativi patti di appalto. È certo che gl'industriali esteri che si presenteranno all'asta potranno corrervi facendo un ribasso non solamente del 5, ma anche del 10 per cento sull'offerta degli industriali nazionali; ma voi dovete benanche supporre che essi possano, valendosi della pratica e della valentia che hanno già acquistato, sostituire nella costruzione delle macchine, materiali niente affatto identici a quelli che furono stabiliti nel capitolato, e che poi vi presentino locomotive tali che nessun collaudatore possa riconoscere dissimili ai tipi.

Nella costruzione della caldaia delle locomotive si possono impiegare lamiera inglesi Louwmor, che sono le migliori e valgono da 80 a 85 franchi il quintale. Da questi si scende ad altri tipi di lamiera tedesche, le quali valgono solamente da 40 a 45 franchi. Se non c'è onestà nel costruttore, egli può benissimo sostituire una qualità di lamiera ad un'altra, e quindi consegnare macchine le quali non corrispondano a quelle stabilite nel capitolato.

E quello che io dico delle lamiere può dirsi degli acciai. Ma si dirà: colui che collauda si avvedrà della sostituzione e della frode. No, signori, chi può valutare il valore dell'acciaio è soltanto l'operaio che lo lavora, e di una locomotiva non si può spezzare un pezzo della caldaia per osservare con qual qualità di lamiera essa fu costruita.

E queste sostituzioni non sono per nulla un fatto nuovo. Avvenne anzi che la Gottardbahn appaltò ad una casa tedesca una quantità di locomotive, stabilendo un *minimum* di trazione, un *minimum* di velocità ed altre prescrizioni comprese nel capitolato. Le macchine furono consegnate; si fece il collaudo; si fecero le prove; tutto andò a meraviglia: ma ora quasi tutte quelle locomotive sono già in riparazione.

Nè questo vale solo per le Società tedesche, poichè, per quanto io so, le caldaie che l'Italia fece costruire per il *Dandolo* furono commesse in Inghilterra. Orbene, queste caldaie, dopo sei mesi, erano avariate. Pare a voi che delle caldaie debbano essere avariate dopo sei mesi?

Ciò che io vi ho detto per le locomotive vale pure per altri materiali; cosicchè con la mania che si ha in Italia di dare le commissioni all'estero, colla possibilità che le fabbriche estere abbiano non indifferenti compartecipazioni in queste convenzioni pur di avere il lavoro, noi verremo a rovinare completamente la nostra industria, aumentando il nostro debito all'estero, mantenendo

la mancanza del lavoro e la relativa miseria nel paese.

Voi mi direte che il cambiamento di materiale può farsi anche dai costruttori italiani. Ora, chi ha pratica in queste industrie trova che, per ora, ciò è impossibile: 1° perchè le nostre maestranze non sono ancora così abili come le forestiere, e nessun costruttore nazionale si azzarda di dare dei materiali scadenti da lavorare ai nostri operai; 2° perchè i nostri opifici, che sono sul nascere, non vorranno certamente compiere lavori cattivi, ed esporsi alla possibilità di perdere ogni credito, ed ogni fiducia; 3° perchè tutte le costruzioni, che voi darete in paese, potrete più facilmente farle sorvegliare, e quindi avere tutte le garanzie di un perfetto lavoro.

Il bilancio commerciale di quest'anno si chiuderà con un disavanzo per lo meno di 250 milioni. Le ferrovie potrebbero somministrare molto lavoro ai nostri stabilimenti e quindi ai nostri operai.

Perchè, contrariamente a quanto osservò l'onorevole Prinetti, il quale ebbe parole non troppo lodevoli all'indirizzo degli industriali italiani, voi vedeste alle esposizioni di Milano e di Torino che la industria meccanica fece decisamente tra noi molti progressi. Ed io sono sicuro che i nostri stabilimenti molto si svilupperebbero, se potessero avere il lavoro continuo; e non si pretendesse da essi in una sola volta una notevole quantità di lavoro, per poi, quando questi stabilimenti, e le maestranze si sono bene avviati, lasciarli senza.

Imitiamo gli altri Stati, anche quelli che si chiamano liberisti, il Belgio persino, il quale affida la costruzione di tutto il materiale ferroviario, e di quanto occorre allo Stato, ai costruttori nazionali mettendoli in gara tra loro.

Noi che siamo poveri, che abbiamo miserie da alleviare, non arrischiamo, per idealità teoriche, oramai da quasi tutti abbandonate, o per errori, di compromettere l'avvenire economico della patria nostra. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mussi.

Mussi. Umanissimi signori (*Si ride*), io davvero non so se giova prendere parte a questa discussione. Lo confesso, ho salito la scala (non quella del potere, quella della Presidenza) coll'intenzione di rinunciare alla facoltà di parlare. Perchè, se voi ponete mente allo svolgimento di questa tesi voi scorgete questo fatto nuovo (almeno nuovo per me, che, pur troppo, comincio a invecchiare, e da 18 anni ho l'onore di appartenere alla Camera), si sono uditi nove oratori contro le conven-

zioni; dall'onorevole Dotto de' Dauli, dell'estrema Sinistra, all'onorevole Gabelli del centro Destro, e tutti si sono scagliati come cani ardenti contro questa belva selvaggia che hanno fieramente combattuta.

Io credeva che, come nelle caccie nemee, sarebbe sorto un Ercole, un oratore di grande autorità a difendere le perseguitate convenzioni, invece dura il silenzio su tutta la linea. Dunque, onorevoli signori, noi siamo ridotti ad un soliloquio; qua v'è un partito preso; non è possibile che questa legge che si trascina da tempo innanzi a noi, non abbia valorosissimi difensori; e se questi si appiattano, se non si lasciano scorgere, ciò vuol dire che ci si vuol trarre in un'imboscata (*Comment*) e, se così è, meglio è star fuori di questa "selva selvaggia aspra e forte."

Poi un'altra ragione tutta mia personale mi consigliava il silenzio. Io sono omai ridotto nella condizione di una penna d'acciaio che sia stata a lungo dimenticata sullo scrittoio, la ruggine ha rôso la punta; e quando voi prendete quella penna per sciorinare sulla carta i vostri pensieri, la poveretta vi regala uno sgorbio: vorrete voi compatire un discorso sbagliato?

Ad ogni modo, io procurerò almeno di esser brevissimo. Io voglio esaminare una sola questione che, a mio avviso, è di grandissimo momento e che non è stata svolta da alcun oratore. Questa ragione giustifichi la temerità delle mie parole.

Qui nella relazione che abbiamo sott'occhi noi vediamo trattato ogni argomento con grandissima abilità (spero che la frase sia corretta e parlamentare); e questa abilità giunge fino a far arrivare il cibo migliore a pranzo terminato. (*Si vide*) Il sesto volume lo vedremo quando la discussione sarà finita.

Meglio parrebbe a me risparmiar le spese della stampa; si otterrebbe, almeno, una economia che porterebbe qualche sollievo al nostro bilancio; si avrebbe così una *ultraeconomia*! Giacchè ci sono le spese *ultrastraordinarie*, ci possono essere, mi pare anche le *ultraeconomie*. (*Si ride*) Data tutta questa abilità di dire, di tacere e di nascondere, voi comprendete benissimo, o signori, che la posizione degli oratori è molto difficile. Voi avete udito qui uomini competentissimi, come l'onorevole Gabelli, dire che la questione delle tariffe è così involuta e difficile, che un uomo prudente quasi dovrebbe astenersi dal portare sovresse un giudizio. Voi avete udito oggi come l'onorevole Petriccione abbia dimostrato quali enormità siano nascoste in questa tariffa; quali aumenti (per fino del doppio) si sieno

imposti sui prezzi dei trasporti. Or bene, tutti codesti sono argomenti gravissimi, e difficilmente comprensibili, difficilmente apprezzabili da uomini anche dottissimi, quali siete tutti voi; ma che non possono naturalmente entrare in questi particolari tecnicissimi. E non lo possono soprattutto quando i documenti fanno difetto, o quando si danno senza lasciar tempo sufficiente alla meditazione.

Chiamato ad esaminare la tariffa di cui dovrei parlarvi, ne interpellai un illustre industriale milanese, il quale, non solo è uomo competentissimo, ma conforta l'esercizio dell'arte sua, come gl'industriali nostri usano, con molta dovizia di cognizioni economiche. Egli mi disse che per bene apprezzare questo problema occorrono quattro mesi; e noi abbiamo pochi giorni per divorarlo!

Orà, o signori, io lascio tutta la parte finanziaria, la lascio agli uomini più competenti di me. Io non so se il contratto sia buonò o cattivo; so che se il contratto sarà cattivo, quelli che l'hanno fatto sapranno per via con opportune modificazioni migliorarlo, e ciò sempre a carico delle nostre finanze.

Io so, per esperienza, che i contratti fatti colle grandi Società sono sempre pericolosi, perchè non solo lo Stato perde quasi sempre le cause, ma lo Stato non sa mai farsi obbedire. Che lo Stato perda quasi sempre le cause ve lo ha detto l'onorevole Mantellini: ed io mi ricordo una relazione in ordine ad un certo affare Guastalla, che ha ucciso un console, non dei romani antichi, ma di quelli moderni, creati da Cesare Augusto Depretis. (*Si ride*)

Che poi lo Stato non sappia farsi obbedire, voi lo avete scorto nel contratto colle Meridionali. Anche in quello era scritto l'obbligo di far eseguire in paese quasi tutti i lavori, e voi sapete come perfino la sapienza della filologia sia corsa a difendere gli interessi della Società di fronte a quelli del povero Stato.

Dunque io non mi occupo di questa partita. So che la rendita è molto alta, e lontana dal rendere il 5 per cento: mentre noi ci obblighiamo di pagare un interesse del 5 e mezzo per cento. Questo mi sa per vero dire di forte agrume.

Quando poi osservo che per il rapido ammortamento del debito pubblico nelle Americhe, e per molti altri fatti economici il denaro continua a diminuire di prezzo, io non so come per un ventennio ci obblighiamo a frutti così onerosi. Ma il non sapere non giustifica il giudizio; perchè non si giudica che di ciò che si comprende, ed io su quello che non comprendo non ho diritto di sentenziare.

V'ha però una parte dello studio mio, che va più per la piana, e nella quale anche un modestissimo ingegno può penetrare.

La natura, dicevano i nostri antichi, è madre, signora e sapientissima conservatrice di tutte le cose; e quando si parla del nostro paese si suole sempre chiamarlo

... Il bel paese
Che Appennin parte
E 'l mar circonda e l'Alpe.

Or bene; in questo disegno di legge io credo che alcuni di questi elementi cosmologici sieno completamente trasformati; le Alpi, il mare sono aspramente maltrattati. La forma geografica del nostro paese, raccolto prima in una gran valle che si distende successivamente in una lunga e stretta penisola circondata da splendide isole, consiglio fin ora un raggruppamento per zone trasversali. Pare a me che, seguendo le condizioni dei luoghi, quella meravigliosa conca d'oro della valle del Po debba considerarsi come una unità non solo amministrativa, ma anche economico-finanziaria; e che quindi la rete delle ferrovie debba gravitare e accentrarsi in quella città, che un antico geografo bolognese, con mente divinatoria, chiamava: la città che guarda Lamagna e Francia, e che è quasi un porto in mezzo alla terra.

Tutto il movimento di questa gran valle del Po è essenzialmente trasversale e non longitudinale, si comprende come, uscendo da questa conca d'oro, si possano e debbano nella stessa impennare due linee longitudinali, che, seguendo i due versanti dell'Appennino, si prolunghino nella parte peninsulare della patria nostra.

Ma oggi io vedo tutto questo profondamente trasformato. La longitudinalità è imposta a tutta la penisola, e per quali ragioni? Voi le vedete scritte nella relazione. La prima è una ragione politica. Ma che? una contrada stretta dal vincolo, non solo della lingua, ma anche della santa memoria delle nostre imprese nazionali e del martirio dei nostri fratelli più eletti e dalla convivenza desideratissima di oltre ventiquattro anni di vita comune, ha dunque bisogno per consolidare la sua unità di essere fasciata con due sbarre di ferro simili alle manette che si mettono ad un malfattore? Oh, io aveva del mio paese tutt'altro concetto! Io credeva che l'unità morale, politica, sociale, storica del nostro paese fosse così compatta da non aver bisogno di così dolorosi mezzi di coercizione.

Si parla di convenienza, di vantaggi economici! Se questi esistono, io mi arrendo subito. Qui nella relazione si fa un calcolo per dimo-

strare che il movimento longitudinale anche nelle ferrovie dell'Alta Italia è maggiore del movimento trasversale. Ma questo calcolo è specioso, perchè si mettono a vantaggio del movimento longitudinale tutte le merci affluenti dalla Bassa Italia che andranno alle ferrovie superiori anche conservando la divisione trasversale.

Una sola ragione potrebbe giustificare la spezzatura di questa grande unità naturale che voi venite ad offendere, a mio avviso, con grave danno e iattura degli interessi, non di una regione, ma della patria nostra. Questa ragione potrebbe essere economica, e sarebbe quella di avvicinare ai valichi alpini i prodotti specialmente agrari delle parti più estreme delle provincie meridionali.

Vediamo se questo fatto veramente si possa verificare.

Studiando le tariffe, voi avete scorto, e l'onorevole Potriccione ve l'ha oggi dimostrato, quali carezze all'industria e all'agricoltura preparino le nuove spazzole che sono state ammannite dalla Commissione. Egli vi ha dimostrato eloquentemente che per le paste, per gli agrumi, per le produzioni che chiamerò più essenzialmente tipiche delle provincie meridionali, colle nuove tariffe, non solo non si crea un vantaggio, ma si prepara un grandissimo danno.

Però io debbo confessare che quella scala discendente della spesa di trasporto in proporzione della maggior lunghezza del trasporto stesso, pare fatta appunto per rendere più accessibili al valico delle Alpi i prodotti, specialmente agrari, della bassa Italia.

Ma guardatevi, signori, dalle precipitate conclusioni.

Intanto sta il fatto che il movimento trasversale, e quindi tutta la valle del Po, sono miserriamente sacrificati.

Per tutte le percorrenze minori di 300 chilometri, in tesi generale, perchè vi potranno essere delle eccezioni, il danno è assodato, il vantaggio è soltanto per le percorrenze maggiori.

Ma, onorevoli signori, voi avete dimenticato il mare, quel mare dove andavano a bagnarsi le robuste membra delle nostre antiche repubbliche di Venezia, di Genova, di Pisa e di Amalfi, che portarono gloriosamente il nome italiano per tutta la terra.

Comprendo che, forse per consolidare le istituzioni, si dovrà dimenticare e cancellare anche la storia; per me, rispetto le istituzioni, ma non voglio rinnegare il patrimonio, le glorie della nostra storia.

Ho detto che voi dimenticate il mare, quel mare

in cui solo noi abbiamo saputo sempre cercare la nostra grandezza. Pensate, o signori, che i nostri padri romani, quando per la prima volta riportarono una vittoria marittima, essi a cui il mare era stato fino allora sconosciuto, ne riconobbero la importanza per guisa che portarono i rostri in Campidoglio.

Ricordatevi, o signori, che i veneziani sono divenuti padroni dell'Oriente, perchè nella crociata furono i trasportatori marittimi di tutti i valorosi cavalieri di quell'età.

Ricordatevi che Genova portò in tutto l'Oriente le glorie del suo San Giorgio, perchè il San Giorgio lo fece discendere da cavallo e salire sopra una nave.

Ricordatevi infine che Pisa prima sulle coste africane stipulò i primi trattati; ma non voglio ricordarlo, perchè è memoria troppo dolorosa che ci richiama spiacevoli confronti.

Coordinare gli interessi, giovare alle ferrovie senza compromettere la marina, questo pare a me il più arduo e nobile quesito che si imponga ai ministri di un paese armonicamente composto da una valle continentale a cui succede una lunga e stretta penisola tuffata nel mare.

Volete voi, o signori, con questo sistema dell'alleggerimento del prezzo per le lontananze estreme, far concorrenza alla marineria mercantile? Io credo di no; ed allora, cari amici meridionali, chi compilò le tariffe (non dico l'onorevole ministro, perchè non manco mai di rispetto all'autorità costituita), chi compilò le tariffe, vi mantiene a erba trastulla; perchè a voi converrà sempre il naviglio; e la ferrovia non deve essere l'aorta, la grande arteria del corpo umano, ma la vena o l'arteria minore; e deve assumere l'ufficio della circolazione, per portarvi al lido vicino onde cercare il soccorso del naviglio.

Che se davvero la tariffa terrestre farà concorrenza al trasporto marittimo, allora dovrà combattere la nave. In questo caso, onorevoli genovesi, onorevoli veneziani, onorevoli napoletani, chiudete i vostri porti. L'ora dell'agonia per l'agricoltura è suonata ieri, oggi suona un lugubre rintocco mortuario per la marineria. È questo che si vuol raggiungere? I miei ringraziamenti profondi!

E poi, signori, si dice: noi imponiamo due grandi linee longitudinali, perchè diverse Commissioni hanno trovato migliore questa soluzione, di quella della trasversale; ma, badiamo alle date, diceva un cancelliere a un protere, alle date soprattutto! Badate che in Europa (ne ha toccato

magistralmente l'onorevole Bertolotti) avvennero in questi anni fatti importantissimi.

Prima dell'apertura dell'Arlberg, il Gottardo poteva considerarsi, come lo chiamò un grande economista, la ferrovia della gente; e poteva fino ad un certo punto credersi, che fosse esclusivamente chiamata a compiere il trasporto delle nostre merci nell'Europa.

Finchè quei prodotti potevano giovare del Gottardo la divisione longitudinale in relazione con la riduzione del prezzo per la massima lontananza poteva non dirò giustificarsi, ma spiegarsi; ma oggi no. Oggi l'Austria ha aperto l'Arlberg; oggi la Germania con la sua immensa potenza, e, permettetemi anche di dirlo, col genio veramente superiore di Bismarck, lasciate le cruenti lotte di Marte, vince anche nel campo delle industrie e dei commerci e cerca di sviare dal Gottardo tutto questo movimento, con tariffe protezioniste o speciali applicate colla rapidità (badate anche a questo fatto) cui accennava l'onorevole Bertolotti. Se dunque da un momento all'altro l'Austria e la Germania vi possono abbreviare i tracciati (perchè a questo equivale la riduzione delle tariffe) vi pare ragionevole, vi pare utile di sacrificare tutti gli interessi marittimi al Gottardo? Non comprendete voi che, se non agevererete il commercio marittimo, per la via di Venezia, voi favorirete la bandiera straniera che ha potentissime sovvenzioni?

Non sapete voi in qual crisi terribile volge l'industria dei trasporti marittimi?

L'Inghilterra che non sa più come impiegare tutto il suo tonnellaggio; l'Inghilterra, così facile alle associazioni commerciali, potrebbe un bel giorno (e forse lo fa già, perchè, se certi fenomeni fisici si verificano facilmente con istromenti precisi, certi fenomeni economici e finanziari non si scorgono subito, ma si avvertono dopo molto tempo che sono maturati), l'Inghilterra, potrebbe un bel giorno paralizzare e respingere dai trasporti di lungo corso tutto il vostro naviglio. Con qual coraggio questa grave sciagura voi rendete più acuta strappando ai noleggi lungo l'Adriatico tutto il transito dei prodotti agricoli del mezzogiorno?

Io ho ascoltato con molta attenzione il discorso dell'onorevole Prinetti, perchè mi aspettava di apprendere da lui, che è espertissimo in questa materia, molte e preziose notizie; ma debbo pur dichiarare che il modo di ragionare e di argomentare dell'onorevole Prinetti è un po' diverso dal mio. L'onorevole Prinetti, quando si discusse in questa Camera delle tariffe doganali, disse che

voleva grandi ribassi di tariffe; e poi nell'eloquente discorso, l'altro giorno pronunziato a favore di questo disegno di legge, dopo d'aver dichiarato che le tariffe debbono essere, a suo avviso, variabili e mobili, nè debbono punte inceppare lo svolgimento delle industrie e dei commerci, ha concluso col dire che accettava il sistema con questa legge proposto, sistema che, a suo avviso, e non a mio, cristallizza il sistema tariffario. Ora io davvero non so capire in quale modo chi vuole le tariffe mobili possa accettare le tariffe cristallizzate.

Nè c'è da farsi illusioni che si possa, ove la opportunità se ne manifesti, riparare agli errori oggi minacciati. Il nostro Governo non ha; non so il perchè, quella rapidità di provvedimenti che abbiamo ammirato nel Governo germanico e di cui ha parlato l'onorevole Bertolotti. E io credo che se anche le tariffe staranno in mano del Governo, per modo che possa egli a suo talento disporre, non sempre saprà provvedere colla sollecitudine richiesta dalle circostanze. Ma se questo è vero, per gli indugi che crea in Italia la pesante e poco mobile mole della macchina burocratica, guai se vi aggiungerete le mille difficoltà delle trattative con le Compagnie le quali naturalmente cercheranno di fare il loro interesse, quale sarà in questo caso la nostra condizione? Io voglio ammettere che voi, onorevoli ministri, lotterete da giganti. Ma vi troverete nella condizione di un elefante senza proboscide che voglia lottare con la tigre; la tigre agile, vincerà nella lotta.

Ma questo non è tutto. Allorquando si fecero i primi studi sulle ferrovie italiane, quali erano le dottrine economiche che prevalevano nei vari Stati europei? Erano le teorie del libero scambio. E quando il libero cambio è padrone dei mercati, le tariffe ferroviarie non rappresentano che il corrispettivo dei trasporti, e non hanno una vera importanza economica, poichè la mercanzia si muove facilmente, circola senza intoppi nel gran campo europeo come il sangue circola nelle nostre vene. Ma quando invece, o confessato o sconfessato, il protezionismo s'infiltra dovunque, e invade, a giudizio mio, come una lebbra fatale tutta quanta la società europea; quando voi siete costretti tante volte a stringere trattati di commercio, non comprendete voi, signori, che la tariffa doganale è il correttivo di questi trattati? Una mercanzia o per ignoranza o per necessità può essere stata sacrificata.

Per ignoranza, perchè non si aveva sicura notizia dell'importanza di una data merce, oppure perchè quella merce, in quel tempo, non si usava

per una data industria. Voi comprenderete che oggi, una merce, una sostanza può avere un valore minimo; domani un nuovo uso industriale per esempio, nella tintura, può raddoppiarne il valore e la ricerca.

Perciò lo ripeto, una data merce può essere stata sacrificata per ignoranza; ignoranza che può ammettersi anche nelle persone le più dotte, perchè il sapiente non è profeta, e nessuno prima di Volta avrebbe potuto immaginare, per esempio, che lo zinco e il rame potessero servire a sprigionare l'elettricità.

Ma una merce può anche essere stata sacrificata per necessità, imperocchè nei trattati di commercio, come in tutti i contratti, per ottenere un vantaggio si deve accordare al contraente un corrispettivo spesso oneroso.

Ora, la tariffa ferroviaria permettendo qualche concessione sui trasporti, vi mette in grado di correggere gli errori volontari o involontari che possono essere stati commessi nei trattati.

Finchè dura il libero scambio nella generalità degli Stati europei, questo bisogno di correzione continua nelle tariffe poteva non esser molto sentito; ma oggi che ci avviciniamo all'alba funesta di un giorno poco lieto e poco promettente, e che voi non potete scongiurare; all'alba di un giorno in cui il protezionismo s'imporrà a tutti gli Stati, volete voi privarvi dell'unica arma che avete per difendervi? O volete voi mettere quest'arma in mani che potrebbero anche essere straniere? A questo rispondete che le Compagnie dovranno essere amministrare da italiani.

Ora io vi confesso, signori, di non aver mai capito, quando si parla di capitalisti, come si possa parlare del capitale nazionale.

Voi mi dite che il Consiglio di amministrazione delle Compagnie dovrà essere composto di italiani; e io vi rispondo che non me ne importa come non m'importerebbe se fosse composto di turchi o di calmucci. La ricchezza circolante è chiamata mobile, appunto perchè non ha domicilio; perchè il capitale è universale, perchè il banchiere italiano può fare delle operazioni lecite di Borsa o d'altra natura per conto di capitalisti di Basilea o di Amburgo.

Dunque non parliamo di capitale nazionale; il capitale è tutto quanto vi può essere di internazionale.

Passiamo ad altro punto.

Io, signori, non ho udito che alcuno abbia parlato finora del trasporto delle persone. Non abbiamo curato l'interesse della marineria, e l'abbiamo sacrificata, crudeli Agamemnoni, senza ricordarci

che fu già tanta gloria, e tanta potenza del nostro paese. Abbiamo sacrificata e spezzata quell'unità della gran valle del Po, in cui si sono combattute tutte le grandi battaglie, da quelle di Annibale, a quella di Magenta. E non contenti di questo vogliamo dimenticare anche l'uomo.

In un paese in cui si debbono compiere tanti lavori urgentissimi, per la bonifica dell'Agro romano, per la sanificazione della città di Napoli, per la sistemazione del Tevere, per mille altre opere (perchè dopo tutto questa benedetta Italia è un paese che ha grandissimo bisogno del lavoro continuo per il suo ringiovanimento fisico) se lo Stato ha le ferrovie nelle sue mani, potrà accordare in fatto di trasporti, specialmente per gli operai, tutte le concessioni e tutte le facilitazioni che meglio si crederanno opportune, lo potrà se dovrà dipendere dalle Compagnie? Ne dubito.

Ora badate, signori, che questo provvedimento può avere un grande interesse politico; imperocchè, l'avvicinare il lavoro alla mano d'opera può risolversi in una savia e opportuna misura conservatrice.

Ma quando avrete create intermediarie le Compagnie fra voi e questo interesse politico del paese, potrete forse ottenere, non lo nego, qualche temperamento; ma non l'otterrete però che a furia di concessioni che costeranno denaro, perchè il banchiere è come il credente turco. Il turco non crede che in Maometto; il banchiere non crede che nel denaro. (*Si ride*)

Dunque, o signori, io dirò al Parlamento: non forziamo la natura, non distruggiamo ciò che è stato fatto, ciò che esiste per virtù propria. Gli incidenti politici, le necessità del momento, il bisogno per alcuni di trangugiare un Gabinetto, che forse non rappresenta il loro ideale ma che gradatamente ve li avvicina, possono imporre molti sacrifici; ma non il sacrificio di lottare contro le necessità fisiche del nostro paese.

E in ordine al tempo, o signori, sapete che cosa ci si chiede con questa legge? Essa ci vincolerà per venti anni! Le Legislature italiane durano in media tre anni; sono dunque sette Legislature che noi sottoponiamo ad una limitazione di sovrannità.

Noi proprio, non solamente uccidiamo la gallina, ma spezziamo anche le uova. E abbiamo noi, signori, il diritto d'imporre a sette future Legislature la nostra volontà? Possiamo noi prevedere tutte le modificazioni industriali, agricole, commerciali, che in questo lunghissimo periodo di tempo avverranno?

Un'ultima considerazione. Si dice: è bene di-

vedere longitudinalmente l'Italia per assicurare ad ognuna delle Compagnie uno sbocco alle Alpi. Pare a me invece che sarebbe molto meglio assicurare in una mano sola, nella mano del Governo, o di una sola Compagnia tutti i valichi delle Alpi.

L'Italia era una volta, se mi permettete la frase, una specie di ponte gettato fra il continente europeo e le misteriose e ricche terre dell'Oriente; era la via più sicura per cui i popoli dell'Europa dovevano passare per bagnarsi nel Mediterraneo. Ora questa condizione di cose si modifica profondamente. Per arte di astute combinazioni tariffarie, sotto l'aspetto economico, spariscono le lontananze.

L'Arlberg, che gira dietro il Gottardo, poté in parte sviare le correnti delle merci che vanno per il centro dell'Europa; Marsiglia, d'altra parte, lavora per combattere ed indebolire la superba Genova.

In queste condizioni di cose, se una Società sola avrà l'esercizio ferroviario di tutti i valichi alpini, potrà organizzare anch'essa la lotta delle tariffe. E se, per esempio, saranno concesse delle facilitazioni dalla Francia, essa potrà favorire in equa misura gli interessi dell'Austria, potrà insomma prender parte a quella scherma dove i tiratori sono abilissimi, e dove il più avveduto, il più forte, come avviene sempre è quello che strappa la vittoria. Ma se formerete invece due Società potrà facilmente avvenire che non riescano ad intendersi in un'azione comune; e quindi a poco gioveranno gli enormi sacrifici fatti pel Gottardo e pel Moncenisio, e noi ci troveremo fatalmente in condizioni sfavorevoli di combattimento.

Ho udito parlare d'interessi e di ragioni politiche; io temo di entrare in queste acque perchè la mia paranzella potrebbe finire per incagliarsi in qualche banco d'arena o per rompersi a qualche scoglio.

Io non so davvero quali ragioni politiche possano dominare in questa discussione.

Noi tutti sappiamo che l'agricoltura versa in pessime condizioni; è questo omai un fatto assodato ed accertato da tutti. Abbiamo veduto che i vantaggi promessi dalle tariffe ai prodotti agricoli non esistono, e che anzi si peggiora la condizione attuale delle cose.

Sappiamo pure che la nostra marineria mercantile naviga in cattive acque, e abbiamo veduto che questa legge non potrà in nessuna maniera avvantaggiarne le sorti. Quali sono, dunque, gli interessi politici? Si vorrebbe, forse, sul personale delle ferrovie esercitare una vigilanza per interposta persona? Mi pare che la

base possa correre. Se è ciò, che si vuol ottenere questa misura non conforme alla dignità del Governo, e non sarebbe poi nemmeno efficace: poichè le Compagnie, giova ricordarlo, cureranno i loro interessi finanziari ma non si piegheranno, e a sperarsi alla mire di basse persecuzioni.

Basti di ciò e concludiamo; le reti, quando sono di filo, servono per prendere i pesci; quelle di cui ci occupiamo sono di ferro; si vorrebbero, forse, con esse pigliare i deputati coll'esca delle nuove costruzioni? Io non lo so. Io so che nell'Ariosto ho letto di un gigante Orillo che prendeva nelle reti i buoni cavalieri che volevano sbarazzarsi di lui.

Di me si sono sbarazzati in altri luoghi e si sbarazzeranno anche qui. (*Si ride*) Auguro però che si trovi qualche buon cavaliere il quale faccia cadere Orillo nelle sue reti o almeno sappia per il bene d'Italia spezzare le reti di Orillo. (*Bene!*)

Presidente. Spetterebbe ora il diritto di parlare all'onorevole Brunetti, iscritto in favore. (*A domani! A domani! — Parli! Parli!*)

Brunetti. Ho pregato il presidente, in fin di seduta, di inscrivermi per domani, appunto perchè non mi sentiva in grado di poter parlare oggi.

Presidente. Non si sente in grado di parlare?

Brunetti. Nossignore.

Presidente. Sta bene. Il seguito della discussione è differito a domani.

La seduta è levata alle ore 5,40.

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 delle 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 accioperi. (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 della imposta fondiaria. (54-A)

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