

CCCXXXVI.

## TORNATA DI VENERDÌ 5 DICEMBRE 1884

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Il deputato Casati chiede sia dichiarata urgente la petizione registrata col n. 3476. — Il presidente chiama a far parte della Giunta delle elezioni gli onorevoli Ferracciù e Cuccia. — Seguito della discussione del disegno di legge per l'esercizio delle strade ferrate — Discorsi degli onorevoli Brunetti e Sanguinetti. — Il ministro della guerra presenta un disegno di legge per modificare quello delle pensioni militari che torna alla Camera modificato dal Senato. — Il ministro della mariniera presenta due disegni di legge, uno per modificare le leggi sulle pensioni della regia mariniera, ed un altro per istituire il servizio ausiliario per gli ufficiali della regia mariniera. — Il presidente annuncia una domanda di interrogazione del deputato Melchiorre.*

La seduta comincia alle ore 2, 20 pomeridiane.

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

**Petizione.**

N. 3476. C. Servolini, presidente del Consiglio degli Istituti ospitalieri di Milano e i presidenti di quella Congregazione di carità e del Consiglio degli orfanotrofi, fanno voti perchè si provveda agli interessi agricoli del Regno con uno sgravio progressivo dell'imposta sui terreni e fabbricati.

**Casati.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** L'onorevole Casati ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**Casati.** Prego la Camera di dichiarare urgente la petizione di numero 3476, colla quale il Consiglio ospitaliero di Milano, principale rappresentante della possidenza agricola di Lombardia, chiede che sia accordata una pronta e sensibile diminuzione d'imposta sui terreni e fabbricati.

**Vigoni.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Su che?

**Vigoni.** Su questa stessa petizione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Vigoni.** Mi associo io pure all'onorevole Casati nel chiedere l'urgenza di questa petizione.

**Presidente.** Se non vi sono osservazioni in contrario, l'urgenza sulla petizione n. 3476 s'intenderà ammessa.

*(L'urgenza è concessa.)*

**Congedi.**

**Presidente.** Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia: l'onorevole Pelosini, di giorni 15; per ufficio pubblico: l'onorevole Cibrario, di giorni 8.

*(Sono concessi.)*

**Comunicazioni relative a nomine di commissari per completare alcune Commissioni.**

**Presidente.** Avendo cessato gli onorevoli Perazzi e Morana di far parte della Giunta delle elezioni, chiamo a far parte della Giunta mede-

sima, in sostituzione degli accennati deputati, l'onorevole Ferracciù come membro effettivo e l'onorevole Cuccia come membro supplente.

Avverto anche che sono oggidì vacanti quattro posti nella Giunta generale del bilancio, avendo cessato di appartenere alla medesima gli onorevoli Incagnoli, Perazzi, Ricotti e Marselli. Di più si devono sostituire due membri della Commissione per l'accertamento dei deputati impiegati, in sostituzione degli onorevoli Nanni e Guicciardini. Inoltre si deve nominare un membro nella Commissione di sorveglianza per la Cassa militare in sostituzione dell'onorevole Geymet; e due commissari della Giunta per la legge sul corso forzoso, in sostituzione degli onorevoli Grimaldi e Morana. Propongo alla Camera che lunedì si proceda alle elezioni per la surrogazione di questi commissari delle diverse Commissioni da me indicate. Se non sorgono opposizioni così s'intenderà stabilito.

(Così è stabilito.)

### Seguito della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle strade ferrate.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del 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 Brunetti.

**Brunetti.** Onorevoli signori! Tutte le volte che viene in discussione un disegno di legge vasto, complesso, che contiene problemi svariati e tutti di malagevole soluzione, noi sogliamo esordire in questa Assemblea dicendo di imprendere a parlare su di essi non senza una certa trepidazione. Ma qui, avendo un disegno di legge, che ha avanti a sé una istoria, una serie immensa di precedenti parlamentari e legislativi, che è corredato di documenti a dovizia, e sul quale la stampa italiana da molti mesi senza distinzioni di colore e di partito ha sparsa tanta luce; un disegno di legge, su cui si sono scritte e opuscoli e monografie e libri; quando si hanno, o signori, innanzi tutte queste cose, io credo che ognuno di noi senza trepidazione possa esprimere liberamente il suo pensiero, e con sicura coscienza affermare i suoi convincimenti.

Io ho ascoltato attentamente quasi tutti gli oratori che mi hanno preceduto. Se ad alcuno non ho potuto prestare ascolto, ciò è avvenuto per fatto indipendente dalla mia volontà. Ma vi dico

il vero, egregi colleghi, io non avrei mai pensato, nè immaginato che in questa discussione fosse stata risolledata la questione dell'esercizio di Stato, che io mi era abituato a credere da otto anni sepolta; sepolta perchè il principio dell'esercizio privato era consacrato dalle nostre consuetudini e dai fatti nostri di 24 anni; sepolta perchè quel principio era consacrato dalle consuetudini di quasi tutta Europa ad eccezione di qualche nazione e per una eccezionale quantità di ferrovie; sepolta perchè vi erano e vi sono sei leggi che hanno consacrato quel principio; sepolta perchè vi sono stati tre progetti di convenzioni di tre diversi Ministeri, i quali tutti si sono basati sul principio dell'esercizio privato; sepolta finalmente perchè nel 1876, dopo una lunga e splendida discussione, questo principio uscì vittorioso dalla discussione, e fu una vittoria della libertà economica degli Stati.

E poi questo principio venne sancito e categoricamente prescritto nella legge del 29 giugno 1876, che ingiungeva espressamente al potere esecutivo di presentare un progetto di convenzione prendendo a norma l'esercizio privato, cioè un progetto di concessione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato a private Società.

Io sono rimasto, ve lo dico schiettamente, grandemente meravigliato, e dico di più, addolorato, nel vedere risolledata la questione dell'esercizio di Stato.

La risollevo per primo l'onorevole Di Blasio, il quale aprì, per così dire, l'arringo in questa discussione; e l'hanno risolledata i nostri colleghi dell'estrema Sinistra.

L'onorevole Maffi, il quale vorrebbe l'esercizio delle ferrovie allo Stato fino a che un'altra unità sociale, od Ente collettivo non sia in grado di assumere con maggiore idoneità l'esercizio delle strade ferrate.

E dopo l'onorevole Maffi ne riparlò l'onorevole Dotto, che ha sostenuto assolutamente e categoricamente l'esercizio di Stato. L'ha risolledata pure l'onorevole Favale, il quale, sebbene non l'abbia detto espressamente, pure, se non l'ho frainteso, pare a me che dalle sue argomentazioni risulti come la sua mente era in quel momento, che parlava, proclive ad accettare l'esercizio di Stato.

Questo, signori, mi meraviglia e mi addolora, perchè noi eravamo abituati a ritenere l'esercizio privato come una vittoria del progresso, come una vittoria della libertà economica.

Mi addolora profondamente perchè un passo retrogrado nella via della libertà economica, che

necessariamente si riflette nel mondo politico, un passo così retrogrado, dico, sarebbe molto più funesto della perdita di molti milioni, che gli oppositori del progetto di legge credono sprecati dallo Stato a beneficio delle Compagnie.

Senonchè l'onorevole Di Blasio comprese a tempo l'immenso ostacolo che gli si parava dinanzi; comprese a tempo che egli non poteva lottare, o fare a fidanza coi precedenti parlamentari; però, ripiegando, ebbe bisogno di attenuare l'importanza, di menomare gli effetti morali, politici ed economici di quei precedenti. In fatti, accennando alla legge del 1878, che ordinò un'inchiesta ferroviaria, diceva l'onorevole Di Blasio a coloro che ricordavano i precedenti parlamentari e legislativi: non vi accorgete voi che al 1878 questi precedenti furono revocati allorchè il Parlamento stesso domandò di inquirere, di investigare, di avere nozioni chiare, precise per sapere se convenisse all'interesse del paese l'esercizio privato, o l'esercizio governativo? Quando queste indagini sono commesse ad una Commissione, e questa Commissione scrupolosamente vi adempie, da quel momento, diceva l'onorevole Di Blasio, tutti i precedenti parlamentari e legislativi sono revocati.

Ed egli ragionava a fil di logica, e sarebbe state nel vero, se veramente la legge del 1878, che ordinava l'inchiesta, avesse ingiunto ad una Commissione di inquirere se convenisse meglio all'interesse del paese l'esercizio governativo, ovvero l'esercizio concesso a privata Società.

Ma, onorevole Di Blasio, i fatti non sono così.

Per buona fortuna la legge dell'8 luglio 1878 è categorica, è precisa, è chiara da non lasciar dubbio di sorta. L'articolo 1 si esprime così:

“ Una Giunta procederà ad un'inchiesta per riconoscere in quale misura i sistemi di esercizio di ferrovie finora seguiti e le condizioni, i criteri, i calcoli su cui si fondano le convenzioni sinora stipulate, rispondano all'interesse dello Stato, ed inoltre quali siano i metodi da preferirsi per la concessione dell'esercizio medesimo all'industria privata. „

Dunque la legge del 1878 non ha messo il problema se convenga l'uno o l'altro esercizio; la legge del 1878 propose il problema per saper quale degli esercizi esistenti fosse più conveniente all'interesse del paese; e si badi che gli esercizi allora esistenti erano tutti esercizi privati, esercizi di private società, e non vi era esercizio governativo; dunque la legge del 1878 avea precluso il campo alla Commissione, d'investigare, se l'esercizio dello Stato fosse più o meno conveniente di

quello affidato alle private società. E questo ve lo dicono espressamente le ultime parole di questo articolo; dappoichè quando in questo articolo si dice: “ ed inoltre quali siano i metodi da preferirsi per la concessione dell'esercizio medesimo all'industria privata, „ la legge del 1878 chiaramente ha detto, che la Commissione d'inchiesta dovea tenere come canone inconcusso l'esercizio privato; e dovea solo constatare, quali sieno i metodi, quali le condizioni, quali i criteri, quali le tariffe più convenienti; ma sempre nel campo e nella circoscrizione dell'esercizio privato.

Dunque questo argomento che adduceva l'onorevole Di Blasio, per iscalzare i precedenti parlamentari e legislativi, è vano argomento; perchè questo articolo della legge del 1878 lungi dall'indebolire i precedenti parlamentari e legislativi, non fa senonchè consacrare il principio dell'esercizio privato, che il Parlamento col suo voto avea stabilito nel 1876.

L'onorevole Di Blasio andava ancora più oltre, e sempre coll'intento di sgombrarsi il terreno, diceva: È vero che la legge del 29 giugno 1876, nell'articolo 4, presupponendo il principio dello esercizio privato, ingiunge al potere esecutivo di presentare uno schema di legge su questa base; ma quell'articolo fu occasionale, fu un pretesto, fu un mezzo qualunque, perchè il partito trionfante si affermasse nei principii generali politici e nel potere; era in altri termini un mezzo qualunque di protesta contro il Governo d'allora che durava da 16 anni.

Ma l'onorevole Di Blasio in quel momento non considerava, che quando quell'articolo veniva votato, cioè il 29 giugno 1876, già da tre mesi innanzi si era compiuta la crisi parlamentare, e la Sinistra come partito del progresso era al potere. È vero, come tutti hanno riconosciuto, che una delle cagioni efficienti della crisi parlamentare del 18 marzo fu la questione ferroviaria, la quale si riferiva alla questione dell'esercizio privato e della convenzione di Basilea. Ma se anche al 18 marzo 1876 vi fosse stata questa cagione efficiente, come da molti si è rilevato, essa era latente, e tanto più ritengo fosse vera cagione efficiente inquantochè nessuno può dire che una questione latente possa valere come mezzo, come occasione, o come pretesto.

Di più l'onorevole Di Blasio non poneva mente ad un altro fatto; che l'articolo 4 della legge del 1876 non avea alcuna connessione colla legge stessa. Tutti gli articoli della legge del 1876 non riguardavano nè punto nè poco la questione dell'esercizio privato; riguardavano bensì la Convenzione

di Basilea. L'articolo 4 fu aggiunto indipendentemente dal concetto della Convenzione di Basilea. E tanto ciò è vero che l'onorevole Maurogò nato, il quale ora gentilmente mi ascolta, fu proprio egli, il quale in quella discussione insistè e presso il Ministero e presso la Commissione, perchè quell'aggiunta fosse tolta. Quest'articolo, diceva l'onorevole Maurogò nato, è superfluo. Forse noi non abbiamo alcuna difficoltà di votare la legge per la Convenzione di Basilea; ma quando questa Convenzione può star da sè, perchè introdurvi un articolo, il quale non ha alcuna attinenza, alcuna connessione, alcuna analogia collo scopo sostanziale della legge? E queste parole che diceva l'onorevole Maurogò nato, furono anche ripetute dall'onorevole Spaventa. E non basta: vi fu l'onorevole Minghetti il quale non si accontentò di dire che l'articolo 4 era superfluo, inutile, ma disse che era contro ogni buona consuetudine parlamentare porre degli articoli come massima generale, mentre il legislatore, diceva il Minghetti, non deve che prendere delle deliberazioni effettuabili e concrete. Dunque se l'articolo quarto contiene un concetto di massima, io credo di aver diritto di dedurre che quell'articolo non era occasionale, non era mezzo ad altro scopo, ma volle assolutamente con quel fatto il legislatore esprimere un principio, che era il principio dell'esercizio privato, in omaggio alla libertà economica che noi tutti volevamo rivendicare.

E quando ciò non bastasse, o signori, per dimostrare la portata di quell'articolo quarto, basta rileggere un poco tutta la discussione che seguì dal 23 al 29 giugno 1876, discussione splendida, solenne, nella quale non si fecero questioni secondarie, nè si parlò per fatti incidentali o transitori; con quella discussione si volle stabilire il principio dell'esercizio privato come base dell'economia pubblica del nostro regno. Basta ricordare, o signori, che in quella discussione presero parte vivissima i più autorevoli uomini che noi avevamo nella Camera elettiva. Da una parte l'onorevole Crispi, lo Zanardelli, il Genala, il Correnti, e dall'altra gli onorevoli Minghetti, Spaventa, Maurogò nato, Boselli e molti altri, che ora la memoria non mi suggerisce, ed ai quali domando scusa se per questo difetto di memoria non posso ora degnamente qui ricordarli.

Ebbene, o signori, si pronunziarono da questi nostri onorevoli colleghi così dotti e così splendidi discorsi che, se quella discussione si raccogliesse in un libro, sarebbe il miglior commento che si potrebbe avere in qualunque simile questione di esercizio ferroviario.

E fu tanta l'importanza che si pose da noi tutti

in quella questione, che la Camera popolata da 414 deputati, votò con 2:1 voti contro l'ordine del giorno Cadolini, il quale tendeva a neutralizzare, o ad evitare, per lo meno, l'articolo 4 della legge.

Ed io voglio qui rammentare che in quella occasione non solo votò compatta la Sinistra, ma votarono molti del Centro, e votò con noi concorde l'estrema Sinistra (*Mormorio*), il Bertani, cioè, ed i suoi amici politici che sedevano all'estrema Sinistra.

Fu allora che il gruppo toscano si distaccò dai suoi antichi amici. La condotta di quei nostri colleghi fu allora molto malamente giudicata, e forse malignamente interpretata, perchè allora quel gruppo si distaccava dai suoi amici, non con altro fine che quello di risollevar la bandiera della libertà economica, obbedendo fatalmente ai suoi principii, alle sue tradizioni, alla sua fede con l'inalberare quella bandiera che non era stata piantata dalla rivoluzione del 1859, ma che da molti secoli sventolava sulla torre di Giotto, e che anche i governi della Toscana avevano rispettata.

E noi applaudimmo a quella parziale evoluzione; ed io credo di non ingannarmi dicendo che quella evoluzione parziale è stata il germe di una più grande evoluzione, per la quale gli uomini dell'antica Destra si sono avvicinati alle idee del partito progressista, temperate soltanto dai concetti di ordine e di sicurezza dello Stato.

Fu in quell'occasione che l'onorevole Spaventa da profondo pensatore, quale è, ed è stato sempre, fece prova del suo ingegno, e più della sua faccenda. L'onorevole Spaventa considerò la questione dell'esercizio ferroviario, tanto grave ed importante, che per risolverla volle risalire alle più alte origini, volle risalire perfino a notomizzare la funzione dello Stato. Egli vide in mente sua che l'alta funzione dello Stato non si restringe ad attribuire giustizia, ed a reggere l'amministrazione di un popolo, ma anche a correggere la vita del paese, a dirigere il paese cioè per quelle vie, come diceva egli, che conducono ai supremi scopi dell'umanità.

Onde l'onorevole Spaventa inferiva da questa sua teorica che v'ha uno Stato guerriero, quando la direzione che imprime è eroica, che v'ha uno Stato jeratico, quando il concetto da cui parte è religioso, che v'ha come le città antiche, come la Compagnia delle Indie, uno Stato commerciale, quando la direzione ha per scopo il commercio, che v'ha uno Stato inglese quando la direzione si fonda sul *self government*, che v'ha finalmente

uno Stato moderno, quando il Governo intende di dirigere il paese per le vie che conducono ai supremi destini dell'umanità.

Ma da che mi vengono alla memoria le teoriche dell'onorevole Spaventa, voi, onorevoli colleghi, concedete a me una digressione.

Non ammetto che missione dello Stato sia di dirigere il paese. Consentireste voi questa formola? Se lo Stato assume oggi di dirigere l'industria, domani i servizi pubblici, un altro giorno la scienza, un altro giorno le arti, invece di difendere la iniziativa privata, non fa che assorbirla completamente a danno di tutti i cittadini.

Io non sono del sistema di Beniamino Constant; io non mi annovero tra coloro, che dicono: lasciate fare; lasciate passare.

Se in tutte le società civili lo Stato non avesse altra formula che quella di Beniamino Constant, ben pochi potrebbero organizzare da sé quei mezzi di progresso, che sono reclamati dalla moderna civiltà.

Io credo invece coll'onorevole Minghetti, che lo Stato abbia la sua prima o naturale missione di tutelare e di difendere la società civile, e di difendere le libertà e le industrie, e la vita di ogni cittadino; io credo che abbia il dovere di tutelare e difendere la vita di tutte le private associazioni; io credo che abbia il dovere di tutelare e difendere la vita di tutti gli enti morali, che vivono organizzati sulla superficie del regno. Ma coll'onorevole Minghetti pure credo un'altra cosa, ed è che, quando la Società difetta di iniziativa nelle grandi idee, quando non è possibile che essa si muova, quando, come diceva il Correnti, essa è in uno stato infantile, quando non vi ha che appena la figura rudimentale dell'uomo e del cittadino, allora lo Stato ha il diritto di prendere quella iniziativa, alla quale hanno bensì diritto tutti i cittadini dello Stato medesimo, ma che di fatto non prendono mai.

Se infatti in Italia lo Stato avesse lasciato fare, avesse lasciato correre in fatto di ferrovie, noi non avremmo, non dico un chilometro, ma neppure un metro di ferrovie.

È qui la sola ingerenza legittima dello Stato di esercitare quell'iniziativa, che altrimenti spetterebbe ai singoli cittadini. Ma, quando la iniziativa privata ci è, quando i cittadini si muovono, quando essi si organizzano, voler mettere nelle mani dello Stato la direzione del pensiero, dell'intelligenza, dell'anima di una nazione, è formare uno Stato tirannico, con qualunque nome si appelli.

E nella questione che si agita, signori, ve ne

è un'altra ancora più alta: vi è la questione del decentramento. Molti hanno riso sentendo parlare di decentramento allorchè si discute l'esercizio ferroviario, perchè questa parola ci sveglia talune idee che sono comuni a molti. Ma, o signori, vi prego di por mente, che non è decentramento soltanto il restituire una parte del potere centrale ai poteri locali, perchè meglio e più sollecitamente siano soddisfatti gl'interessi dei cittadini; non è soltanto discentramento il restituire l'autonomia a quegli enti che vi hanno diritto; non è discentramento soltanto dare ai comuni, alle provincie, ai consorzi, a tutti gli enti morali quei diritti che spettano loro per legge, dico di più, che spettano loro per natura; ma è anche più alto e più nobile discentramento il restituire la libertà all'industria, il commercio al commercio, il credito al credito, la libertà alle associazioni, il restituire insomma quella vita che lo Stato ha non solo il diritto, ma il dovere di difendere, ma che non ha il diritto di dirigere, nè molto meno d'inceppare.

Altri pubblicisti sostengono l'esercizio dello Stato partendo da un altro ordine d'idee. Fra questi, è curioso, si è annoverato l'onorevole Boselli che mi dispiace di non vedere al suo banco. Cotesti pubblicisti, come pure l'onorevole Boselli, dicono che l'industria ha subito una nuova fase.

Nelle antiche società, essi affermano, v'era la industria piccola, l'industria privata, l'industria individuale, sciolta da ogni legame; ma coi progressi della civiltà moderna l'industria si è organizzata, si è fatta più vasta, è divenuta la grande industria; quindi le potenti compagnie, le quali condensano una gran parte del lavoro industriale.

Onde è che cotesti pubblicisti deducono che per timore che queste grandi organizzazioni non vengano a schiacciare le piccole industrie individuali, conviene tor loro di mano questo mezzo potente, questo strumento, che potrebbe essere strumento di forza o di pressione, per riconsegnarlo nelle mani dello Stato, che è la espressione più alta della società collettiva. Il principio è vero, ma non lo sono del pari le conseguenze. È vero che la industria moderna è passata in questa fase; e dobbiamo congratularcene grandemente: perchè nelle società antiche non vi era che lo Stato e i cittadini; non vi erano organizzazioni, non vi erano enti collettivi, non vi erano commerci organizzati, non vi era nulla; lo Stato solo era di fronte al cittadino. Oggi, in vero, col progresso dello spirito di associazione, abbiamo delle grandi associazioni industriali, delle grandi associazioni commerciali, delle grandi compagnie marittime; e, col tempo

avremo anche delle grandi associazioni artistiche e scientifiche: dappoichè la industria, l'arte, la scienza, il commercio son destinati a organarsi in forti e potenti associazioni. Per ora, non abbiamo che queste; dunque, in vece di guardarle con occhio sospettoso, con occhio livido, quasi come nemici che minacciassero la esistenza dei cittadini, noi dobbiamo guardarle con animo e con volto lieto, come novelle esistenze dovute esclusivamente ai progressi del tempo e della civiltà. Sono codeste esistenze, codeste grandi associazioni, che condensando le forze sociali ed economiche, condensando quasi il tempo e lo spazio, aumentano la rispettiva produzione, e riversandola in larga copia nella società civile, diffondono il buon mercato, e con esso gli agi della vita. Lo Stato può, è vero, usar delle cautele perchè questi enti colossali non vengano a schiacciare gli enti individuali; ma, se noi seguissimo il principio seguito una volta dall'onorevole Boselli e forse da qualche altro pubblicista, che lo Stato, all'apparire di queste associazioni deve o distruggerle, o impedire che si costituiscano; noi impediremmo che sorgesse, oggi, una grande associazione industriale; domani, che sorgesse una grande associazione commerciale; doman l'altro, faremmo guerra a un istituto di credito; e via dicendo.

E poi abolireste le grandi Compagnie marittime; indi, di grado in grado, in nome della libertà, distruggereste tutti i portati della civiltà moderna; distruggereste i risultati delle associazioni; e così daresti un colpo fatale al principio stesso dell'associazione, la quale vuole essere difesa e tutelata con tutte le leggi dello Stato.

Ancora un altro argomento a pro dell'esercizio governativo si trae dal concetto del monopolio. In buona fede si dice da molti: l'esercizio delle ferrovie è un monopolio dello Stato.

Chi lo crede un monopolio legale, chi un monopolio artificiale, chi si contenta di chiamarlo monopolio naturale e necessario.

Perchè monopolio legale? Perchè la concessione delle ferrovie è un diritto dello Stato; dunque, come disse allora l'onorevole Spaventa, una ferrovia non può costruirsi senza le espropriazioni convenienti, e questa espropriazione di una parte della superficie del regno non è possibile se non che a mezzo della legge; a mezzo di una concessione dello Stato. Dunque l'esercizio delle ferrovie è un monopolio.

Ma, o signori, se il concedere alcuni mezzi è attribuzione esclusiva della legge e del potere politico, se è sua attribuzione il concedere talune condizioni, taluni patti speciali, non ne segue che

siano attribuzioni esclusive dello Stato gli scopi, i risultati, o, meglio, le forze che si adoperano a conseguirli. Ne volete un esempio? Lo Stato è quello che, a mezzo della legge, concede le irrigazioni; lo Stato è quello che, a mezzo della legge, concede e riconosce l'organizzazione dei Consorzi per le bonifiche delle paludi e dei terreni paludosi: lo Stato è quello che riconosce gli enti morali, i quali altrimenti non avrebbero esistenza; ma forse da ciò ne deriva che i Consorzi, che questi enti, che tutti questi sodalizi morali, i quali sono riconosciuti dallo Stato, costituiscano essi un monopolio?

No; perchè la concessione dello Stato non è la concessione all'ente, ma è la concessione delle condizioni perchè l'ente esista; e lo Stato è buon padrone di dichiarare che riconosce o non riconosce le condizioni, sotto le quali quell'ente, quel consorzio, quell'istituzione possa effettuarsi; ma di conseguenza non segue che l'ente o la istituzione sia una diramazione, una emanazione del monopolio. Lo stesso avviene per le ferrovie; lo Stato consente l'esercizio della ferrovia; l'esercizio della ferrovia è quindi *consentito*; non è un monopolio, perchè lo Stato stesso non lo tiene in ragione di monopolio. E difatti se tutti i proprietari di terreni da Otranto sino a Bologna volessero volontariamente cedere i loro terreni per costruirvi una ferrovia, ma forse vi sarebbe mestieri della legge di espropriazione per causa di pubblica utilità? Forse ci sarebbe mestieri che lo Stato consentisse codesta espropriazione? No certamente; dunque la concessione di talune condizioni non è la concessione del monopolio. Il monopolio vi è nell'esercizio ferroviario; ma non altro se non quel monopolio, che avviene su tutti i fenomeni della pubblica economia; quel monopolio, che per difetto di compagnie o di capitali, per difetto di concorrenza, gli economisti hanno chiamato, e continuano a chiamare monopolio naturale e necessario; contro il quale non vi è forza che combatta, perchè non proviene da esuberanza, ma da difetto di vita.

Procedendo ancora innanzi, i fautori dell'esercizio di Stato si rifanno dell'argomento poco solido, secondo il mio modesto giudizio, del *servizio pubblico*. Le ferrovie, dicono essi, sono un pubblico servizio; dunque esse appartengono allo Stato; ma qui si insinua l'equivoco, e s'insinua per le parole e per le idee, imperocchè, o signori, guardate questo fenomeno psicologico, che avviene nello spirito umano in tutti i luoghi. Gli equivoci per lo più vengono dalle parole e dalle formule. La formula ha una potente attrattiva sullo spirito umano, il quale ha una tendenza ad

astrarre, a generalizzare, a sintetizzare, e si appiaglia molto facilmente ad una formula, senza guardare che soventi volte questa formula involge molte idee spesso diverse, e qualche volta anche contraddicenti.

Ora l'equivoco si avvolge qui nella formula, perchè si chiama servizio pubblico tutto ciò che si vede servire alla universalità dei cittadini; ma vi sono molte istituzioni che servono alla universalità dei cittadini, e che sotto questo rispetto sono anche chiamate di servizio pubblico, ma non saranno certo un servizio dello Stato. Una grande compagnia, una grossa banca, come la Banca inglese, come qualunque altro istrumento di credito, certamente presta un servizio all'universalità del paese; e chi nega che i nostri istituti di credito fondiario non servano a tutte le provincie del regno; chi nega che da essi non traggano risorse tutti i cittadini dello Stato? Ma sono forse dei servizi pubblici nel senso che questi appartengano allo Stato?

No certamente. Dunque il servizio pubblico si deve considerare soltanto dalla sua indole, dalla sua natura ed origine quando lo si vuol dire servizio dallo Stato. Ora dove è scritto che il servizio dalle ferrovie sia un servizio dello Stato? Si dice servizio dello Stato perchè lo si crede servizio pubblico, e si chiama servizio pubblico perchè si crede servizio dello Stato. È questa una contraddizione, un circolo viziosissimo, da cui i fautori dell'esercizio dello Stato non potranno mai sortire. La nota differenziale, secondo me, tra il vero servizio di Stato e qualunque altro servizio pubblico, che non promana dallo Stato, consiste in questo: che nel servizio di Stato, questo non fa che esercitare esclusivamente i suoi diritti ed anche i suoi doveri; quando esso è fuori di questi diritti e di questi doveri, esso soddisfa un interesse, non esercita un diritto. Ma supponiamo, o signori, che realmente sia un servizio pubblico dello Stato; ma forse i servizi pubblici dello Stato si traducono in atto direttamente dallo Stato?

Vi sono dei servizi pubblici i quali, appartenendo proprio allo Stato per loro natura e per loro indole, si attuano però con altri mezzi. Quante volte l'industria e il commercio sono questi mezzi! Lo Stato presta bensì un servizio pubblico, ma per tradursi in atto ha bisogno di un altro organismo che non è opera dello Stato; ha bisogno di un istrumento che non è nel servizio pubblico dello Stato. Allora che cosa succede? Succede che malamente si confonde e si identifica il servizio pubblico dello Stato col-

lente, coll'organismo, colla forza motrice, con questa macchina, che serve per l'utile dello Stato.

Non vi è istituzione commerciale la quale perda la sua autonomia solo perchè presta la sua azione, con o senza corrispettivo, a servizio dello Stato. Di fatti, o signori, noi abbiamo di questi esempi non solo presso le nazioni straniere, ma anche un poco in casa nostra. Io ricordo bene che sotto il Governo borbonico il servizio delle poste, che è un servizio di Stato, veniva fatto direttamente dallo Stato in quanto concerne il servizio, ma la locomozione e il trasporto erano dati ad appalto. Ora, questi mezzi potevano dirsi di servizio pubblico? Credo di no. L'Inghilterra per mandare la sua valigia dell'Indie si serve della Peninsulare. La Peninsulare fa un servizio dello Stato trasportando la valigia, ma questa Società ricca di mezzi, vive di vita propria, e non è per se stessa un servizio pubblico, tuttochè sia al servizio dell'Inghilterra.

Noi abbiamo ancora il fatto dell'esazione delle imposte, e certamente, chi può negarlo, che l'esazione dell'imposte non sia un servizio pubblico? Ma chi forse ha negato allo Stato di poter appaltare, come fa, l'esazione? Niuno certamente; oggi le esattorie sono tutte per via d'appalto.

Dunque l'essere un servizio pubblico qualunque cosa che pur tale si voglia chiamare, non toglie che lo Stato possa affidare l'esercizio ad altri, e non debba confondersi con lo Stato medesimo, e che nell'esercitarlo l'esercente mantiene la sua autonomia ed indipendenza tranne per ciò che si attiene al contratto che egli ha collo Stato medesimo.

Quindi al postutto anche che si concedesse ai fautori dell'esercizio di Stato che il servizio che prestano le ferrovie sia un pubblico servizio, un servizio veramente *statuale*, non ne conseguirebbe che debba questo servizio farsi direttamente dallo Stato, dappoichè anche nello Stato nostro, ed in altri Stati stranieri vediamo che spesso per i pubblici servizi si invoca l'aiuto dell'industria e del commercio.

E così ce ne da anche un esempio splendidissimo l'Inghilterra la quale per fare i suoi pagamenti si vale della Banca; ma la Banca è stata e sarà sempre distinta dallo Stato, malgrado che esso se ne serva come pagatore generale.

Da ultimo si crede di aver toccato l'Acchille degli argomenti ponendo innanzi lo scopo militare, lo scopo della difesa del regno, della difesa della nazione; ma questi argomenti ormai sono sfatati dalla storia, perchè a tutti è ben noto come nel 1859 le ferrovie Lombardo-Venete erano

in mano dei francesi quando l'Austria combatteva colla Francia, e tutti ricordano ancora come nel 1866 le ferrovie dell'Alta-Italia non erano in mano d'italiani, almeno in gran parte, eppure tutti convengono che della Compagnia dell'Alta-Italia non abbiamo avuto che a lodarci in quella occasione. E quando altri testimoni, ed autorevoli testimoni non vi fossero, basterebbe il rapporto dell'onorevole Jacini pubblicato nel 1867, ed il rapporto del Comando dello stato maggiore. Dunque questi pericoli sono effimeri, poichè le Compagnie ferroviarie, guidate esclusivamente dal loro interesse, si guardano bene dal tradire gli interessi della nazione a cui servono; ben certi che a qualunque deviazione dal retto sentiero sarebbero sciolte; poichè il Governo, in quei momenti, ha il diritto di investire e sciogliere le Compagnie, e di mettere anche in carcere i loro agenti, quando per avventura essi tradissero gli interessi del paese cui servono.

Ed a questo proposito, signori, io non ripeterò le cautele che sono scritte nei contratti. Tutti le conoscono; cautele per il personale italiano; cautele per la facoltà che ha il Governo, in tempo di guerra; cautele per la nomina del direttore; cautele tutte insomma che ci pongono al coperto da qualunque evenienza e da qualunque pericolo. Io non starò a ripetere queste cose, ma qui è pregio dell'opera ricordare l'autorevole parola di un uomo non sospetto in questa questione; di un uomo che come ufficiale dell'esercito, siamo tutti abituati in questa Camera a stimare ed onorare; di un uomo della cui integrità di carattere, del cui giudizio assennato e maturo, tutti possiamo qui fare testimonianza, parlo dell'onorevole Zanolini.

Nel 1876, i fautori dell'esercizio di Stato invocarono il fatto di Moltke, il quale aveva voluto avocare allo Stato l'esercizio ferroviario, perchè durante la guerra del 1870 erano avvenuti degli inconvenienti. Ebbene, fu allora che l'onorevole Zanolini con pensiero informato ad un'alta verità irrompeva in quest'Aula con queste parole:

“ Sono intimamente convinto che se le ferrovie della Germania, invece di essere divise in 63 amministrazioni e 22 Stati, fossero come le nostre, ripartite fra tre sole Società, e comprese in uno Stato solo; se l'unità germanica fosse costituita e consolidata da 15 anni come l'unità dell'Italia nostra, il maresciallo Moltke non avrebbe neppure pensato a riscattare le ferrovie a mezzo del Governo, come non vi hanno pensato, che si sappia, le autorità militari dell'Austria, nè quelle

della Francia, nè quelle della Russia, nè quelle dell'Inghilterra, nè quelle di alcun altro paese di Europa. ”

Con queste parole bene espressive l'onorevole Zanolini nostro collega, giudice molto competente in questi fatti, risolveva la questione.

L'onorevole Di Blasio, se mai non l'avessi francesco (ed in questo caso lo pregherei di correggermi) notava una coincidenza storica. Guardate, diceva: nel Piemonte lo Stato aveva l'esercizio delle ferrovie quando il Piemonte sorgeva gigante per la riscossa d'Italia e per l'indipendenza della nostra nazionalità. E d'altra parte la Germania aveva l'esercizio di Stato quando doveva combattere quell'immane e gigantesca guerra colla Francia del 1870.

Senonchè in via di fatto l'onorevole Di Blasio fu confutato dall'onorevole Lugli, il quale osservò che nel 1870, quando la Germania combatteva la Francia, le ferrovie non erano in mano dello Stato, ma erano in mano di 63 Società private sparse sopra i 22 Stati.

In via di fatto ancora fu osservato contro questa deduzione dell'onorevole Di Blasio che nel 1859 il Piemonte aveva una piccolissima rete, la quale, sebbene potesse considerarsi come uno strumento di guerra, era uno strumento troppo piccolo per quel grande scopo della rivendicazione dell'indipendenza nazionale.

E poi, o signori, sono consacrate nel Parlamento le parole di un uomo che l'Italia deve ricordare con onore per i servigi eminenti che egli prestò all'esercizio delle ferrovie; parlo dell'illustre e non mai abbastanza compianto senatore Bona. Egli disse queste parole: “ Se la piccola rete del Piemonte s'ingrandisse di parecchie migliaia di chilometri, lo Stato non sarebbe più buono ad esercitarla. ” Queste parole sono memorabili, perchè il Bona era l'uomo dell'arte, o, come si dice nel volgare idioma, era l'uomo tecnico, competentissimo per questo giudizio. Poi, onorevole Di Blasio, da buon amico quale io me le professo, mi permetta di farle fare una riflessione.

Ma a che parlare di ferrovie in mano allo Stato o in mano a nazionali o straniere Compagnie, quando un paese si agita per rivendicare la propria indipendenza, per acquistare la propria libertà?

In certe condizioni sociali sono ben altre vie che non le vie ferrate, che conducono al grande scopo della ricostituzione di una patria. Queste vie non sono recenti, ma sono secolari, perchè sono le vie dello spirito, della coscienza universale; e per



queste vie, onorevole Di Blasio, non passa nè un treno nè una merce, ma vi passa per secoli, e di frequente, il genio della nazione.

Da ultimo si teme dai fautori dell'esercizio governativo, degli effetti politici, dell'influenza che possono avere le grandi Compagnie. Ma io non so come si possano nutrire siffatti timori quando non solo la storia nostra di 24 anni, ma anche la storia più vasta e più antica dell'Inghilterra, della Francia e di altri paesi d'Europa e di America, che sono entrati prima di noi nell'arringo delle istituzioni costituzionali, ci dimostrano come questi timori siano infondati.

Infatti, quale pericolo abbiamo corso finora? Nessuno. Quale influenza hanno esercitato queste grandi Compagnie? Nessuna.

Io sfido chiunque a dirmi in quale periodo della nostra vita politica abbiamo veduto o una Società ferroviaria, o la Banca nazionale, o il Banco di Napoli, o la Cassa di risparmio di Milano, o altri grandi Istituti d'Italia che abbiano pensato, non dico tentato, d'intralciare il corso delle libere istituzioni, d'inceppare le nostre libertà, di avviare una corrente elettorale piuttosto per un verso che per un altro.

Io credo che, se vogliamo parlare, come siamo soliti tutti, con quella lealtà che si deve usare, specie quando si giudica delle grandi organizzazioni, noi dobbiamo riconoscere che non abbiamo mai avuto a deplorare inconvenienti, come quelli che si temono per parte di queste grandi organizzazioni industriali e commerciali. E di ciò vi è una ragione, o signori, ed è che queste grandi organizzazioni non hanno altro motore che l'interesse, il quale non è nè destro, nè sinistro, non appartiene nè al centro nè alla montagna, ma appartiene a sè stesso.

Anzi notate che il commercio, il quale è molto delicato e molto avveduto nelle sue operazioni, non si impiccchia mai del movimento politico.

Guardate un commerciante, il quale, sebbene, nutra il più grande affetto per la libertà e per la indipendenza della patria, quando si tratta poi di gradazioni di partiti politici, non si appassiona per alcuno, poichè il commercio ha bisogno di profittare di tutti i partiti, ha bisogno di profittare di tutti gli elementi di vita.

E questa, o signori, che sembra un'azione completamente disinteressata, o un'azione indifferente, rappresenta le tendenze e lo stato naturale del commercio di qualunque nazione.

Quando è a temere un pericolo, o signori, bisogna temerlo piuttosto dal lato del Governo. Lo Stato, come lo definiscono teoreticamente i pub-

blicisti, sarà o non sarà la coscienza del paese; ma il Governo è composto di uomini, i quali hanno carne, ed ossa, e muscoli, e vita, e pensiero.

Affidate a un ministro dei lavori pubblici (ed io qui parlo generalmente senza fare allusione ad alcuno) una massa immensa di costruzioni ferroviarie; affidategli anche il mezzo di soddisfare a taluni bisogni, a taluni interessi; dategli quest'immensa influenza su tutta la superficie del paese, e ditemi poi se allora in una lotta elettorale voi sareste sicuri e veramente tranquilli che quel ministro non seguirà una corrente contraria a quello che voi pensate, a quello che voi desiderate.

Disse assai bene l'onorevole nostro Barazzuoli una volta, ricordando una massima di non so più qual pubblicista, che le ferrovie sono una moneta elettorale di eccellente titolo in tutti i tempi e per qualunque Ministero. E ricordo ancora quello che disse il Laboulay, che nella commozione della Francia, questo affaticarsi di quel grande paese correndo sulla periferia di un circolo eterno, come ebbe a dire l'illustre Giuseppe Mazzini, passando cioè dalla monarchia alla repubblica, e dalla repubblica alla monarchia, queste commozioni della Francia, erano dovute principalmente a questo, che il Governo vi fa tutto, e vi fa troppo.

Ed io non posso lasciare, o signori, quest'ordine di idee, senza compierlo, e ne sento proprio il dovere, colle parole di un uomo, che tutti rispettiamo, l'onorevole Zanardelli. L'onorevole Zanardelli nella discussione del 1876 conchiudeva così il suo discorso: " Accrescere la potenza degli individui e delle associazioni, anzichè immolarla all'idolo dello Stato, tale è il compito che si impone agli assidui sforzi della moderna democrazia. "

Sì, perchè è democrazia il decentramento, e perchè è decentramento quello che si restituisce, come ho detto poc'anzi, all'industria, al commercio, all'arte, alla scienza.

Molti sono scossi dagli scritti di alcuni scrittori, sono scossi dagli articoli di qualche giornale inglese, od americano, e credono che l'opinione sia quasi formata in favore dell'esercizio di Stato.

Io non nego che vi sono stati anche degli illustri pensatori, i quali spaventati di certi inconvenienti, non per la sostanza delle Società concessionarie, ma per talune accidentali condizioni che sono avvenute, questi scrittori, dico, quasi hanno rivolte le loro aspirazioni a riprodurre l'esercizio di Stato. Noi abbiamo, per esempio, in America il Walter e l'Adams; ma questi

che non hanno mai pronunciato la loro opinione nettamente in favore dell'esercizio di Stato.

Essi hanno deplorato gli inconvenienti, hanno desiderato, e qualche volta hanno detto, che, forse, coll'esercizio di Stato questi inconvenienti potrebbero non avvenire. Ma contro le opinioni individuali di alcuni scrittori, di alcuni pubblicisti, vi è l'opinione generale dell'America; per ciò che, o signori, quando voi vedete che di 170,000 chilometri di ferrovie, quante ne ha oggi l'America, tranne poche della Columbia e di Filadelfia, tutto il rimanente è affidato all'esercizio privato; quando voi vedete che l'America perdura in questo sistema, voi non avete diritto di parlare di riforma e di opinioni, perchè queste opinioni che si riformano rappresentano appena una microscopica minoranza, mentre l'immensa maggioranza è favorevole al sistema iniziato.

Così pure voi avete perseverante l'opinione dell'Inghilterra, nonostante le osservazioni di alcuni statisti inglesi, sulle quali passo oltre per non annoiare la Camera.

Così voi avete che in Francia, per un momento, la teorica dell'esercizio privato fu scossa e quasi s'inclinava a riprendere l'esercizio di Stato; fu Freycinet il quale, non sono molti anni, veniva a fare questa proposta; ebbene Leon Say si slanciò contro questa proposta proprio come un leone, e la proposta fu paralizzata; non se ne fece più nulla fino al 1883 in cui vennero le convenzioni Raynal, le quali demolirono assolutamente i disegni finanziari del Freycinet.

Così voi avete il Belgio stesso, dove ha pure fatto buona prova l'esercizio di Stato, che Le Hardy parlò contro quest'esercizio, per le continue oscillazioni che si avveravano nel bilancio.

Da ultimo io sostengo l'esercizio privato delle ferrovie nell'interesse economico del paese e dello Stato medesimo, dappoichè, o signori, anche i fautori dell'esercizio di Stato convengono che qualunque Stato non ha mai quel fortissimo impulso, che prova colui il quale ha nell'esercizio delle ferrovie il proprio interesse.

È vero che si è fatta una distinzione, la quale, secondo me, è un pochino accademica, tra azionisti, Consiglio di amministrazione e direzione; ma, o signori, e gli azionisti, e il Consiglio di amministrazione, e la direzione di una Società ferroviaria hanno sempre innanzi a sé l'interesse singolo: perchè l'interesse proprio è l'interesse di tutti. Or ditemi se uno Stato, in qualunque tempo, può aver tanto interesse che si accrescano le entrate nazionali provenienti dalle ferrovie, quanto ne ha colui

il quale vi tiene impiegato il danaro proprio, le proprie azioni e, forse anche, tutta la sostanza, nella quale riposa gran parte della sua vita!

L'onorevole Favale, che neppure vedo al suo banco, diceva che si crea un equivoco guardando l'interesse dei soli esercenti. Perchè vi sono due obiettivi; e ben altro è l'obiettivo dell'esercente, quando è proprietario delle linee. Ed io ne convengo. Ma chi ha mai negato che vi sono due obiettivi, quando l'esercente è, nello stesso tempo, proprietario di una linea? Ma forse per questo, io rispondo all'onorevole Favale, tolta di mezzo la proprietà, cessa nell'esercente l'obiettivo di avere dall'esercizio il maggior contingente di prodotto? Se dunque egli continua ad avere questo obiettivo, io trovo in questo obiettivo stesso la massima garanzia perchè le ferrovie progrediscono, perchè sian bene ordinate, e servano allo interesse dello Stato, non solo in quanto questo si consideri come ente collettivo, ma anche in quanto si consideri come universalità dei singoli cittadini.

Da ultimo non vo' e non posso passar sotto silenzio la nota formola, che una grande Compagnia è uno Stato nello Stato. Quale sofisma! Se tutta la vita della società civile avesse soltanto nello Stato la sua espressione collettiva, essa procederebbe lenta e povera.

Perocchè sono gli enti collettivi, gli enti morali, i sodalizi, le associazioni, che condensano, riproducono, moltiplicano, e riversano sul paese la vita morale, economica, scientifica, artistica, ed industriale. Io affermo con profondo convincimento che la ricchezza e la civiltà di un popolo possa misurarsi esattamente dal numero e dalla forza degli enti collettivi, degli enti morali, e delle associazioni tutte, che popolano la superficie di un paese. Dove non sono codeste immense, inesauribili sorgenti di vita, il paese è un deserto, e lo Stato una piramide quasi monumentale di orgoglio e di tirannia, perchè non ha di fronte che cittadini isolati, epperò deboli ed impotenti. Non è dunque a temere lo Stato nello Stato, ma è a desiderare di molti Stati nello Stato, la cui immane forza politica sarebbe convenientemente limitata e tenuta a segno.

Liberatomi da questa parte generalissima, mi è duopo entrare nella parte che direi pratica della legge. Ma prima di questo, chiederei all'onorevolissimo presidente pochi minuti di riposo.

**Presidente.** Si riposi, si riposi.

(La seduta è sospesa alle ore 3,40, e ripresa alle 3,50.)

**Presidente.** L'onorevole Brunetti ha facoltà di continuare il suo discorso.

**Brunetti.** Sgomberatomi il terreno della questione generale, e che io chiamerei pregiudiziale, per quanto la pochezza del mio ingegno lo consentiva, mi è d'uopo entrare nella parte positiva della legge. E avanti tutto mi ricorro alla merito il procedimento tenuto dal Ministero nel presentare il disegno di legge che vi sta dinanzi. Anche per il procedimento il Ministero è stato combattuto e talvolta vivamente, non in quest'Aula ma fuori.

L'onorevole Baccarini, ministro dei lavori pubblici, nel gennaio del 1883 presentava un disegno di legge tenendo un cammino affatto diverso da quello seguito dall'attuale ministro.

L'onorevole Baccarini credeva di dover presentare alla Camera un disegno di legge di massima, cioè sui criteri fondamentali, a base dei quali poi il potere esecutivo avrebbe dovuto fare delle convenzioni, e presentarle innanzi al Parlamento, il quale sarebbe stato il giudice supremo se i criteri fossero stati bene o male applicati.

Non dico che il sistema dell'onorevole Baccarini fosse un sistema impossibile ed erroneo. Dio me ne guardi. Dal suo punto di vista era un sistema liberale, ed egli forse era mosso da questa parvenza di libertà. Egli si ispirava specialmente all'esempio dell'Olanda, del Parlamento olandese nel 1863.

Ma per quanto sia grande ed imperitura la stima che io professo all'onorevole Baccarini, e per la sua intelligenza e pel suo patriottismo, credo che non se ne avrà a male se io gli dico schiettamente che il suo procedimento, dal punto di vista pratico, parlamentare e legislativo, non era corretto; e dappoichè adottava nella sua relazione l'esempio dell'Olanda nel 1863, io gli opporrei gli esempi di tutte le altre nazioni d'Europa, ed anche esempi di casa nostra.

Dappoichè quando un Parlamento, od una legge stabilisce dei criterii, se questi sono generalissimi, allora è meglio non averli stabiliti; se sono troppo determinati, allora si corre pericolo di non poter mai stipulare una conveniente convenzione. Difatti non è possibile che le idee di quanti siamo qui raccolti possano, *a priori*, convergere colle idee, cogli interessi, coi calcoli e bisogni di compagnie esistenti e da costituirsi, le quali guardano le leggi naturalmente dal punto di vista del loro interesse.

Il sistema dell'onorevole Baccarini è buono per gli appalti speciali in esecuzione di una legge; ma riesce impossibile, o, per lo meno, barocco

quando si tratta di convenzioni, che risolvono problemi molti e complessi. E però io credo che il Ministero fu avveduto nel richiamare il disegno di legge dell'onorevole Baccarini, ed andare difilato al sistema diretto delle convenzioni.

Non si violava con questo metodo, come non è violata, la libertà di nessuno, dappoichè, o signori, noi in questa discussione diamo esempio al paese e testimonianza che, sebbene le convenzioni sieno state stipulate, senza che alcuna legge ne avesse determinati i criterii, noi facciamo qui una libera, ampia e coscienziosa discussione tanto intorno ai criterii, quanto intorno all'applicazione dei criterii stessi contenuti nelle convenzioni.

Dunque, se fosse passato il disegno di legge dell'onorevole Baccarini, noi avremmo avuta una duplicazione di fatto, e non poco pericolosa, imperocchè, come ho detto, sarebbe difficile molto che le idee poste *a priori* da un Parlamento si confacesse ai bisogni di una Compagnia; e si sarebbe corso pericolo di ritornare dieci volte innanzi al Parlamento nazionale senza mai trovare una Compagnia che avesse accettati i propositi nostri.

Oltre il procedimento, vuolsi guardare ancora alla forma del contratto, perchè v'ha la forma giuridica, e la forma economica che riguarda le disposizioni delle parti.

L'onorevole Lanzara a prima giunta accusava i proponenti di questo disegno di legge di non aver quasi neppur tenuto dietro alle consuete disposizioni del Codice civile, che riguardano tutti i contratti. Ma con chi contrattate? diceva l'onorevole Lanzara, con un ente che non esiste, con una Compagnia che non è formata? Quale specie di contratto è mai il vostro?

No, onorevole Lanzara, non è questo il contratto che abbiamo davanti; il contratto che ci sta dinanzi è quello che si fa sempre con persone determinate le quali si assumono di costituire una Compagnia e, rispondendo esse per la Compagnia da costituirsi, depositano per questa responsabilità delle ingenti cauzioni. Voi avete nel contratto delle persone determinate nel Borghese, nella Banca di Torino, nella Banca di sconto e sete di Torino, nella Banca di Milano, nella Banca napoletana e di tanti altri, tutti individui determinati ed aventi anima e corpo individuale o collettivo, perchè esistenti sulla superficie del globo. Il Ministero dunque ha fatto un contratto nella perfetta forma giuridica, perchè ha contrattato con persone determinate sia individuali, sia collettive, che assumono di costituire una Società anonima, La Società anonima non è mai la persona con cui

si contratta, chè le Società anonime si formano dopo.

Prima si fanno i contratti con persone solidali, e queste si assumono l'impresa di raccogliere dei capitali e formare le Società a forma di azionisti. Non voglio citare ad esempio quello che si è fatto in Italia ed in altri Stati; rammento soltanto quello che hanno fatto la Francia e l'Inghilterra per l'apertura del Canale di Suez. Lesseps contrattò prima, e poi si costituì la Società d'azionisti.

Ma oltre alla forma giuridica, noi dobbiamo guardare alla forma economica del contratto, cioè alla partizione degli interessi, che è il vero contenuto delle convenzioni, è quella forma che in buona lingua filosofica si chiamerebbe forma sostanziale, non forma estrinseca; ebbene dalla parte della forma economica, cioè dell'ordinamento dei criteri, dei principii che costituiscono questo schema io non potrei certamente farne un merito all'attuale ministro, il quale non ha fatto che tradurre in atto quello che già era nella coscienza del paese molti anni innanzi all'inchiesta, quello che è risultato di poi dall'inchiesta che fu poi adottato interamente nel disegno di legge Baccarini. E mi perdonerà l'onorevole ministro dei lavori pubblici se io non gli fo l'elogio di aver creato dei criteri e dei tipi nuovi, ma di avere tradotto invece in fatto dei tipi antichi che tutti conoscevano, sebbene a lui spettò la lode di avere purgato questo insieme, questo schema di tutte quelle mende che per avventura dalla Camera, e dall'opinione pubblica, e dalla stampa furono additate.

Ebbene, avanti tutto io vedo in questa forma economica la divisione delle ferrovie in due grandi gruppi, i quali gruppi portano di conseguenza due grandi Società. Si è detto, si è ragionato non qui, ma fuori, anche con poca coscienza, o, per lo meno, con crassa ignoranza, che il ministro dei lavori pubblici avea creato due grandi oligarchie, una per la rete Adriatica, ed un'altra per la rete Mediterranea. Guardate, dicevano, il ministro vi innalza due Compagnie gigantesche che divoreranno tutte le industrie nazionali, che si imporranno allo Stato, che tratteranno lo Stato come rivale, che saranno, in altri termini, secondo la frase comune, uno Stato nello Stato; ma il sistema delle convenzioni è forse cosa inventata dal ministro presente, onorevole Genala? Ma non avete voi nelle conclusioni della Commissione d'inchiesta questo concetto? Non avete voi questo concetto nel disegno di legge Baccarini, il quale proprio nell'articolo primo stabilisce, cioè, che la rete ferroviaria del regno debba dividersi in due grandi gruppi? E se

la rete ferroviaria si divide in due gruppi, non volete concedere che di conseguenza debbano crearsi due grandi Compagnie?

Io poi credo quindi non solo ragionevole ma essenzialmente necessaria la divisione delle linee in due grandi reti.

Ieri, a questo proposito, ascoltai attentamente il discorso dell'onorevole Mussi. Non so se l'abbia compreso tutto (perchè talvolta è tanta la vivacità del suo ingegno e delle sue immagini, che io mi sento, per così dire, assorbito dalle immagini e mi avviene di smarrire il concetto), ma se non l'ho mal compreso, egli combatteva la divisione delle reti nel senso longitudinale, nel senso cioè che ci viene proposta, e voleva invece le linee trasversali. Egli diceva che la Valle del Po era una Conca d'oro, e che doveva avere la sua unità.

Se l'onorevole Mussi leggesse la dotta relazione, fatta non dal Ministero presente, ma da quello del 1877, troverebbe là le fondate e profonde ragioni, perchè la divisione longitudinale è stata preferita a quella trasversale; e troverebbe anche là scritto, come quella Conca d'oro della Valle del Po, è divisa essa stessa in due gruppi, dei quali uno appartiene all'oriente, l'altro all'occidente, meno una piccola parte che ha legame col nord. La ragione è nella natura delle cose, e nel fatto dell'economia del paese.

La statistica dimostra all'evidenza che il commercio italiano considerato sulla sua longitudine, è immensamente superiore al commercio trasversale.

Quando voi dalla statistica ferroviaria avete, che il prodotto chilometrico longitudinale è forse decuplo di quello in linea trasversale, non potrete non convenire con me, che la natura, e non la volontà di un Ministero, è quella che divide la rete ferroviaria in due grandi linee, una Adriatica, ed una Mediterranea.

La stessa Valle del Po presenta dei gruppi, che hanno attinenze ed interessi diversi, perchè c'è un gruppo il quale si attiene di più alla Francia per le vie di Nizza e del Cenisio, e ve n'è un altro che si attiene più all'Austria per le vie della Pontebba e del Brennero.

Eppoi abbiamo il Gottardo, che rappresenta il centro e che ci tiene in comunicazione colla Germania e colla Svizzera in guisa che quando queste grandi correnti ferroviarie salendo e scendendo dal nord al sud, e risalendo dal sud al nord, convergono nei grandi centri d'Italia, e riprendono il loro corso, e poi si attaccano naturalmente a quella ferrovia che va in Germania e in

Svizzera, noi non avremo studiato solamente la natura, ma l'economia generale del regno nostro.

Dunque nella forma economica del contratto questo primo fatto della creazione di due grandi Compagnie non appartiene all'attuale Ministero, ma è una proposta del Ministero precedente, che risale alla Commissione d'inchiesta, e a tutti i nostri precedenti parlamentari.

L'esercizio a rischio o pericolo dei concessionari e non con materiale proprio è anche un concetto della Commissione d'inchiesta sviluppato nel disegno di legge Baccarini.

Nel presente progetto l'acquisto del materiale mobile, o meglio la necessità che il materiale mobile divenisse proprietà dell'esercente, è anche un concetto che l'attuale Ministero ha riprodotto dal progetto precedente dell'onorevole Baccarini.

La divisione dei fondi di riserva, e la missione speciale di ciascuno è un altro concetto non inventato dall'onorevole Genala, ma ch'è tolto in prestito dall'onorevole Baccarini. La compartecipazione ai prodotti lordi non è mestieri indagare neppure d'onde venga, perchè qualunque ministro avrebbe ragione e necessità di metterla come preambolo, per così dire, della legge. E così via via dicasi di altre tante disposizioni contenute nel progetto in discussione, le quali non sono per nulla state inventate dall'onorevole Genala, ma risalgono alla Commissione d'inchiesta, e per essa all'onorevole Baccarini.

Poichè il limite del 7 e mezzo per cento come ultimo termine del lucro delle Compagnie, oltre il quale il prodotto maggiore debba dividersi per metà fra lo Stato e le Compagnie esercenti; e così il concetto di garantire l'industria nazionale con tutte quelle cautele, le quali sono state poste nelle convenzioni, e che credo ancora sieno state modificate in beneficio della nazione, sono integralmente riprodotte dal progetto di legge Baccarini. E finalmente risale alla Commissione d'inchiesta e all'onorevole Baccarini la garanzia di un'amministrazione italiana, sia guardandola nel suo direttore, sia in tutti gli ordinamenti che noi abbiamo dai capitolati.

Liberato così il Ministero da immeritate accuse, mi permetterete, onorevoli colleghi, che io rapidissimamente vi discorra del concetto generale del contratto, e per sommi capi, per non abusare della benevolenza vostra. Per me credo che il primo criterio che deve affacciarsi nella mente di un amministratore, giusto ed avveduto, sia nell'interesse dello Stato, sia nell'interesse di una provincia o di un comune, il primo criterio, insomma, di una pubblica amministrazione

è quello che in contratti simili, come in qualunque appalto che si faccia, bisogna avere, non solo interesse per sè stesso, ma anche per colui col quale si fa il contratto; dappoichè, se per avventura i patti potessero essere così duri da schiacciare, se non immediatamente, col tempo, coloro coi quali contracc, il fallimento sarebbe la maggior rovina e per lo Stato stesso, e per le provincie, e per qualunque altro ente rappresenti la pubblica amministrazione.

Io, o signori, ve ne parlo con cognizione di causa, perchè avendo la fortuna di sedere nel Consiglio provinciale della mia provincia fino dal 1861, essendo stato anche noi Consigli comunali, nelle Congregazioni di carità ed in altre amministrazioni locali, ho veduto e toccato con mano, che i peggiori contratti, in fatto di appalti, sono stati quelli che si sono creduti i migliori, perchè dopo un anno gli appaltatori che si sono gettati a capo fitto in queste imprese, a condizioni assolutamente disastrose ed impossibili, hanno finito col fallimento, e al fallimento hanno tenuto dietro la lunga sequela dei piati giudiziari da un lato, e le lacrime delle famiglie dall'altro, che hanno strappato ai Consigli di amministrazione, o alle rappresentanze locali, quelle concessioni che non sarebbero state mai dovute a rigore di diritto.

Io credo che uno Stato non debba fare patti lauti per una Compagnia, ma credo ancora che non debba farli rovinosi, se vuol fare al tempo stesso il proprio interesse.

Posto questo criterio, quale sarebbe l'ideale di un perfetto contratto per l'esercizio ferroviario? È facile il dirlo.

L'ideale, secondo me, che sono partigiano convinto dell'esercizio privato, e che vorrei vedere lo Stato fuori delle imprese industriali e commerciali, tuttochè lo Stato stesso potesse valersene per i suoi pubblici servizi; l'ideale, dico, per me è quello che lo Stato sia disinteressato anche nella proprietà; cosicchè, se fosse stato possibile e conveniente di vendere le nostre ferrovie; se fosse stato possibile con questo mezzo di ammortizzare il nostro debito pubblico, e di venire in aiuto delle finanze, credo che sarebbe stato il contratto migliore che si fosse potuto immaginare.

Ma per verità io debbo subito confessare e dichiarare, che non era certo questo il momento opportuno per vagheggiare neppure di lontano l'idea della vendita delle nostre ferrovie. Una proprietà che vale circa tre miliardi non troverebbe facilmente chi volesse comprarla a giuste

condizioni, o per lo meno avremmo dovuto ricorrere al capitale straniero, che, sebbene io non creda assolutamente esiziale, potrebbe però, in date circostanze, divenire pericoloso pel paese.

Ammesso dunque che lo Stato doveva, come deve, conservare questo immenso capitale ferroviario, secondo il mio ideale doveva però per le ragioni stesse non riscattare quello che non era nelle sue mani, sia per non cadere in un sistema vizioso, sia perchè di troppo s'indebiterebbe e di troppo si graverebbe il bilancio della nostra finanza. Dunque quanto alla proprietà le cose dovevano rimanere quali erano.

Posto ciò, quale era il miglior contratto che doveva fare lo Stato? Il contratto di una compartecipazione. Si è da tutti convenuto, che l'esercente doveva essere il proprietario del materiale mobile. La ragione è semplice, perchè ove il materiale mobile fosse rimasto di proprietà dello Stato, naturalmente l'esercente non avrebbe avuto interesse, e quindi cura di conservarlo. Onde le liti sarebbero state infinite se per sua colpa, per sua negligenza, il materiale mobile deperisse.

Il materiale mobile dunque doveva venire in proprietà delle Compagnie esercenti. Ma vi erano due mezzi. O darlo senza alcun corrispettivo, salvo alle Compagnie di restituirlo uguale alla fine del contratto, oppure venderlo.

Il primo sistema fu proposto nel 1877 dalla convenzione Depretis, il secondo sistema, che mi pare più logico, o almeno più opportuno, è quello seguito dal ministro dei lavori pubblici, onorevole Genala, imperocchè, vendendo il materiale mobile, e prendendo noi il prezzo di questo materiale, abbiamo già il mezzo, senza gravare il bilancio dello Stato, di riformare le nostre ferrovie e di fare molte altre spese, anche nell'interesse dell'esercizio, che altrimenti non potremmo fare.

Posto ciò, in che modo poteva stabilirsi razionalmente, e secondo l'uso di tutti i contratti umani, la compartecipazione agli utili?

È facile il dirlo. Se la Compagnia mette il personale, l'opera, e tutto quanto concerne l'esercizio, è naturale che le spese di esercizio siano coperte. Ecco dunque un primo termine stabilito necessariamente, e giustamente in favore della Compagnia. Ma, siccome non solamente questo elemento entra come fattore del prodotto, ma vi entra anche un altro fattore, che è il materiale mobile, così lo Stato deve consentire anche un corrispettivo per l'uso di questo materiale.

Ma l'onorevole Lanzara qui sorgeva a dire: se voi pagate un interesse, o, meglio, se pagate il corrispettivo dell'uso, allora in che consistono poi

le spese per questo materiale mobile? Rispondo, che il corrispettivo dell'uso si paga perchè l'esercente tiene impiegato un capitale per venti anni, e deve esigere un frutto su questo valore (sia di 265 milioni), che entra come fattore del prodotto chilometrico.

Le spese di manutenzione sono ben altra cosa.

Ma questo, o signori, che è sembrato un calcolo tanto difficile, ognuno lo potrebbe fare in casa propria. Se io, o signori ho, a modo di esempio, un fattoio da olio, oppure da manifatturare vino, se io voglio lasciare questo fattoio o fare una società in compartecipazione con qualunque esercente, se a me interessa che le macchine, che in esso ci sono, siano ben tenute e bene esercitate, naturalmente le vendo, oppure lo dichiaro di proprietà dell'esercente, perchè egli non abbia il diritto mai di dire che il deperimento non avvenga per sua negligenza. Ma, quando l'esercente è divenuto proprietario di questo capitale, e quando questo capitale contribuisce al prodotto che viene dal fattoio, ma non devo dare all'esercente, oltre il corrispettivo dell'opera sua, o delle spese di esercizio ed approvvigionamento, un corrispettivo anche per l'uso di questo capitale, come io stesso lo prenderei se questo capitale, invece di darlo all'esercente, lo tenessi io e per l'uso di cui si è parlato?

Dunque è giusto il concetto del Ministero quello cioè di fare la compartecipazione tripla: cioè una parte che copra le spese di esercizio, e una parte che sia corrispettivo del materiale mobile; il rimanente, secondo me, razionalmente si appartiene allo Stato.

E qui mi cade in acconcio di esprimere il mio concetto intorno ai fondi di riserva.

Sembra che i fondi di riserva siano qualche cosa che non appartenga allo Stato; ma non è così; perchè se lo Stato prendesse tutto il rimanente del prodotto chilometrico, dedotto quello che si dà come spesa di esercizio e quello che si dà come corrispettivo dell'uso del materiale mobile, lo Stato, come proprietario, sarebbe obbligato esso a spendere quanto occorre per rinnovare il materiale metallico, per provvedere ai danni derivati da casi di forza maggiore al corpo stradale ed al materiale fisso, all'ampliamento dell'argine, dei binari e delle stazioni, che costituiscono un aumento al patrimonio dello Stato, e finalmente di restituire integro il capitale del materiale mobile, che l'esercente mette a profitto comune.

Ora lo Stato, invece di prendere tutta questa parte di prodotto chilometrico, e provvedere a queste spese, con savio divisamento pone da un

canto una parte di questo prodotto che si chiama fondo di riserva, destinato a provvedere a queste perdite, a questi rinnovamenti, a queste restituzioni del materiale rotabile. La è questa una segregazione convenzionale e di comodo, perchè ponendo a fondo di riserva una parte del prodotto, che spetta allo Stato, riesce come un limite che lo Stato s'impone da se stesso per non essere tentato mai a distrarlo, e riesce nel tempo stesso di garanzia all'esercente, che ha interesse che quelle spese sian fatte.

Di conseguenza, anche che i fondi di riserva vengano a riuscire insufficienti, non ne nasce nessun inconveniente, perchè lo Stato avrebbe dovuto anche senza di essi provvedere a tutte quelle spese alle quali i fondi stessi sono destinati. Se questi risulteranno insufficienti, vuol dire, che la parte del prodotto chilometrico assegnato allo Stato verrà ridotta, come lo sarebbe se, senza creare questi fondi di riserva, esso fosse obbligato a provvedere direttamente ai danni che avvengano nei casi di forza maggiore, ed al rinnovamento del materiale mobile, e del materiale metallico.

Così dicasi per quanto ha tratto alla reintegrazione del patrimonio, perchè gli aumenti patrimoniali sono proprio fatti nell'interesse del proprietario delle linee, il quale deve contribuire alla spesa necessaria.

Si è fatta una discussione che mi pare un poco accademica: se la vendita del materiale mobile sia una vera e propria vendita, o piuttosto un mutuo. Ma a che scopo questa discussione? Lo Stato vende, per 265 milioni, il materiale mobile pagando all'esercente un corrispettivo. Per misurare codesto corrispettivo, si prende, come punto di confronto, l'interesse del 5 per cento: perchè a tale si riduce il corrispettivo rispetto allo stesso capitale di 265 milioni.

Sicchè l'interesse del 5 per cento non è un interesse, ma è una misura del corrispettivo. La vendita è vendita; ma ciò non ostante negli effetti si risolve in un mutuo, senza per altro diventare un mutuo.

Noi, o signori, facciamo siffatta quistione; ma, 2400 anni fa i Romani ebbero il buon giudizio di mettere una parte dei contratti fra quelli che si chiamavano *nominati*, e un'altra parte, fra quelli che si chiamavano *innominati*; e vogliamo noi adesso dare un nome a un contratto di indole tanto complessa? Ma via! siamo in Roma, e ricordiamoci dell'antico giure, che permette contratti *innominati*.

Voi avete, a mo' d'esempio, l'enfiteusi, che è

qualche cosa di mezzo tra la vendita e la locazione; avete la anticresi, che è qualche cosa di mezzo tra il mutuo e la cessione d'uso, e così via via.

Ci sono tante gradazioni di contratti che si mescolano e si complicano così che si appalesa inutile ricercare se, nel caso nostro, si tratti di un mutuo o di una vendita. L'importante è il vedere la sostanza della operazione che si compie. Un'altra questione bizantina. Si grida da molti allo scandolo che il materiale mobile si vende dallo Stato a prezzo di stima, e si riprende in fine del contratto a prezzo di acquisto; come se si trattasse di due prezzi. Ma no, il prezzo è identico; perchè il prezzo di acquisto è quello che nel vendere fu prezzo di stima, e in fine di contratto subisce anche un estimo, perchè si deducono i deperimenti e le avarie in guisa, che lo Stato potrà pagare di meno, ma non mai di più.

Io non ebbi il piacere di udire la prima parte del discorso dell'onorevole Gabelli; ma ne ho preso qualche conto dallo stesso oratore. Ero certo già che il suo discorso sarebbe stato splendidissimo, perchè l'onorevole Gabelli è uomo che ha non solo competenza, ma attitudine particolare a parlar della materia che ci occupa. Ma, ripeto, per un fatto non dipendente dalla mia volontà, io fui assente dalla Camera, quando egli pronunciò la prima parte del suo discorso.

Essa fu più che altro una censura sulla insufficienza dei fondi di riserva. Io ho voluto anche da me fare qualche calcolo; non sono matematico, non sono algebrista, ma in questa questione mi pare che tutti, anche avvocati, o medici, siamo diventati algebristi e ragionieri: ecco quindi il risultato de' calcoli che ho fatto io sui fondi di riserva.

Per i danni di forza maggiore, negli anni 1881 e 1882, si ebbe per le linee dell'Alta Italia, una spesa, in media, di lire 76 e mezzo per chilometro; per le Romane, di 139; per le Meridionali pure di 139; dunque, come media del 1881 e 1882, avemmo lire 118 per tutte queste linee considerate insieme; per le Sicule poi si ebbe una media di lire 248. Ora le convenzioni stabiliscono 200 lire per la rete continentale ad ogni chilometro, e 250 lire per la rete Sicula; vedono dunque le signorie loro che i calcoli del Ministero sono più che sufficienti, perchè queste 200 lire superano di poche lire la media per le Calabro-Sicule, e di 82 per le continentali.

Passiamo al rinnovamento del materiale metallico. È oramai certo, inconcusso, e fu dimostrato così diffusamente nella relazione, che io non voglio

spendervi intorno neppure una parola, che con lire 5,70 si trasportano per un chilometro 45 tonnellate. Posto che il materiale metallico si consuma col passaggio di 100,800,000 tonnellate, è facile fare il computo come il fondo di riserva accumulato con se stesso, nonchè cogli interessi degli anni in cui non si presenta il bisogno di sostituire il materiale, sia sufficiente per la rinnovazione del materiale metallico.

Lo stesso è a dirsi per la rinnovazione del materiale rotabile, ed è facile con un piccolo conto dimostrare che 1,629,977 lire siano più che sufficienti al rinnovamento.

Lo stesso è a dire per la Cassa degli aumenti patrimoniali.

Forse mi inganno; ma dallo studio che ho potuto fare sulle cifre tanto nella relazione quanto sui documenti raccolti, ho potuto convincermi che i fondi di riserva e quello per la Cassa degli aumenti patrimoniali bastano perfettamente allo scopo.

Ma supponiamo, ripeto, che questi fondi di riserva fossero insufficienti, non ne viene per questo alcun inconveniente per le ragioni che ho già dette. Perciocchè logicamente lo Stato dovrebbe prendere a se la parte del prodotto lordo assegnato ai fondi di riserva ed alla Cassa degli aumenti patrimoniali, e pagare direttamente tutte le spese per le quali quei fondi sono destinati.

Solo mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro ed anche agli onorevoli componenti della nostra laboriosa Giunta una osservazione. E la rivolgo non per fare una censura, ma per averne, a suo tempo, e quando loro piaccia, uno schiarimento. In questo contratto si è parlato di tutte queste spese alle quali si deve provvedere coi fondi di riserva, e specialmente dei danni che provengono da cause di forza maggiore al corpo stradale ed al materiale metallico, perchè questi appunto incombono allo Stato, meno per le Meridionali. Ora io domando all'onorevole ministro ed alla Giunta: perchè non c'è nelle convenzioni alcun provvedimento per il caso tanto consueto di danni di forza maggiore che avvengono non al corpo stradale e al materiale metallico, ma anche al materiale rotabile, al materiale d'esercizio, ed agli approvvigionamenti?

Io sono convinto che se un incendio, lo straripamento di un fiume, una frana, o qualunque altro evento straordinario distruggesse o danneggiasse in qualunque modo il materiale rotabile e di esercizio o gli approvvigionamenti, io sono convinto, per quella poca cognizione che ho del Codice civile e del commerciale, che quei danni

ricadrebbero a carico dell'esercente; ma non mi pareva fuor di proposito il dirne qualche parola nelle convenzioni, perchè talvolta anche le cose più chiare possono dar luogo a contestazioni.

Stabiliti i fondi di riserva per i danni di forza maggiore al corpo stradale ed al materiale metallico, le Compagnie potrebbero trovare per avventura qualche eccezione quando gli eventi di forza maggiore ricadessero sul materiale mobile.

Io fo queste osservazioni non come censura, ma solo per avere in proposito schiarimenti e dal Ministero e dalla Giunta, i quali schiarimenti dati dalla Camera, costituirebbero un punto incontroverso di giurisprudenza per noi, ed in dati casi, che io non voglio augurarmi, diverrebbero anche giurisprudenza dei tribunali.

Dunque, o signori, su queste compartecipazioni non c'è alcuna perdita, nè alcun guadagno eccessivo da parte dello Stato o delle Società esercenti. La questione che si solleva a questo proposito è se il 62 e mezzo per cento assegnato in corrispettivo delle spese d'esercizio sia inferiore, superiore, o perfettamente adeguato alla spesa reale che si presume.

Permettetemi poche parole su questo argomento; tanto più che il mio discorso volge alla fine. Si è lamentato che il Ministero abbia considerato le spese di un anno solo, quelle del 1882. Come? si dice, voi considerate un anno solo, invece di ricercare la media delle spese d'esercizio per tutti gli anni decorsi? Perchè favorite in questa maniera le Società esercenti?

Queste doglianze, veramente, invece di esporle noi contro il Ministero, avrebbero ragione le Società assuntrici di rivolgerle contro il Ministero e contro di noi, perchè è risaputo in prima che la percentuale della spesa progressiva diminuisce col crescere del prodotto chilometrico, e cresce col diminuire del prodotto istesso, perchè col crescere del prodotto chilometrico si diminuisce il coefficiente d'esercizio, ed il coefficiente istesso si aumenta col diminuire del prodotto, onde la spesa percentuale, rispetto al prodotto chilometrico, è in ragione inversa degli aumenti del prodotto. Or bene, se il Ministero invece di considerare l'anno 1882 avesse voluto calcolare le spese d'esercizio degli anni precedenti nei quali il prodotto chilometrico fu certamente inferiore a quello del 1882, ne sarebbe risultato un minore prodotto chilometrico, e per conseguenza una spesa percentuale maggiore. Questo è chiaro.

Qual'è infatti la percentuale di spesa media, per tutte le linee, nel 1868? Il 68 per cento. Nel 1872 l'82 per cento; nel 1877 l'1, 02 per cento;



nel 1882 l'82 per 100, la media percentuale di questi quattro anni per tutte le linee, notate, comprese le Sarde, e le Calabro-Sicule, sarebbe nientemeno che l'83 e mezzo per cento.

Ma, si soggiunge, questo forse dipende dall'aver comprese nel computo le Sarde e le Calabro-Sicule, le quali essendo ancora in uno stato embrionale di traffico rendono poco o nulla; ebbene, io metto da parte le Sarde e le Calabro-Sicule, e vengo a calcolare solamente i prodotti delle altre linee; e ne ho questo risultato: che nel 1868 la media fu del 68 per cento; nel 1872, del 58 per cento; nel 1877, del 69 per cento, e finalmente nel 1882, del 63,70 per cento; e la media di tutte queste cifre è di 64,60 per cento. Dunque vedete, o signori, che se il ministro avesse voluto tener conto non soltanto del 1882, ma degli anni precedenti per tutte le linee avrebbe dovuto dare alle Compagnie il 64 per cento, e non il 62 e mezzo; il quale 62 e mezzo, come è ben avvertito nella relazione, si riduce al 62, perchè il mezzo per cento serve per la Cassa di concorso e per la Cassa di pensioni.

Ma vi ha di più. Il 62 o mezzo per cento, nel secondo periodo, si riduce al 56, e nel terzo, al 50 per cento.

Qui mi permetteranno l'onorevole ministro e la Giunta, che io noti quello che a me pare, lo dirò francamente, un errore; e un errore in danno delle Compagnie, non dello Stato. Su che si fonda questa serie decrescente? Che la percentuale della spesa d'esercizio, decresca col crescere dei prodotti chilometrici è provato; ma dove se ne deduce la misura, se del passato non possiamo valerci, se il presente è troppo ristretto, se l'avvenire è ignoto? Il Ministero e la Giunta, con molto senno pratico, invece di fare i ragguagli per valore successivo nel tempo, hanno preso come ragguaglio il valore crescente nello spazio; vale a dire, invece di vedere la percentuale di queste spese decrescere nelle spese vive per l'avvenire, hanno preso la percentuale del gruppo Meridionali-Romane nell'82 ragguagliandolo come se fosse un fatto successivo e non un fatto sincrono, ragguagliandolo, dico, alla percentuale di spesa dal gruppo dell'Alta Italia.

E la Commissione facendo i suoi calcoli ha trovato che vi sarebbero due quozienti, uno minimo di 0,481, ed un altro massimo di 0,053; dai quali cavano la media del 52 per cento, che poi aumentata per estrinseche ragioni, come dirò fra poco, ascende al 56 per cento.

Ma io poi che tanto alto non vado in questi calcoli matematici, ma che li faccio a modo mio,

trovo che la percentuale nel 1882 nelle spese del gruppo Meridionale-Romano è del 69 per cento, mentre la percentuale delle spese delle ferrovie dell'Alta Italia dava quasi il 60 per cento. Da questi calcoli quindi vediamo che il 69 per cento discende al 60 per cento; e facendo il ragguaglio in confronto a 100 si ha, che la percentuale non è già il 52 per cento come hanno stabilito il Ministero e la Commissione, ma è precisamente il 54 per cento.

Cosicchè nel secondo periodo aumentando del 4 per cento la media invece che il 56 per cento, a rigore di logica, si dovrebbe dare il 58 per cento.

E così nel terzo periodo in luogo di dare il 50 per cento si dovrebbe dare il 52 per cento.

L'aumento anzidetto poi del 2 per cento ritenuto dal Ministero e dalla Giunta è ragionevole, perchè in tal periodo vi ha delle perdite indiscutibili sia per le linee nuove che vanno costruendosi, sia per le linee concorrenti.

Io certamente non pregherò il Ministero di regalare alle Compagnie questo 2 per cento, ma faccio questo richiamo perchè serve a dimostrare che il Governo e la nostra Giunta parlamentare, lungi dal preferire agl'interessi dello Stato quello delle Compagnie, sono stati perfino zelanti a commettere qualche piccola ingiustizia a danno delle Compagnie. (*Commenti*)

A parte codeste graduazioni nel tempo, gli oppositori, per dimostrare eccessiva la percentuale adottata nelle convenzioni, invocano gli esempi di altri paesi. L'onorevole Lanzara parlò delle linee tutte da Lisbona a Mosca; l'onorevole Favale di quelle del Belgio e della Germania; ed altri di altre.

Ma la percentuale della spesa è forse un fatto assoluto? Non è invece relativo a tutti gli elementi che la circondano? La percentuale decresce col crescere del prodotto chilometrico, col diminuire delle pendenze, col minor prezzo del carbone, del metallo, della mano d'opera, e da ultimo col più basso livello della massa di capitali circolanti. Ebbene, gli oppositori hanno essi addimosttrato che per tutti codesti rapporti l'Italia possa pareggiarsi alle altre nazioni? Finchè tali estremi di fatto non siano chiaramente dimostrati, a che invocare esempi e cifre? E poi a che ricercare elementi diversi in casa altrui, quando ci abbiamo una statistica in casa nostra?

Approvo il sistema delle costruzioni, perchè io considero come un assioma che il costruttore sia il migliore esercente, non solo perchè con esso si evitano i danni della consegna, ma perchè non potrà mai accampare pretese d'indennizzo per

difetto di costruzione, e finalmente perchè egli, avendo insieme due interessi, questi agiranno sulle sue facoltà molto più efficacemente di quello che farebbe un solo di questi interessi.

Quanto alla combinazione di emettere titoli al 3 per cento pare a me che sia ben degna di quella mente chiarissima del nostro ministro delle finanze, aiutato anche dagli altri onorevoli suoi colleghi. Io non ridirò i vantaggi che vengono dall'emissione del titolo al 3 per cento, perchè nella relazione se ne discorre lungamente e largamente; ma mi permetterò a quei vantaggi indicati dalla Commissione di aggiungerne uno solo che mi pare che la Commissione parlamentare, nella sua relazione, abbia omissa, quello cioè che i titoli al 3 per cento, come pur si è veduto in seno alla Commissione pel credito fondiario presieduto dall'onorevole Sella, di grande ed onorata memoria, il titolo al 3 per cento ha questo vantaggio sugli altri titoli, che non possa mai raggiungere la pari, e che il valore al corso sul mercato possa salir sempre al disopra di quelli del 4 e del 5. Cosicchè colui che acquista i titoli al 3 per cento sul mercato, mentre ha certamente l'interesse del suo capitale, corre poi l'alea di una differenza tra il valore reale, che è stato il prezzo del suo contratto, ed il valore nominale che gli sarebbe pagato nell'ammortizzamento.

Infine, per esprimermi più chiaramente, per me la facoltà dell'ammortizzamento ha essa stessa un valore, e questo valore tanto più cresce quanto maggiore è la differenza tra il valore nominale e il valore commerciale. Siccome la differenza tra questi due valori è massima nel titolo del 3 per cento, media nel titolo a 4, e minima nel titolo a 5, perciò credo recisamente che l'emissione del titolo al 3 per cento sia il miglior mezzo economico per fornire quanto abbisogna alle ferrovie.

Io, o signori, mi dispenso per l'ora tarda e perchè sono stanco, e forse forse siete stanchi anche voi di ascoltarmi, di parlare di tariffe. È una questione troppo complessa e particolareggiata perchè si possa esaurire in una discussione generale. Se dovrà esser discussa, certo sorgeranno uomini più competenti che sapranno leggere addentro in quel labirinto di cifre.

Solo mi permetto di osservare che non istà la censura fatta dall'onorevole Lanzara che le tariffe sieno dure, che non abbiano la flessibilità necessaria.

Anche se un Governo volesse fare tariffe siffatte, gli sarebbe assolutamente interdetto dalla necessità delle cose, perchè qualunque Governo e qualunque Parlamento debbono necessariamente su-

bire l'evoluzione naturale delle tariffe, evoluzione graduata per quantità, graduata per percorso chilometrico, graduata per qualità e per valore, graduata per natura di trasporti, graduata infine per quelle differenze chilometriche che tanto giovano a coloro i quali trasportano le loro merci in paesi lontani.

Ieri io non compresi l'onorevole Mussi quando diceva: ma voi con le vostre tariffe ci date una ferrovia, la quale assolutamente non può far concorrenza al mare. Ed io credo bene che non potrà far concorrenza al mare dal lato del prezzo, ma la ferrovia offre poi dei vantaggi che non offre il trasporto per via di mare.

Naturalmente il trasporto per mare, se è meno costoso, è però più difficile, e meno sollecito, e richiede altre spese complementari.

Ora se il prezzo della ferrovia non può assolutamente far concorrenza ai prezzi marittimi, calcolando solamente quello che si paga, la farà sicuramente se si terrà conto di tutti gli altri vantaggi, che almeno per certe merci presentano i trasporti di ferrovia.

L'onorevole Mussi poi, mentre diceva che le ferrovie non potranno far concorrenza al mare, mentre evocava le nostre antiche repubbliche, e ci richiamava le robuste membra dell'Italia, bagnate nei nostri mari ed anche nei mari lontani, soggiungeva poi che siamo battuti sul mare dall'Inghilterra. Ma che cosa pretende l'onorevole Mussi? Non vuole le ferrovie colle tariffe che ci si propongono, perchè non fanno concorrenza al mare, teme che sul mare saremmo battuti dall'Inghilterra; dunque non c'è altro da sperare se non che la scienza, progredendo, ci fornisca un altro mezzo di locomozione, come l'acrostato; allora faremo altre condizioni sopra altre basi e in altra forma.

E se l'Italia, che un tempo bagnava le sue belle e robuste membra nei nostri mari e nei mari lontani, e teneva alta la bandiera del commercio, ed oggi si trova in condizioni ben diverse, onorevole Mussi si persuada che certi fatti bisogna subirli, perchè sono prodotto dell'evoluzione naturale dei tempi. Allora l'Italia non trovava in ogni mare le robuste ed immani forme dell'Inghilterra, le ruvide, ma non meno robuste membra dell'Austria e della Germania, e forse anche le forme vivacissime e colorite dell'America.

Dunque, onorevole Mussi, non faccia colpa nè alle convenzioni, nè al Ministero, nè ad alcuno, se oggi l'Italia non è in condizioni da bagnarsi solo sul mare, e se è obbligata ancora a permettere che le altre nazioni si bagnino con lei.

Io, o signori, conchiudo col dire, che accetto questo disegno di legge, perchè mi sembra razionale il principio, mi sembra razionale il metodo, razionale il procedimento tenuto dal Ministero nel presentarlo, razionale la forma giuridica del contratto, razionale la forma economica per l'esercizio e per le costruzioni, razionale poi il limite massimo del 7 1/2 per cento lordo di ricchezza mobile, limite massimo che non permetterà mai alle compagnie quei lauti guadagni, pei quali si mena da molti tanto scalpore in Italia.

Tanto più accetto questo disegno di legge inquantochè io vedo per esso presidiato il bilancio contro le continue oscillazioni che sarebbe costretto a subire, se a questo contratto d'esercizio privato, si sostituisse l'esercizio dello Stato. Ed accolgo ancor di buon grado queste convenzioni, perchè vedo con esse sufficientemente garantiti gli scopi militari e la difesa del regno; le accetto, perchè vedo aprirsi per esse una nuova èra di sistemazione per le nostre ferrovie, e un aumento notevole e sollecito della nostra rete ferroviaria; le voto finalmente (e l'onorevole Gabelli non me ne farà colpa), perchè esse sollevano le provincie ed i consorzi di metà delle spese ferroviarie.

L'onorevole Gabelli non avrebbe voluto che questa disposizione fosse introdotta nel disegno di legge, quasichè alcuni di noi potessero essere in certo modo indotti a votare da questi vantaggi locali, o respingendoli non potessero ripresentarsi ai loro concittadini colla fronte alta e l'animo sicuro.

No, onorevole Gabelli, noi siamo, pur troppo, abituati a domandare alle provincie ogni sorta di sacrifici.

Io potrei dire che, mentre tutti nella mia provincia gridavano, io molti anni addietro sono andato al Consiglio provinciale a proporre la mediazione della provincia nel prestito nazionale; come sono andato al Consiglio provinciale a votare milioni di anticipazione della quota governativa per la costruzione delle ferrovie, in esecuzione della legge 29 giugno 1879.

Abbiamo, pur troppo, frequenti occasioni per riconoscere in noi stessi, e conoscere molto nei nostri concittadini la virtù dei sacrifici; e possiamo andare superbi che tale virtù non sia spenta in Italia, e sia anzi la più solida base dello Stato. *(Benissimo! Bravo!)*

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

**Sanguinetti.** Onorevoli colleghi, per quanto si viva in tempi che, per usare una frase pronunziata in una solenne circostanza dall'onorevole Luzzatti,

non andranno famosi alle età venture per la loro sincerità, pure io alla sincerità voglio rendere omaggio, dichiarandovi che non sarò breve; perchè la brevità non è acconsentita dalla vastità e dalla gravità del tema.

Debbo ancora aggiungere, prendendo a prestito un'espressione dell'onorevole Gabelli, che sarò non solo noioso, ma noiosissimo. *(Si ride)* Io dovrò trascinarvi per una selva aspra e selvaggia, irta di cifre, di confronti, di considerazioni di ogni maniera.

Se io, per sentimento di altissimo dovere, mi sono accinto ad un lavoro improbo ed ingrato, che isterilisce la mente e toglie vigoria al corpo, in voi l'ascoltarmi con benevolenza sarà cortesia, che proverà maggiormente la nobiltà del vostro animo.

E del mio discorso mi saranno grati non solo gli amici, ma anche coloro che siedono nei banchi opposti a questi. *(Parla dai banchi di Sinistra)* Perocchè se, come io spero, esso varrà a proiettare un po' più di luce sull'intricato problema, se varrà a dissipare gli equivoci che non furono risolti, a togliere i dubbi che agitano ancora le menti di molti di noi, ciascuno di noi, con più tranquilla coscienza, con mano più sicura, potrà appressarsi all'urna, dal cui responso può dipendere il benessere o la rovina del paese.

Un celebre francescano, *(Si ride)* lo Scoto, diceva della Teologia, che più la studi e più si oscura; e conchiudeva così: o si crede o non si crede; chi crede va in paradiso, chi non crede va all'inferno. *(ilarità)*

Tommaso, l'apostolo, diceva al contrario, che per credere bisogna prima vedere con i propri occhi e toccare con le proprie mani. Tommaso diventò uno dei pezzi grossi del paradiso; dove si trovi lo Scoto, nessuno lo sa. *(ilarità)*

Del problema ferroviario si può dire ciò che lo Scoto diceva della Teologia: più si studia e meno se ne capisce.

E di questa verità pare fosse persuaso l'onorevole ministro Genala, quando ci presentò le convenzioni ferroviarie; imperocchè, appunto per non confonderci la mente, la fece precedere da una relazione molto modesta, molto succinta, che spiega gli articoli, afferma molte cose, ma non ne prova alcuna.

La Commissione parlamentare seguì un altro sistema, quello di Tommaso l'apostolo: volle provare; rimpinzò di cifre la sua relazione; ci promise un volume di confronti, che a me fu distribuito in questo momento, e che, per conseguenza, non ho ancora potuto aprire; volse molti argo-

menti; fece lunghi ragionamenti; volle rendersi ragione di tutto e tutto provare.

Ebbene, o signori, con la relazione della Commissione non si è fatta la luce; si sono, anzi, addensate le tenebre sul problema ferroviario, come io, a tempo e luogo, proverò. (*Bene!*) Noi oppositori siamo naturalmente trascinati a seguire il metodo di san Tommaso: vedere, cioè, coi nostri occhi, toccare con le nostre mani; non vedere con gli occhi del Ministero, non toccare con le mani della Commissione. (*Si ride*)

Se vi sono nella Camera degli Scotisti, e se vi siano io non lo so, certo non siedono su questi banchi.

A me toccò una grave disavventura. Io non ho potuto assistere, come sarebbe stato non solo mio dovere, ma mio vivissimo desiderio, alla discussione di questo disegno di legge, che per brevi istanti; non ho potuto, quindi, ascoltare, come avrei desiderato, i discorsi favorevoli o contrarii dei valorosi oratori che mi hanno preceduto. La colpa, non ho bisogno di dirlo, non è mia. E sono lieto di vedere l'onorevole presidente del Consiglio sorridere...

**Depretis, presidente del Consiglio.** Ma se non mi muovo. (*ilarità*)

**Sanguinetti.** ...questo vuol dire che mi ha compreso prima ancora che terminassi la frase, prima ancora che esprimessi tutto il mio pensiero.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Prende luciole per lanterne. (*Si ride*)

**Sanguinetti.** Io ho dichiarato fin dalla prima seduta che non ero preparato, che avevo intrapreso indagini minute ed accurate, che il mio lavoro non era compiuto, che a compierlo mi occorrevano ancora alcuni giorni. Ora, siccome non ho, pur troppo, il dono dell'ubiquità, io non potevo trovarmi nella Camera, e continuare nello stesso tempo gli studi miei.

E ciò non dico per velleità di postume recriminazioni, ma per porre in sodo questo, che se a me forse capiterà di addurre considerazioni già svolte da altri oratori, o combattere argomentazioni già da altri combattute, non si potrà farne risalire a me la colpa. Della singolarità della mia condizione, vogliate, adunque, tenermi conto.

Ho per altro assistito oggi alla seduta ed ho con religiosa attenzione ascoltato il discorso dell'onorevole Brunetti, mio amico personale.

Egli esordiva dichiarando che era stato, non solo altamente meravigliato, ma altamente addolorato, nell'udire risollevarsi in questa Camera la questione se più conveniente fosse l'esercizio di Stato o l'esercizio privato. Questione, egli disse,

che è stata oramai risolta da tutti gli Stati, e specialmente, in Italia, colla legge del 1876.

L'onorevole Brunetti però discorse quasi un'ora per combattere l'esercizio di Stato. O che è necessario di discutere per tanto tempo per combattere un morto? (*Si ride*)

Egli disse qualche cosa di più, cioè a dire, che coloro che nel 1876 appartenevano alla Sinistra e che ora sostengono l'esercizio di Stato, hanno fatto un passo indietro. Onorevole Brunetti, si guardi intorno e mi dica quali siano i suoi alleati di oggi. Noi siamo restati al nostro posto; se vi è qualcuno che abbia fatto un passo indietro, non siede sicuramente su questi banchi.

Mi duole di dover rinnovellare i dolori dell'onorevole Brunetti; ma dolore più, dolore meno, vale lo stesso. (*Si ride*) Egli acconsenta quindi anche a me di dire qualche cosa sull'esercizio di Stato.

La questione, o signori, è proprio risolta? Come è risolta? Quando lo fu? Come? Da chi? Vi è in tutta l'Europa uno Stato che sia riuscito proprio a risolvere una questione così difficile, così ardua e complessa?

L'onorevole Brunetti citava gli Stati Uniti di America, presso i quali il principio del *Self-government* è applicato in tutta l'estensione del possibile e del ragionevole. Popolo veramente meraviglioso, dove il Governo è nulla, dove l'individuo è tutto; dove non esiste una burocrazia che si imponga al paese, ne soffochi ogni conato, ne attutisca ogni aspirazione, ne turbi ogni movimento, ne inceppi l'azione, e lo tenga sempre nelle condizioni del pupillo. Degli Stati Uniti di America si può dire, che se il Governo esiste, nessuno se ne accorge.

Ebbene, gli stessi Stati Uniti d'America, popolo prodigioso, il quale, non andranno molti anni, si imporrà alla vecchia e decrepita Europa, gli Stati Uniti d'America non hanno, come afferma l'onorevole Brunetti, risolto interamente il problema ferroviario nel senso dall'onorevole Brunetti accennato; perchè se in quel paese la maggiore parte delle ferrovie appartengono a Società private, si trovano anche linee di proprietà dello Stato e dallo Stato esercitate. Ma, anche ammesso per un momento quello che l'onorevole Brunetti afferma, nessun paragone è possibile: prima perchè là abbiamo un popolo giovane e vigoroso; noi siamo un popolo vecchio e decrepito, che della libertà non ha nemmeno l'intuizione; poi, perchè l'esercizio privato, come lo vuole l'onorevole Brunetti, nulla ha di comune coll'esercizio privato come esiste negli Stati Uniti.

Dove in Europa fu risolto il problema? In

Francia forse? Ma, o signori, se in Francia ci sono Società costruttrici esercenti linee proprie, come ne abbiamo in Italia, ci sono anche linee costruite dal Governo e date in esercizio alle Società private, come da noi si fece per le Calabro-Sicule. Il problema dell'esercizio di Stato o dell'esercizio privato in Francia è posto, ma non è ancora risoluto.

È risoluto forse tale problema in Germania? L'onorevole Brunetti si guardi bene dal citare la Germania, perchè quell'uomo di ferro, che ne dirige i destini e che studia i problemi economici, assai meglio di quello che facciamo i nostri reggitori, come io dimostrerò nel prosieguo del mio discorso, si avvia ad una soluzione affatto contraria a quella che ci è proposta.

Il principe di Bismarck ripetutamente ha esternato il proposito di avocare all'Impero tutte le ferrovie degli Stati confederati.

È risoluto forse il problema in Inghilterra, nel modo con cui lo si vuole risolvere da noi? Non sa l'onorevole Brunetti che le ferrovie nell'India inglese sono costruite a spese del Governo e dal Governo esercitate?

In Italia le ragioni per le quali si sostiene l'esercizio privato contro l'esercizio dello Stato sono sostanzialmente queste: che lo Stato è un cattivo industriale; che è spendereccio (ed è vero purtroppo); che è un cattivo amministratore; che è ignaro dei bisogni del commercio; che è pericoloso lasciare alla dipendenza del Governo i 60,000 impiegati delle ferrovie; e finalmente perchè l'esercizio di Stato non è consono al decentramento ed alla libertà.

Lo Stato è un cattivo industriale, ed è vero: anch'io lo dico e l'ho sempre detto; è un pessimo industriale. Ma, ciò ammesso, io vorrei domandare all'onorevole Depretis: tra la fabbricazione dei tabacchi e l'esercizio delle ferrovie, quale di queste industrie ha più spiccato carattere e natura di una vera industria?

E se lo Stato è un cattivo industriale, perchè, quando venne a scadenza la Regia dei tabacchi, il Ministero non ha pensato a riprodurla sotto altre forme, od anche prorogando il contratto di Regia colla Società?

Se lo Stato è un cattivo industriale, lo è evidentemente tanto per la fabbricazione dei tabacchi, come per l'esercizio delle ferrovie.

Ma non basta: tutti i giorni ci si presentano dei disegni di legge per impiantare nuovi arsenali. Abbiamo impiantato la fabbrica d'armi a Terni; c'è un disegno di legge per l'impianto di un ar-

senale in Taranto; si allargano tutti gli altri arsenali marittimi o terrestri.

La fabbricazione delle armi non costituisce una industria? E perchè non avete pensato a togliere allo Stato quest'industria speciale della fabbricazione delle armi?

Lo Stato inoltre è proprietario di una delle prime officine europee, l'officina delle carte e valori, esistente in Torino, e che è dovuta ad un uomo che l'Italia intiera ha pianto.

Ebbene, in quell'officina di carte e valori non si stampano solamente le carte per i valori dello Stato, come le cartelle del debito pubblico, i biglietti dello Stato, i libretti della Cassa di risparmio postali, i francobolli postali e via dicendo; ma talvolta vi si compiono anche lavori per conto di privati. Perchè, adunque, se lo Stato è un cattivo industriale, voi consentite che faccia il litografo, e lavori, non solo per conto delle pubbliche amministrazioni, ma eziandio per conto dei privati? Lo stesso potrei dire degli stabilimenti di Agordo, della officina di pietre dure di Firenze, della calcografia di Roma e di altre funzioni dello Stato che hanno carattere di vera industria.

Ora, io non so comprendere perchè si trovi che lo Stato è un cattivo industriale soltanto quando si tratta delle ferrovie, le quali sono al corpo della nazione, ciò che le vene e le arterie sono al corpo dell'individuo; non so comprendere questo furore contro lo Stato esercente di ferrovie, mentre gli si mantengono e gli si accrescono giornalmente altre funzioni di natura essenzialmente industriale, o privata. Non sarà, ma parmi sia questa una evidente contraddizione.

Vediamo un poco, o signori, se togliendo l'esercizio delle ferrovie allo Stato per affidarlo alle Società così come sono concepite nel disegno di legge, voi create un buon industriale. Intanto io dico che, in Italia e fuori, le Società anonime sono il peggiore industriale che si possa immaginare.

Le Società anonime, e specialmente le grandi, in Italia ed altrove, hanno sempre fatto cattiva prova, hanno sempre amministrato male. E non ho bisogno di citare rovesci molto recenti, che hanno scosso il credito di qualche cospicua città, e che hanno gettato nella miseria numerose famiglie agiate; sono rovesci che stanno presenti alla mente di tutti. (Voci: è vero, è vero.)

Come volete mai pretendere, o signori, che gli amministratori di una grande Società, i quali hanno una piccolissima parte del capitale sociale, e che, comunque vadano le cose, hanno pur sempre assicurate larghe prebende, pongano nell'andamento dell'azienda quello zelo indefesso che vi

pone il privato industriale? E come si può pretendere che gli amministratori, rinnovellati a brevi periodi dalle assemblee degli azionisti, abbiano le conoscenze tecniche necessarie a condurre una grossa azienda? E le quali si acquistano soltanto con un lungo e continuato tirocinio?

Tutti sanno come fosse amministrata la Società dell'Alta Italia, le cui reti furono riscattate. Amministrazione peggiore non si potrebbe immaginare, per quanto avesse abilissimi impiegati.

La Società dell'Alta Italia era sull'orlo del fallimento, e se sono vere le ragioni che consigliarono la convenzione di Basilea, è pur vero che tra queste ragioni deve essere noverata la quasi certezza di un fallimento.

Si è dimenticata la storia della Società delle Romane? Era una Società la quale aveva l'esercizio privato in tutta la sua estensione, perchè era anche proprietaria delle linee. Ebbene, in quali condizioni si è trovata la Società delle ferrovie Romane? In pessime condizioni; tali che lo Stato dovette farne il riscatto.

Fu pure una Società industriale quella dei canali *Cavour*! E come fu essa amministrata?

Signori, la Società dei canali *Cavour* si trovava in cattivissime condizioni; era sull'orlo del fallimento; e allora dovette intervenire lo Stato e fare il riscatto, aggravando i contribuenti italiani di una spesa annua di parecchi milioni.

E voi credete le grandi Società anonime possano costituire degli industriali eccellenti, dopo queste prove; dopo l'esperienza dolorosa, ed assai gravosa per i contribuenti, che ne facemmo in Italia?

Si dice che con l'esercizio privato si spenderà di meno. Io dimostrerò, proseguendo il mio discorso, come sia erronea questa affermazione, e come il vero esercizio di Stato in Italia, là in quelle regioni dove fu fatto con serietà, abbia costato assai meno che l'esercizio privato. Ma, pure ammesso che lo Stato spenda qualche cosa di più, questo di più andrà a favore di tutti, e sarà poi sempre inferiore a quello che le Società debbono lucrare.

Si è detto: lo Stato è ignaro dei bisogni del commercio e delle industrie, mentre le Società private questi bisogni sanno studiare, e meglio che lo Stato possono ad essi soddisfare.

Onorevoli signori, sapete voi di che cosa le Società sono conscie? Dei propri interessi. Ed oggi l'onorevole Brunetti osservava giustamente che l'unico sentimento dal quale le Società private sono animate, è quello del proprio tornaconto.

Se, quindi, la soddisfazione dei bisogni del com-

mercio e delle industrie combinerà col loro tornaconto, le cose cammineranno in perfetta regola; ma se il tornaconto degli esercenti sarà in contraddizione coi bisogni dei commerci e delle industrie, a questi bisogni non si darà soddisfazione alcuna.

Nell'ultimo periodo della sua ingloriosa vita, la Società ferroviaria dell'Alta Italia non si stancò mai di chiedere due cose: aumento di tariffe, e diminuzione dei treni. L'aumento delle tariffe e la diminuzione dei treni erano forse richiesti e voluti dal commercio e dalle industrie? Il Governo non volle acconsentire; non accordò nè una cosa, nè l'altra; preferì il riscatto, e fece bene.

Se, invece, per salvare la Società dal fallimento, avesse ceduto; se avesse acconsentito l'aumento delle tariffe e la diminuzione dei treni, avrebbe creato al paese una situazione tale, le cui conseguenze si possono facilmente prevedere.

Noi dimentichiamo troppo facilmente quel che in quest'Aula si dice a qualche mese di distanza. Ed io, a proposito delle grandi Società anonime, voglio ricordare una questione di una gravità eccezionale, intorno alla quale han discusso in quest'Aula l'onorevole Maurogònato, l'onorevole Luzzatti ed altri oratori di quella parte della Camera. (*Accennando a destra.*)

Un giorno si venne a dirci che le Società delle ferrovie Meridionali e dell'Alta Italia avevano, d'accordo, combinata una tariffa differenziale per le provenienze Austro-Ungariche; e che, mercè questa tariffa differenziale, alcuni prodotti austriaci facevano, specialmente nella Venezia, una illegittima concorrenza ai prodotti similari italiani. E l'onorevole Maurogònato, se ben ricordo, sicuramente l'onorevole Luzzatti, domandavano allora, a chi sedeva su quei banchi, (*Accenna ai banchi del Ministero*) come si potesse permettere a due Società italiane di congiurare così, col giuoco delle tariffe, contro le industrie italiane.

Dal banco ministeriale si promettevano i necessari provvedimenti per far cessare lo sconcio; io non so se furono emanati, ma ciò poco monta. A me importava dimostrare in qual modo le Società anonime, siano pure esclusivamente italiane, con capitali italiani fondate, e da amministratori italiani governate, sappiano dare soddisfazione alle esigenze del traffico; a me importava dimostrare come non si possa affermare che le Società anonime siano più conscie dei bisogni del commercio e dell'industria di quello che possa esserlo il Governo (*Bravo! a sinistra.*)

Voglio anche ricordare due interpellanze fatte in questa Camera da un nostro egregio collega,

l'onorevole Gagliardo, una nel 1881, l'altra nel mese di giugno del corrente anno.

L'onorevole Gagliardo diceva, nel 1881, che le Società italiane di navigazione, sovvenzionate dallo Stato, avevano stabilito tariffe differenziali a favore di Marsiglia, a danno dei porti italiani del Mediterraneo.

Egli diceva che, di due eguali quantità di cereali caricate nei porti di Levante, sullo stesso piroscalo, quella destinata a Marsiglia era gravata di un nolo minore che quella destinata a Livorno od a Genova. E la differenza a favore di Marsiglia oscillava dalle 3 alle 6 lire per tonnellata.

Giova, per dire il vero, soggiungere, che in seguito a quella gravissima rivelazione dell'onorevole Gagliardo, il Ministero ha provveduto; e quando si è fatta la fusione delle due Società Florio e Rubattino — infausta fusione, da me combattuta, e che ebbe funeste conseguenze, come mi propongo provare in occasione più acconcia — nel decreto di approvazione degli statuti, si è inserito un articolo per evitare questo sconcio, articolo che suona così:

“ La Società di navigazione italiana non farà mai condizioni sfavorevoli al commercio e alla marineria nazionale e non favorirà con noli differenziali i porti esteri concorrenti a pregiudizio dei porti nazionali. ”

Questo decreto porta la data 16 marzo 1882.

Senonchè l'onorevole Gagliardo, nel mese di giugno 1884, svolgeva una nuova interpellanza sulla stessa questione, e poté affermare che, nonostante il decreto del 1882, i noli differenziali a favore di Marsiglia, con gravissimo pregiudizio dei porti italiani, continuavano a farsi; che il decreto reale del 1882 non era osservato. L'onorevole Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio, promise che avrebbe provveduto in proposito dopo udito il parere del Consiglio del commercio. (*L'onorevole Grimaldi fa segni affermativi col capo*) Se abbia o no provveduto io non so; nè per ora mi importa di sapere; mi giova soltanto ricordare l'incidente.

Ora, o signori, si può continuare a dire che le grandi Società conoscano meglio i bisogni del commercio e dell'industria? Come potete arrischiare un'affermazione simile?

Le Società anonime non hanno che un sentimento, il tornaconto; non hanno altro scopo che questo, far quattrini. E così deve essere; e di ciò non faccio loro appunto; farebbero male se facessero altrimenti; perchè esse non si costituiscono nè per fare del disinteresse, o del patriot-

tismo, o della beneficenza; esse si costituiscono per far rendere i loro capitali.

Ma avremmo torto noi, se ad esse affidassimo quei servizi che, esercitati solamente nello scopo di trarne lucro, potrebbero arrecare grave nocuoimento ai più vitali interessi del paese.

L'onorevole Brunetti, fautore dell'esercizio privato, ci ha oggi detto che trovava pericoloso l'esercizio di Stato; e sapete perchè? Perchè se il Governo avesse alla sua dipendenza i 60,000 impiegati ferroviari, potrebbe, nel momento delle elezioni, farli pesare sulla bilancia delle elezioni politiche, snaturando il responso delle urne.

Ma, signori miei, le Società ferroviarie, così come volete costituirle, sono forse indipendenti dal Governo? Hanno con esso continui, giornalieri, e svariati rapporti, per l'esercizio, per la sorveglianza, per la resa dei conti, per le costruzioni, per la emissione delle obbligazioni; allargando o restringendo le mani, si possono loro togliere o far lucrare dei milioni.

E voi potete presupporre che sia in esse tanta virtù, da rifiutarsi ad aiutare il Governo, quando esso lo richieda?

Quindi avverrà, indubitatamente, che chiunque sia al Governo, potrà, quando lo voglia, gettare sulla bilancia delle elezioni gli impiegati ferroviari. Ed allora non si toglie già al Governo il mezzo di influire sulle elezioni, ma gli si toglie la responsabilità di illecite e biasimevoli pressioni, delle quali dovrebbe pur rendere conto al Parlamento, quando fossero esercitate sopra impiegati direttamente da lui dipendenti. Dunque, questa ragione che Ella, onorevole Brunetti, adduceva, parmi possa essere messa in disparte.

Ed a questo proposito udite, o signori, quello che diceva Quintino Sella nella tornata del 27 giugno 1876. Egli, a proposito dell'influenza governativa, si esprimeva in questi termini:

“ Un'oligarchia ferroviaria governata dal sentimento del lucro, muta col mutare dei tempi, poco bada alle differenze dei partiti, si acconcia così agli uni come agli altri, adattandosi ai soli nascenti. ”

Io quindi non mi dò pensiero, quantunque appartenga all'opposizione, se il Governo continuerà ad avere a sua disposizione i 60 mila impiegati ferroviari.

Ma l'argomento più forte che si è addotto contro l'esercizio di Stato, argomento di cui anche la Commissione si è molto giovata, è che l'esercizio privato crea il decentramento.

Da molti anni e da tutte le parti, ho udito

parlare di decentramento; ma non ne ho mai udita la definizione.

Signori miei, che cosa intendete per decentramento?

Io comprendo due specie di decentramento: quello che si può fare, deferendo agli uffici provinciali maggiore somma di attribuzioni che non abbiano oggi, e questo io chiamo decentramento amministrativo; la seconda specie di decentramento per me è questa, che lo Stato si spogli di tutte quelle attribuzioni che ha usurpate all'attività privata; e questo, per me, è il vero decentramento.

Ma, col passaggio dell'esercizio ferroviario alle Società anonime, voi non avete nè la prima, nè la seconda specie di decentramento.

Voi non avete il decentramento amministrativo, perchè restano le attuali direzioni di esercizio; se non che, invece di un'unica direzione generale in Roma per l'esercizio ferroviario, ne avrete tre; invece di un ministro, che ne sorvegli l'andamento, avrete tre Consigli di amministrazione. E non soltanto, per conseguenza, non saranno diminuiti gli impiegati, ma verranno accresciuti.

Come dunque parlate di decentramento amministrativo?

Vi è forse il decentramento vero, la seconda specie di decentramento?

Se potessi addirittura abolire ogni ingerenza dello Stato nel servizio ferroviario, comprenderei ancora che si possa parlare di decentramento.

Ma lo Stato continua ad avere la sorveglianza sull'esercizio, a partecipare ai prodotti, ad approvare i conti, ed essere il proprietario delle ferrovie; è dunque una locazione d'opera che fa, non l'abbandono all'attività privata delle ferrovie.

Ma dappoichè i fautori delle convenzioni sono, ora, tanto teneri del decentramento, io vorrei domandare all'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, a lui che fu il ministro quasi perpetuo dal 1876 in poi, quale legge di decentramento abbia, durante la sua dittatura, presentata. Imperocchè se io passo in rassegna i disegni di legge che ci furono presentati, non ne trovo alcuno di decentramento, ne trovo molti invece di accentramento.

Si può immaginare un disegno di legge che, al pari di quello sulla riforma dell'amministrazione comunale e provinciale, tenda ad accentrare maggiormente in Roma tutto ciò che concerne la vita delle provincie e dei comuni? Con quel disegno di legge presentato dall'onorevole Depretis, noi avremmo incatenato provincie e comuni, e nessuna cosa potrebbe compiersi dai comuni e

dalle provincie, senza la preventiva approvazione o del Consiglio di Stato o del Ministero dell'interno. Insomma un nuovo e più funesto accentramento, il quale spegnerebbe quel poco di libertà che ai comuni ed alle provincie è lasciata per fare il bene, senza toglier loro quella libertà che hanno ora di fare il male.

Quando si tratta dei grandi problemi amministrativi, il decentramento non lo volete; volete, invece, allargare la macchina amministrativa che si chiama Stato; aumentate nei dicasteri il personale di giorno in giorno; accrescete sempre o colle leggi, o coi decreti reali, o coi regolamenti, i poteri dell'amministrazione. Quando invece si tratta dell'esercizio delle ferrovie, vi dichiarate innamorati del decentramento. Siate conseguenti.

L'onorevole Brunetti, nel suo discorso, a proposito dell'esercizio delle ferrovie, invocava anche la libertà. Io potrei ricordare all'onorevole Brunetti la frase pronunciata dalla signora Roland, quando, dopo aver lavorato tanto per la libertà, era, in nome della libertà, trascinata al patibolo; frase che sarà tramandata alle più remote età.

Non ho bisogno di ripeterla. Ma io domanderò all'onorevole Brunetti ed ai fautori delle convenzioni: è con la invocazione della libertà, è sotto l'egida di questo santo nome, che volete far passare i carrozzoni ferroviari? (*Si ride*)

Voi invocate la libertà. Ma distruggete, forse, il monopolio dei trasporti ferroviari, facendo passare l'esercizio delle ferrovie in mano di privati? L'onorevole Brunetti, con parole concitate ed efficaci, diceva: "Signori, i tempi sono maturi; dobbiamo dare la libertà alla industria, al commercio, all'agricoltura, agli individui." E questa libertà l'onorevole Brunetti vuol darla, mettendo le sorti della industria, del commercio, dell'agricoltura, e di coloro che vogliono o debbono viaggiare, in mano di Società anonime?

Lasciamo dunque che della libertà si discuta in occasione più acconcia; non ne parliamo a proposito della questione ferroviaria. La libertà non ha che fare nè coll'esercizio governativo, nè coll'esercizio privato. Lasciamo i grossi paroloni: non sono degni di noi, non sono degni della Camera. (*Senza azione.*)

Volete dare alle Società anonime le ferrovie? Ma perchè non affidate loro anche le poste ed i telegrafi? Fra le poste ed i telegrafi da una parte e le ferrovie dall'altra, c'è strettissima connessione.

La posta fa il trasporto delle lettere ed anche di merci sotto l'involucro dei pacchi postali; il



telegrafo si incarica del trasporto di una corrispondenza più celere che non sia quella delle lettere; la ferrovia fa il trasporto degli individui e delle merci; e se voi credete che lo Stato non abbia l'attitudine necessaria per esercitare le ferrovie, come potete trovare che lo Stato possa esercitare le poste ed i telegrafi? Io vi ripeto: siate almeno conseguenti.

Ho trovato nella relazione della Commissione una dichiarazione che ha fatto in me una certa sensazione, come la farà, ne son sicuro, alla Camera.

Ecco quello che io leggo a pagina 9:

« Il costituire oggi ragguardevoli Società ferroviarie, importa organizzare delle forze che, prendendo il posto di altre ormai pur troppo sfatate o scomparse, rappresentino una guarentigia d'ordine economico-sociale, e un sussidio ai principii liberali. »

Questo ragionamento è un po' mistico. Ma sotto il velame delli versi strani, qualche cosa pure ci si scorge. Certamente questo periodo è dovuto alla penna elegante e forbita dell'onorevole Barazzuoli, il quale, nella santissima trinità dei relatori, rappresenta il Padre Eterno. (*Si ride*)

**Lacava.** E lo Spirito Santo?

**Sanguinetti.** Ora io vorrei che l'onorevole Barazzuoli mi dicesse un po' più chiaramente, quali siano queste forze sfatate o scomparse alle quali allude.

Si vuole forse alludere al papato politico? Ma, onorevole Barazzuoli, Ella ha concorso col suo voto ad abatterlo! Si vuole forse alludere al papato nelle sue attinenze colla religione? Ma avendogli tolto il potere temporale, noi l'abbiamo meravigliosamente rafforzato, e sarebbe poco esatto dire che sia una forza scemata o spostata, massime se voglia deporre ogni idea di rivendicazioni che urtano colla umana coscienza.

Vuole forse l'onorevole Barazzuoli alludere al partito conservatore? Ma, o signori, mai, come oggi, il partito conservatore, sotto la guida dell'onorevole Depretis e de'suoi prefetti, si è affermato in ogni parte d'Italia, specialmente nelle elezioni comunali. Dunque anche da questo lato non vi ha forza che sia scemata o sfatata. A che cosa si vuole alludere dunque? Io comprendo dove si vuole arrivare. Quella che voi chiamate forza sfatata e scomparsa, era l'oligarchia di un corpo elettorale ristrettissimo, la quale non era già una forza, ma una debolezza ed un pericolo per le istituzioni che ci reggono.

Ebbene, voi, all'oligarchia elettorale-politica

scomparsa, volete surrogare l'oligarchia dei banchieri? Prima di tutto osservo che i popoli tanto più sono prosperi e felici, quanto maggiore è la divisione delle ricchezze; e quando le popolazioni godono di un'agiatazza relativa, credetelo, o signori, non corre pericolo la sicurezza pubblica, nè si pensa a rivoluzioni. Invece, là dove le ricchezze sono concentrate in poche mani, la miseria batte sempre alla porta delle moltitudini, la sicurezza pubblica non esiste, le istituzioni sono sempre in pericolo. Io non pongo limiti all'azione del capitale; il capitale faccia la sua strada, ecciti le energie private, susciti il lavoro e la produzione; ma quello che io non voglio si è che il Governo, colla creazione di queste Società mostruose, venga a mettere il capitale in condizioni eccezionali, tanto che esso si sovrapponga alla nazione, ne indebolisca le forze e ne impedisca il progresso; quello che io non voglio, è che si crei uno Stato entro lo Stato.

Ora, colla istituzione di queste mostruose Società, si arriva precisamente a creare quei pericoli che noi dobbiamo cercare di scongiurare.

Se la Camera e l'onorevole presidente me lo permettono, io continuerei domani il mio discorso (*Sì! sì!*) sentendomi indisposto.

**Presidente.** L'onorevole Sanguinetti essendo indisposto, il seguito della discussione è rimandato a domani.

### Presentazione di disegni di legge.

**Ricotti, ministro della guerra.** Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per modificazioni alla legge sulle pensioni del regio esercito; disegno di legge già votato dalla Camera, e nel quale il Senato ha introdotta qualche modificazione non di grande importanza. Pregherei quindi la Camera di voler deferire l'esame di questo disegno di legge alla stessa Commissione che già ne ha riferito prima delle vacanze estive.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questo disegno di legge per modificazioni alla legge sulle pensioni militari.

L'onorevole ministro chiede che piaccia alla Camera deliberare che sia il progetto medesimo deferito all'esame della Commissione stessa che già ebbe ad occuparsene.

Se non vi sono osservazioni, s'intenderà approvata la proposta dell'onorevole ministro della guerra.

(*È approvata.*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marineria.

**Brin, ministro della marineria.** Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per modificazioni alla legge sulle pensioni dei militari della regia marineria che pure fu già approvato dalla Camera e che ora torna dal Senato con lievi modificazioni.

Siccome, l'altra volta, questa legge, e quella ora presentata dall'onorevole ministro della guerra, furono esaminate dalla stessa Commissione, così pregherei la Camera di voler deferire anche questo disegno di legge, alla stessa Commissione di cui ha parlato testè il mio collega.

Mi onoro pure di presentare alla Camera il disegno di legge per l'estensione del servizio ausiliario agli ufficiali della regia marineria, anche questo già approvato dalla Camera, e ora rimandato dal Senato con leggiere varianti.

Anche per questo disegno di legge, propongo sia mandato all'istessa Commissione della Camera che l'esaminò prima delle vacanze estive.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro della marineria della presentazione del disegno di legge per modificazioni alla legge per le pensioni degli ufficiali di marina. L'onorevole ministro propone che questo disegno di legge sia deferito all'esame della stessa Commissione che dovrà riferire sul progetto identico per materia testè presentato dall'onorevole ministro della guerra. Se non vi sono osservazioni in contrario, questa proposta dell'onorevole ministro della marineria s'intenderà approvata.

(È approvata.)

Do pure atto all'onorevole ministro della marineria della presentazione del disegno di legge per l'estensione del servizio ausiliario agli ufficiali della regia marineria.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia deferito all'esame della Commissione che ha già riferito sullo stesso disegno di legge.

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

(È approvata.)

**Si annunzia una domanda d'interrogazione dell'onorevole Melchiorre.**

**Presidente.** Essendo presente l'onorevole ministro delle finanze, do comunicazione alla Camera della seguente domanda d'interrogazione:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri delle finanze, *interim* del tesoro, e di

grazia giustizia e dei culti se intendano di presentare sollecitamente un disegno di legge che proroghi i termini per l'affrancamento dei canoni, censi, ed altre prestazioni stabilite nella legge 22 marzo 1865 e che cessano di aver vigore a tutto il giorno 31 dicembre del volgente anno 1884.

“ Melchiorre. „

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

**Magliani, ministro delle finanze.** Prenderò concerto col mio collega l'onorevole guardasigilli, e dichiarerò domani se e quando risponderemo a questa domanda d'interrogazione.

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

**Melchiorre.** Sì, va bene.

La seduta è levata alle ore 6.

*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° Circostrizione giudiziaria ed amministrativa dei due mandamenti di Pistoia. (118)

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

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

21° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

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

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.

---

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

