

CCCXLVI.

TORNATA DI LUNEDÌ 15 DICEMBRE 1884

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Il deputato Geymet chiede sia dichiarata urgente la petizione registrata col n° 3489. — Omaggi. — Il deputato Borgatta presenta la relazione sul disegno di legge: Approvazione di vendita di beni demaniali a trattative private. — Il deputato Venturi chiede quando potrà essere svolta la sua interrogazione circa la strada ferrata di Viterbo. — È data lettura di una interrogazione del deputato Savini — Il ministro dei lavori pubblici si riserva di rispondere. — Il deputato De Zerbi presenta la relazione sul disegno di legge relativo ai provvedimenti per Napoli. — Seguito della discussione del disegno di legge sull'esercizio delle strade ferrate — Il deputato Baccarini continua il suo discorso interrotto il 13 corrente mese. — Per fatto personale parlano i deputati Prinetti, Gabelli, Lugli e Bonghi. — Il deputato Lacava svolge un suo ordine del giorno. — Il deputato Indelli presenta un disegno di legge per aggregare due comuni al mandamento di Cori.

La seduta comincia alle ore 1,30 pomeridiane.

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

Petizione.

3489. Il Consiglio comunale di Luserna S. Giovanni fa voti che colle nuove convenzioni ferroviarie venga conservato il sistema di tassazione attualmente in vigore per i trasporti a piccola velocità nell'applicazione dei prezzi unitari per l'intera percorrenza.

Geymet. Chiedo di parlare.

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

Geymet. Con la petizione n. 3489 il Consiglio comunale di Luserna S. Giovanni, nel circondario di Pinerolo, s'è indirizzato alla Camera doman-

dando che vengano nelle convenzioni ferroviarie conservati, nella parte che concerne le tariffe, i prezzi attualmente in vigore per i trasporti delle pietre, delle quali si ha grande abbondanza nelle cave aperte in quelle contrade.

A nome anche dell'onorevole deputato Tegas, io progo l'onorevole presidente della Camera di inviare la petizione stessa alla Commissione incaricata dell'esame delle convenzioni ferroviarie; ed oso pregare la medesima Commissione di prendere in conto la petizione stessa, poichè realmente la condizione di quell'industro paese risulta danneggiata per le nuove tariffe proposte.

Presidente. Se non vi sono osservazioni, l'urgenza sulla petizione di n° 3489 si intenderà ammessa.

(L'urgenza è concessa.)

E, come di diritto, questa petizione sarà trasmessa alla Commissione che si è occupata delle convenzioni ferroviarie.

Omaggi.

Presidente. Si dà lettura del titolo degli omaggi pervenuti alla Camera.

Capponi, segretario, legge:

Dal dottor P. Pavesio, presidente rettore del Regio Liceo convitto di Avellino — Critici ed editori delle opere di Ugo Foscolo, copie 2;

Dal prefetto della provincia di Pisa — Bilancio preventivo di quella provincia per l'anno 1885, una copia una copia;

Dal signor Gallizia, ingegnere capo del Genio civile — La navigazione nei canali del milanese, copie 2;

Dal signor Ronzi De Benis professor Carlo — Album - L'ordine e i cavalieri della Corona d'Italia, una copia;

Dal prefetto della provincia di Calabria Citeriore — Atti di quel Consiglio provinciale per l'anno 1884 una copia;

Dal ministro di agricoltura e commercio — Catalogo analitico ed alfabetico delle privative industriali per l'anno 1883, copie 3;

Dallo stesso — Bollettino delle privative industriali del Regno d'Italia, 2^a serie, volume 15^o, mese di febbraio 1884, copie 3.

Presentazione di due relazioni.

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

Borgatta. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per approvazione di vendite a trattative private di beni demaniali.

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

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

De Zerbi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti per la città di Napoli.

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

Osservazioni sull'ordine del giorno.

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

Venturi. Non avendo mai potuto svolgere una mia interrogazione al ministero dei lavori pubblici, prego l'onorevole presidente della Camera di dirmi quando la potrò svolgere.

Presidente. Onorevole Venturi, la sua interrogazione non ha potuto essere svolta per una semplice ragione; perchè non era presente l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Essendo ora presente, gli chiedo quando creda di poter rispondere a questa interrogazione.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Potrebbe essere svolta anche subito, se la Camera lo consente.

Presidente. Devo avvertire che ve ne sono sei o sette di queste interrogazioni da svolgere e fra queste una dell'onorevole Savini anche al ministro dei lavori pubblici; ora, se entriamo nell'argomento delle interrogazioni, anche gli altri interroganti vorranno usare del diritto di svolgere le loro interrogazioni.

Venturi. In quanto a me, onorevole presidente, non ho difficoltà ad attendere ancora; solamente desidererei sapere quando la mia interrogazione potrà essere svolta.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Siccome la interrogazione dell'onorevole Venturi non si riferisce che agli studi che sono stati chiesti dalla deputazione provinciale di Roma per una strada ferrata, così mi fo premura di dichiarare subito che mi è parso di poter acconsentire che alcuni ingegneri del Governo, in un momento in cui non avevano altro da fare, compissero questi studi. Non avrei però altro da dire; nè potrei giudicare questi studi che si stanno facendo, nè le varianti che potranno essere domandate. Quindi io non saprei quale altra cosa rispondere all'onorevole Venturi oltre a queste che ho già dette.

Ma se egli ha bisogno di svolgere a lungo la sua interrogazione, parmi che si potrebbe rimandarne lo svolgimento a lunedì venturo.

Presidente. Onorevole Venturi?

Venturi. Io sono a disposizione della Camera e dell'onorevole ministro. Accetto che la mia interrogazione sia svolta lunedì.

Presidente. L'onorevole Savini ha presentata la seguente interrogazione, diretta al ministro dei lavori pubblici:

“ Il sottoscritto domanda di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per conoscere se intenda appaltare il tronco ferroviario Tolentino-San Severino. „

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Risponderò anche a questa interrogazione lunedì venturo.

Seguito della discussione sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari. L'onorevole Baccarini ha facoltà di continuare il suo discorso interrotto sabato. (*Segni di attenzione*)

Baccarini. In questa ultima parte del mio soverchiamente lungo discorso tratterò delle condizioni che regolano le nuove costruzioni; e verrò direttamente all'argomento.

Le costruzioni delle nuove linee sono introdotte in questo progetto di legge come cosa, la quale abbia un intrinseco nesso coll'esercizio delle grandi reti esistenti.

È questo, signori, a mio avviso, un argomento, il quale ha lo stesso, stessissimo valore dell'altro relativo all'esercizio, che consiste nel far credere che si voglia sottrarre il bilancio dell'entrata alle fluttuazioni dei proventi ferroviari.

Quanta sia l'inermità di quella speranza, imperocchè i prodotti lordi sono di loro natura variabili. L'ho già dimostrato, e l'hanno dimostrato altri meglio di me. Eguale, se non maggiore è la inermità dell'argomento presente, che cioè, sia necessario che le Società esercenti costruiscano le nuove linee, perchè sono interessate a costruirle bene, dovendole poi esercitare come parte delle loro reti.

Ho già esposto quali siano le condizioni di esercizio, che si fanno colle presenti convenzioni alle nuove linee; si stabilisce che codeste linee saranno esercitate a parte fino a che ciascuna di esse non raggiunga il prodotto lordo di lire 15,000 al chilometro. E siccome si deve aggiungere per codeste linee nuove quello che non si applica nelle altre delle antiche reti, cioè, la distanza virtuale in ragione delle pendenze superiori al dieci per mille, così ne viene per conseguenza che il prodotto lordo da raggiungersi da ciascuna di queste linee prima di far parte delle reti attuali, dovrà essere di circa lire 18,000 al chilometro.

Ora, signori, voi potete prendere in esame, ad eccezione di qualche linea di primissima importanza, tutte le linee del nostro paese per convincervi che quasi nessuna in 12 o 15 anni ha raggiunto 18,000 lire di prodotto lordo. Per costruirle si domanda oltre un decennio; anzi, mentre la legge del 1882 prefiggeva che nel 1894 tutte dovessero essere aperte all'esercizio, l'onorevole ministro dei lavori pubblici in seno alla Commissione

dichiarava che non poteva prendere nessuno impegno che pel 1894 tutte le linee fossero compiute.

Adunque ricordando che il contratto dura solo 20 anni, ne viene di conseguenza che esso spirerà prima che queste linee entrino nell'esercizio delle reti principali per avere raggiunto ciascuna le 18,000 lire di prodotto lordo per chilometro. Io vedo nelle relazioni ufficiali che per le Meridionali stesse si sono impiegati 12 anni e più per toccar le lire 15,000, ed oggigiorno le Meridionali non raggiungono ancora le lire 18,000, perchè oltrepassano di poco le lire 16,000.

È questo adunque uno specioso argomento. Codeste linee si costruiscono e si esercitano come linee ciascuna esistente da se e per se, che non hanno e non avranno, salvo rarissime eccezioni, nessun rapporto colle reti esistenti.

Ho parlato della gravezza del costo di esercizio di codeste linee, e non è mio intendimento certo di ritornarci sopra: passerò invece ad esaminare quali siano le condizioni che si fanno per le costruzioni, e se sia ben fatto o mal fatto lo affidarle alle Società esercenti.

Ecco in brevissime parole il mio avviso dedotto naturalmente dagli articoli del capitolato e del contratto proposto.

Con danaro dello Stato, e non delle Società, perchè ricorderete che il danaro si procura con obbligazioni, garantite per capitale ed interesse dello Stato, la Società, sopra progetti da essa stessa elaborati, provvede alla costruzione di 4,000 chilometri a *prezzo fatto*, che vuol dire a *forfait* immaginario, come vi mostrerò poi, o a *rimborso delle spese* (prego di notare questa seconda frase, sulla quale dovrò indugiarmi per altre considerazioni d'indole assai delicata), nelle quali saranno comprese quelle degli studi, nella direzione e sorveglianza dei lavori.

Qui mi pare che l'onorevole Gabelli vi abbia già fatto osservare (e se non lo ha fatto qui, lo ha fatto osservare ai suoi elettori in una pubblica conferenza e negli Uffici) che qualche cosa si potrebbe comprendere sul sistema che affida le costruzioni ad una Società qualunque, e più particolarmente alle Società esercenti di queste grandi reti, quando si ottenesse realmente il fine a cui apparentemente si mira.

Ma, signori, è questo che si ottiene? Leggete l'articolo 84 del contratto, e vedrete che le Società, in nessuno dei due casi, nè a cottimo nè a rimborso di spese, vi sottraggono per nulla o nessunissima alea; anzi, dirò di più, che al pericolo delle liti coi costruttori, aggiunge quelle

che farà nell'interesse proprio. Infatti l'articolo 84 dice: " La Società ha diritto di proporre varianti tutte le volte che le creda opportune, con o senza variazioni di prezzo del contratto. I nuovi prezzi dovranno essere concordati, con le forme stabilite nel contratto, ecc. „

Quando poi si tratta di rimborso di spese, la Società si sostituisce puramente e semplicemente al Ministero dei lavori pubblici, vale a dire farà in luogo e vece di esso, pur dalla legge esclusivamente a ciò destinato, appalti, licitazioni e trattative private; amministra per lo Stato i lavori e sostiene a rischio di lui le liti cui daranno luogo; e se vi saranno maggiori spese, le pagherà il Governo.

Quanto ai cottimi non se ne parla nemmeno. Non saranno certo le Società, le quali vorranno rimetterci. Ed ogni volta che troveranno che o si sono sbagliate nella loro perizia, ovvero torneranno in acconcio per altre considerazioni, faranno quello che hanno fatto sempre e presenteranno varianti sopra varianti, donde rinnovazione perpetua ed oscillante dei prezzi contrattuali. Io sono sicuro che le ultime liquidazioni non corrisponderanno al primo estimo che in via d'eccezione e che vi sarà sempre la stessa distanza che ci corre col Governo ogni volta che si varia il prezzo o si transige per varianti sopravvenute.

Voi vedete adunque che le disposizioni del presente contratto non fanno che trasportare le attribuzioni del ministro dei lavori pubblici nel palazzo del rappresentante principale della Società anonima; non fanno altro che delegare una funzione di Stato, ma non libera da alcun pericolo né di maggiore spesa, né di liti, né di altre conseguenze onerose.

Peggio poi quando si lavorerà a rimborso di spese. Rimborso di spese! è presto detto, o signori; e finché si tratta di piccole somme si comprende che per ragione di opportunità, più che altro, possa lo Stato incaricare una Società che abbia altri affari con esso.

Ma qui si tratta di costruire 4000 chilometri di ferrovie, non computando i mille di quarta categoria, che si aggiungono colla presente legge; e dico di quarta categoria, perchè i privilegi accordati alle Società impediscono quasi assolutamente la costruzione di alcuna linea per fatto di terzi e di provincie.

Sono circa 5000 chilometri che le Società dovranno costruire. E voi comprenderete, che la costruzione a rimborso di spesa può raggiungere il miliardo, e lo raggiungerà semprechè la So-

cietà non trovi di sua convenienza di accettare i prezzi a cottimo per conto diretto.

Ogni volta che una Società non avrà i prezzi che desidera per un contratto a cottimo, farà eseguire i lavori a rimborso di spesa. Nè mi vengano a dire, che si tratta di una facoltà che il Governo domanda, salvo a valersi dei suoi ingegneri e di far costruire le linee per conto proprio.

Perchè, o signori, se queste amministrazioni dello Stato, questi ingegneri dello Stato devono essere supplantati per incapacità, per immoralità, per quella qualunque siasi considerazione che si voglia, tanto da ricorrere a così estremo espediente, non vedo come essi debbano poi essere il rimedio a tutto ciò che possa verificarsi di grave per fatto delle Società costruttrici. D'altronde questa riserva varrà per eccezione e non sarà mai la regola; perchè se dovesse essere la regola non varrebbe la pena d'introdurre l'eccezione nella legge.

Io dovrei osservarvi inoltre l'indeterminatezza del contratto rispetto agli utili delle costruzioni.

Quali sono gli utili che ne ricaveranno le Società? Appare, così intuitivamente, che poichè utili devono esserci da dividere, non saranno che quelli ottenuti dai ribassi d'asta sugli appalti o sulle trattative private.

Ma vi domando, se le Società fanno costruire per conto dello Stato e con denari dello Stato, è poi giusto che esse dividano gli utili che provengono dai ribassi d'asta? Che cosa espongono del proprio per ottenere codesti utili che si conteranno a centinaia di milioni, sopra 5000 chilometri di nuove costruzioni?

Nel 1877 almeno l'onorevole Depretis regolava questa materia, come l'aveva regolata, meglio ancora, l'onorevole Spaventa, stabilendo un tanto per cento per i servizi delle Società.

Benchè si trattasse di 200 milioni soltanto per le due linee Solmona-Roma e Benevento-Campobasso, l'onorevole Spaventa accordava alle Società il 4 per cento come spesa per gli studi, per la direzione e sorveglianza dei lavori; e tutto finiva lì.

Una voce. Il 4 per cento!

Baccarini. Sì, l'onorevole Spaventa stabiliva il 4 per cento, e l'onorevole Depretis lo elevava poi al 7. Questa misura era soverchiamente cara; tanto cara che lo Stato non ha mai finora oltrepassato il 5 o il 5 e mezzo per cento. Questa è la spesa fatta con la dilapidazione governativa cui si vuol porre riparo. *(Si ride)*

Quali sono dunque gli utili che la Società dovrà avere? Qui non si dice; si dice soltanto che dovranno esser compensate le spese di studi, di dire-

zione e di sorveglianza, mentre altrove è inteso o sottinteso che a dividere gli utili si ammettono i 315 milioni del capitale azioni, tanto per l'esercizio che per le costruzioni.

Quanto al compenso degli studi, direzione e sorveglianza, siccome il proponente è lo stesso del 1877, l'onorevole Depretis, suppongo che non sarà minore del 7 per cento; poi le Società divideranno gli utili dei ribassi d'asta.

Se così è, è veramente enorme!

E non basta, o signori, per le costruzioni; perchè quello che dico delle costruzioni delle nuove linee deve estendersi a tutti i lavori, i quali sono annotati nell'allegato B, per porre in assetto le nuove linee, sia a tutti quelli del fondo di riserva e della Cassa patrimoniale, essendo disposto che la stessa condizione delle costruzioni a rimborso di spesa deve valere per i lavori di esercizio.

È proprio serio che lo Stato debba farsi amministrare in questo modo e colle inconcludenti cautele apparenti del capitolato?

Io lo lascio giudicare a chiunque sia un po' pratico del come vanno queste faccende.

E non posso dirlo meglio che colle parole dell'onorevole Gabelli, parole pronunziate davanti ai suoi elettori, e credo anche negli Uffici della Camera.

« Le Società avranno forse tutte le ragioni di non assumere l'alea del diverso valore delle linee di quanto sia stato accusato dal Governo; ma abbandonato questo sistema nel contratto che ci si presenta, due vie restano da seguire. O pagheremo le costruzioni in base ai progetti presenti delle Società e per importi che sopra progetti delle Società saranno convenuti col Governo; o pagheremo a piede di lista; cioè la nota di tutte le spese che ci saranno presentate. Nessun dubbio che questo secondo sistema sia molto semplice. Per parte mia però dichiaro che questa semplicità non m'innamora punto. Senza malignare sul conto di nessuno, dico che il Governo dimostra eccesso di buona fede impognandosi a pagare senza controllo le spese di chi asserisca di aver fatto spese; e controlli seri non è possibile con questo sistema, di instituirne, senza rinunciare a quello appunto che sarebbe lo scopo del contratto, di affidare cioè le costruzioni all'industria privata. »

Ma quando voi vogliate farvi un concetto un poco più concreto delle conseguenze finanziarie, che può avere questo sistema di eccessiva buona fede, come dice l'onorevole Gabelli, voi dovete riportare il pensiero allo stato attuale delle cose, che è questo.

Sopra 380 milioni di lavori appaltati direttamente dal Governo, a tutto luglio, compresi forse 80 milioni a pagamento ritardato contro il 5 per cento all'anno d'interesse, (condizione grave per appaltatori di non grandi forze finanziarie) si è ottenuto il ribasso medio del 17 per cento, come rileverete dalla relazione ministeriale, l'ultima pubblicata dalla direzione generale delle strade ferrate del regno.

Ora, mettete un poco il 17 per cento sopra un miliardo e mezzo di costruzioni, che tante saranno, se non più; riducetelo pure al 10, se volete, e sono 150 milioni; riducetelo al 5, e sono ancora 75 milioni.

Che cosa fanno le Società per dividere codesti utili, quali capitali espongono del proprio, sempre quando lavorino a rimborso di spesa?

Deve lo Stato, per timore di non essere capace di amministrare quello che in tutto il mondo amministra, senza che il mondo tremi sulle sue basi, lasciarsi amministrare da altri, ammettendoli a dividere con lui 150 milioni, od anche solo 75 milioni?

E dico *dividere* nel caso che la divisione oltre il 7.50 per cento possa cominciare quasi senza indugio; ma dubito che da ciò siamo lontani.

Ricordate infatti che le Società partecipano agli utili, oltrechè dell'esercizio, anche delle costruzioni, con tutti i 315 milioni per le due reti continentali, che costituiscono il capitale delle loro azioni, senza contare che per una delle Società non ha nemmeno limite il capitale stabilito in somma *non inferiore* a 150 milioni; di guisa che al 7.50 per cento c'è il caso di arrivare difficilmente, perchè sempre potrà allogarsi il capitale, almeno finchè torni utile di rimanere al disotto del 7.50 per cento.

E poi c'è un'altra considerazione, dirò così di indole esteriore all'Italia, ed è questa: che l'interesse del 7.50 per cento fuori d'Italia è già un interesse colossale; quindi tutto il ceto bancario estero correrà ad impiegare i propri capitali nelle azioni delle ferrovie italiane, o nelle obbligazioni garantite od avallate dallo Stato.

In tal caso la funzione vera delle Società, anzichè di esercenti, sarà quella di persone, che reputeranno miglior cosa occuparsi dei milioni, che possono ricavarli dal giuoco dell'agiotaggio; perocchè, o signori, la differenza tra il 7.50 ed il tasso degli altri paesi, cioè del 3, al massimo del 4 per cento, è così rilevante, che rappresenta un valore annuale di molta importanza.

Le azioni voleranno via dall'Italia e finiranno quasi tutte nelle mani di banchieri esteri, che fa-

ranno i loro affari onestamente, ma lautamente, negoziando in Italia.

E così varremo presto alla condizione di cose, che fu la ragione principale del riscatto della rete dell'Alta Italia: e la ragione politica, si ripresenterà gigantesca quando i padroni dell'esercizio delle nostre ferrovie saranno gli stranieri. (*Bravo! Bene!*)

Si fa presto a dire che i consiglieri saranno nati in Italia; ma o signori, anche in Italia vi sono persone, le quali badano ai loro interessi e li conciliano coll'interesse generale, fin dove per loro è possibile di conciliarli e non più.

Ma fu detto e anche scritto, se ricordo bene, in qualche parte della relazione: "Si è fatto così anche in Francia."

Quindi non è male toccare di questo argomento che avrete sentito recare in mezzo come un grande esempio da imitare. Ricordate tutti che le due nazioni sono veramente sorelle latine anche nella questione ferroviaria.

Nel 1878, in Francia e in Italia, contemporaneamente, all'insaputa gli uni degli altri, si stabiliva un programma di compimento delle ferrovie secondarie perchè e là e quà vi erano interessi conformi ancora insoliti. Là, naturalmente in proporzione delle forze maggiori, fu stabilito di costruire 12,000 chilometri di linee complementari; e furono, anche là, incominciati a costruire con lo stesso sistema nostro: vale a dire, a conto diretto dello Stato. A conto dello Stato, perchè correvano allora in Francia acque cattive per le grandi Società ferroviarie.

Per vero dire, nemmeno adesso corron buone; tanto vero, che siamo già alla reazione contro la legge dell'anno scorso, e specialmente contro le tariffe. In Italia, benchè in proporzioni minori, accadeva a un dipresso lo stesso.

La Francia aveva, pochi anni fa, un bilancio straordinario per lavori pubblici di 500 milioni annui: quasi 5 volte quello dell'Italia. Per quanto ricca fosse o si credesse quella nazione, nell'erario pubblico, s'intende, perchè quella nazione è certamente ricchissima; fatto è che vennero anche per essa i tempi in cui le rosce previsioni del ministro delle finanze cominciarono ad annerbiarsi, e comparvero disavanzi di 250 milioni all'anno.

Allora il Governo ha pensato, e, secondo me, ragionevolmente pensato, che esso poteva utilizzare per buona parte dei lavori straordinari i crediti accumulati nelle mani delle grandi Società ferroviarie. Esso aveva già da parecchi anni sopra le Società cominciato ad avere diritto di divi-

dere gli utili che oramai ascendevano alla cifra di 550 milioni.

Quel Governo pensò che dal momento che il riscatto nel 1878 non era stato votato, quantunque con non grande differenza di suffragi, e posto che le grandi Società dovevano vivere, potevano esse, anzichè fare il loro pagamento, convertirlo in tanti lavori nelle nuove linee.

Dopo esauriti i 550 milioni sarebbero sopravvenuti altri utili da pagarsi dalle rispettive Società allo Stato per la divisione al di là della garanzia prestata.

Partendo da questo concetto si stipularono le ben note convenzioni, che furono sei, quante sono le grandi Compagnie. A queste furono date a costruire le linee della così detta terza rete, che sono insomma le ferrovie complementari, per circa 10,000 chilometri; ma effettivamente per 7400, poichè 2600 circa facevano già parte di precedenti convenzioni colle stesse Società.

C'è paragone, c'è somiglianza coi nostri contratti?

Salva pel nostro caso la concorrenza, mi sottoscriverei subito alle condizioni delle convenzioni francesi per l'esecuzione delle nostre linee. Dico salvo la concorrenza, perchè noi siamo in altre condizioni.

Ecco, o signori, quello che nelle convenzioni francesi si legge all'articolo 6: è una disposizione fondamentale di tutto il contratto.

La spesa a *coltmo*, o *forfait*, (perchè là non si adopera che questo sistema) non può eccedere un *maximum* stabilito fra Governo e Società.

Il che vuol dire questo: si fa il progetto della linea, si presenta al Governo, si esamina, si discute e si stabilisce, per esempio, che la linea debba essere costruita per 50 milioni. Qualunque cosa accada non è più questione di rivedere niente, non è più questione di *forfait* o di altro. Stabilito il *maximum* lo Stato è sicuro di non dover sborsare alla Società più di 50 milioni.

È ben diversa la condizione che si fa alle nostre Società, di variare tracciati o prezzi in corso d'opera: peggio poi di costruire fiduciarmente a intero rimborso delle spese.

In questo articolo 6, che non traduco per brevità, è stabilito inoltre che il *maximum*, in caso di disaccordo, sarà fissato da arbitri; ma il Governo, ad onta del voto degli arbitri, si riserva facoltà di costruire per conto proprio.

Leggete le nostre convenzioni e vedete se trovate nulla neanche da lontano che assomigli a precauzioni di questa natura: in Francia il padrone è lo Stato, da noi padrone sono le Società.

Le obbligazioni si emettono anche là; ma le Società pensano ad emetterle per proprio conto come per tutte quelle emesse finora. Già le condizioni delle Società francesi non avrobbero bisogno nemmeno della garanzia diretta dello Stato, benchè, se fossero in urto collo Stato, credo che le loro azioni avrebbero credito diverso da quello che hanno. Nè si emettono le obbligazioni francesi con operazioni speciali: si vendono a tutti gli sportelli delle stazioni più importanti; si vendono, dirò così, in dettaglio a chiunque vuole impiegare il suo risparmio.

Il Governo rimborsa naturalmente l'interesse ed il capitale, ma non si occupa nè del tasso, nè d'altro. Le Società speculano per conto proprio; e questa è vera *condizione* industriale in quanto può esservi relazione tra operazione bancaria e operazione ferroviaria.

Aggiungete alcune altre condizioni delle convenzioni francesi, che sono fondamentalmente diverse da noi, ma che sarebbero fondamentalmente necessarie per rendere tollerabile una disposizione che si introduce nel presente contratto. In Francia vogliono sul serio obbligare le Società a costruire le linee, anche quelle passive, e sono molte come da noi. Il Governo francese ha voluto che anche le linee improduttive fossero costruite e che non accadesse che le Società, scelti i migliori fiori, lasciassero le foglie secche allo Stato dopo pochi anni, come troppe volte è avvenuto in Italia. L'articolo 9 porta una multa di lire 5000 a chilometro per ogni anno di ritardo.

Dove trovate consimile garanzia nel presente contratto? Neanco una parola che ne faccia cenno da lontano. Le Società queste costruzioni le faranno o no; noi faremo in caso di ritardi una discussione accademica, perchè per tutta garanzia abbiamo un articolo, il quale dice che la Società, non adempiendo i suoi obblighi, decadrà dai suoi diritti di concessione. Questa la punizione. Vedete bene quanto difficile sia venire a tali estremi, e come tale clausola possa considerarsi come illusoria nella fattispecie.

Ma vi ha di più ancora. Voi ricordate che i 4000 chilometri di nuove linee, che dobbiamo costruire, saranno esercitati dalle Società con patti che a molti di noi paiono veramente onerosi, gravissimi per l'esercizio.

Invece nel contratto francese è stabilito che i 10,000 chilometri e più che costruiscono le Società di quel paese faranno parte di un cumulo di tutte le linee buone o cattive, e così inderrettamente si diminuisce l'antica garanzia. Noi,

invece di questo cumulo, facciamo in modo che lo Stato resti aggravato di 7 od 8 milioni all'anno per le più o meno vere perdite delle nuove linee, prima che queste possano passare nelle reti principali.

In Francia il Governo si farà pagare fra pochi anni una ventina di milioni, che equivalgono alla parte di prodotto che gli spetta: noi certo non potremmo sperar tanto, ma siamo anche di troppo lontani da quella provvida disposizione.

E non basta ancora: il contratto francese avea un limite di garanzia per la rete primitiva che rende già 74,000 lire in media a chilometro; esso era del 4.65 per cento sul capitale, oltre ad una parte del prodotto riservato a maggiore utile sociale, altrimenti una Società industriale non avrebbe sufficiente guadagno. Il prodotto ulteriore, prima di essere diviso collo Stato, si riversava alle linee di seconda rete fino a coprire i disavanzi.

La seconda rete ha l'estensione circa delle nostre, 10 in 12 mila chilometri, e rende come le nostre 22 mila lire a chilometro di prodotto lordo.

Coperti i disavanzi, il di più andava diviso, secondo il contratto, al 50 per cento, vale a dire metà allo Stato e metà alla Società.

Colle nuove convenzioni non solo s'introducono 10 mila chilometri di nuove linee di terza categoria nelle altre reti, risparmiando fra pochi anni parecchi milioni nelle spese di esercizio, ma il maggior utile, quando sarà per verificarsi, andrà diviso non più per metà, ma per due terzi allo Stato e per un terzo alla Società; dal 50 degli utili netti si passa al 67 a favore dello Stato, e si discende al 33 a favore delle Società.

Vi pare che si assomiglino a queste le condizioni dei nostri contratti e che si possano citare in appoggio le convenzioni francesi?

Vi sono poi altri miglioramenti, come, a esempio, per l'aumento dei treni, ma non ve ne terrò parola. Quanto alle tariffe, rimane inalterato il vecchio contratto. In Francia, come da noi, si tende alla unificazione delle tariffe e contemporaneamente alla loro diminuzione. Prima di stipulare i contratti le Società introdussero diverse modificazioni e riduzioni di tariffe, e nelle convenzioni venne di più introdotta una condizione all'articolo 15, che val la pena di essere conosciuta: essa è la seguente:

“ Nel caso che lo Stato sopprimesse la soprattassa aggiunta con la legge 16 settembre 1871 alla imposta di grande velocità, la Compagnia si impegna a ridurre le tariffe applicabili ai viaggiatori a piena tariffa del 10 per cento per la 2^a classe e del 20 per cento per la 3^a. ”

Se lo Stato fa ulteriori riduzioni sull'imposta dei trasporti, la Compagnia si impegna a fare una riduzione equivalente sulla tariffa dei viaggiatori. Essa non sarà tenuta a mantenere tale riduzione nel solo caso che lo Stato rialzi di nuovo la tariffa dei trasporti.

Qualche cosa si è introdotta anche da noi, rispetto al diritto del Governo di modificare la tassa dei trasporti. Sapete che si paga in Italia il 2 per cento poi trasporti a piccola velocità, e il 13 e il 10 che sia, pel trasporto dei viaggiatori.

Mentre come vi ho detto, in Francia si prevede il caso che ribassi la tassa sui trasporti con obbligo alle Società di ribassare le tariffe, in Italia si prevede il caso inverso. Se lo Stato vuole, sia pure per pubblica sventura, accrescere di un millesimo la sua tassa sui trasporti, si obbliga di compensare la Società dei temuti danni del traffico.

Queste sono le differenze, le quali corrono in sostanza tra le convenzioni francesi e le convenzioni italiane. Se volete un riassunto degli utili della compagine delle prime, ve lo darò brevemente leggendovi un brano del rapporto del relatore francese, il deputato Rouvier, sul progetto di legge:

“ Le Compagnie s'impegnano a costruire in 10 anni 7400 chilometri in circa di nuove strade ferrate. ”

(E qui apro una parentesi per avere dimenticato di citare l'articolo che obbliga le Società a pagare del proprio l'armamento e il materiale mobile valutati a 50,000 lire a chilometro.)

« Le Società contribuiscono alle spese di esercizio per una cifra di circa 350 milioni che alleggerisce di altrettanto la spesa a carico dello Stato; la Compagnia del Nord prende anzi a intero suo carico la spesa delle linee, che le sono concesse. »

“ I disavanzi dell'esercizio delle nuove linee, che figurano in bilancio 1883 per sei milioni, e che, compiuta la terza rete, potrebbero eccedere venti milioni per anno cesseranno di gravare il bilancio dello Stato scaricandosi su quello delle Compagnie. »

“ Così per il paese vi ha la certezza di vedere le nuove strade ferrate costruite in un decennio; pel Tesoro, vi ha alleggerimento notevole del bilancio ordinario e del bilancio straordinario. »

“ Tali sono i primi effetti di queste convenzioni. E non è tutto. Per l'avvenire la situazione dello Stato si trova ancora migliorata. Invece del 50 per cento, a cui aveva diritto nella divisione

degli utili, egli parteciperà in ragione del 66 per cento. Egli potrà, se lo giudica a proposito, consacrare la sua parte di beneficio alla riduzione delle tariffe, o fare questa riduzione in più larga misura. »

“ Il diritto di riscatto rimane intatto, e tanto rimane intatto che se, per impossibile, le Compagnie si mettessero in urto con l'interesse pubblico, lo Stato potrà, ad ogni epoca, usare del suo diritto di riscatto. Egli non rinuncia neanche alla facoltà di concedere nuove linee ad altre Compagnie. »

“ Nulla è adunque abbandonato dei diritti dello Stato. »

“ La costruzione della terza rete è assicurata in larga misura, senza che il Tesoro pubblico sia costretto a fare appello al credito in nessuna maniera. ”

Questi ultimi due punti meritano di esser rimarcati: il diritto al riscatto, che rimane integro, e l'altro di concedere linee di strade ferrate a chiunque, senza che le Società possano accampare maggiori pretese delle loro antiche concessioni. Da noi accade il contrario. Ho già accennato, e più sarà detto se si passerà alla discussione degli articoli, quale sia l'estensione dei privilegi che si accordano al riguardo; tanto che parmi non sia quasi più possibile costruire nemmeno una tramvia, senza passare sotto alle forche caudine delle Società.

Quanto al diritto di riscatto se ne parla nella convenzione coll'Adriatica; ma invece di avere la libertà assoluta del riscatto dopo il 1894 alle condizioni esistenti nell'antica concessione delle Meridionali, si fanno nuovi patti e si stabiliscono condizioni che credo onerose per lo Stato.

Ecco a quali condizioni è stabilito quel riscatto.

Premetto che la condizione vigente è questa; si prende il prodotto netto di sette anni, si levano i due anni peggiori, si fa la media del quinquennio rimanente, o il medio prodotto netto si capitalizza ricavandone il prezzo del riscatto.

Sentite adesso che cosa si sostituisce.

Si dice: il riscatto delle Meridionali dopo il 1894 potrà esser fatto; ma siccome non si può più tener conto dei redditi di questa rete (e qui non capisco perchè non si possa tenerne conto), si stabilisce fin d'ora che il riscatto si farà sul prodotto lordo del 1884 che, quando si stabilivano queste condizioni, era ancora da venire; ma in quanto alle spese saranno del 68 per cento.

Ora è curiosissimo, che quasi sempre, quando

si tratta della Società delle Meridionali, i documenti prodotti sono incompleti.

Nel prospetto dei prodotti e delle spese dello esercizio, le cifre vanno bene per tutti gli anni; ma la spesa dell'ultimo anno 1883 vi figura del 68 per cento ed è inferiore alla vera dell'otto per cento.

Pigliate la relazione delle Meridionali e vedrete che questa spesa è stata del 76. Il 68 è la spesa ordinaria dell'esercizio; ma nell'esercizio delle ferrovie ci sono anche le spese che adesso si passano al fondo di riserva.

Queste spese la Società delle Meridionali adesso le fa perchè non può mica lasciare le sue linee senza le riparazioni straordinarie che sono necessarie: bisogna pure che provveda.

Pertanto, mentre il riscatto, secondo la legge, è fondato sopra il prodotto netto, che non è altro che la differenza tra l'entrata e la spesa ordinaria e straordinaria; ora si stabilisce sulla sola differenza tra il prodotto lordo e la spesa ordinaria. Essendovi fra il 76 (spesa ordinaria e straordinaria) e il 68 (spesa ordinaria) una differenza di 8 punti, e considerando che il prodotto lordo è di 26 milioni circa, si riesce intorno a 2 milioni di differenza, che rappresentano un capitale di 40 milioni.

A ciò si obietta che non si può tenere un conto separato; ma veramente non so capacitarmi come, per fare l'esercizio con un nuovo contratto, non si possa tenere un conto per le linee delle Meridionali, egualmente, come se fosse in corso la vecchia concessione, e applicarvi il vecchio contratto. Io ho sempre saputo che le Società tengono i loro conti non solo in complesso, ma stazione per stazione. Per conseguenza gli elementi per fare i conti separati esistono, ed io vedrei nell'applicarli meglio assicurato l'interesse dello Stato.

Ho voluto fare questi confronti delle convenzioni francesi colle nostre perchè si tratta veramente della stessa cosa in quanto a costruzioni, ma con disposizioni assolutamente diverse.

Si parla nei contratti francesi anche di qualche cosa, in cui la Società si sostituisce allo Stato per ultimare alcuni lavori, ma non s'introduce per ciò solo il sistema del rimborso delle spese, a meno che trattisi di caso eccezionale, che la legge non indica; ond'è a dedursi che sempre si pattuisce un prezzo.

Ad onta di codesti reali vantaggi per le costruzioni francesi, quel Parlamento subì in un certo modo insieme al Governo le convenzioni. Molti furono gli oppositori, non tanto alla bontà maggiore, o minore del contratto, quanto perchè in

quel paese le grandi Società ferroviarie non hanno grandi simpatie nel pubblico; per loro natura sono enti che arieggiano la potenza dello Stato, e dappertutto destano più odio che amore. Per conseguenza il Parlamento si adattò piuttosto di malavoglia, checchè anche in Francia gl'interessati abbiano strombazzato coi loro giornali. Non avete che a leggere la relazione al Senato. Il relatore dice schiettamente: noi vi invitiamo a votare un disegno di legge, che è un matrimonio di convenienza, non certamente di amore. Ed il ministro dei lavori pubblici alla Camera dei deputati sapete come giustificava il suo progetto? Nella maniera con cui non ha avuto il coraggio di giustificarlo qui l'onorevole ministro delle finanze. Mentre l'onorevole ministro delle finanze qui è venuto a dirci che la finanza italiana non ha alcun timore per la sua stabilità, e per il pareggio del suo bilancio, di che non possiamo che rallegrarci tutti, il ministro francese dichiarava il contrario, e senza circonlocuzioni, colle seguenti parole: "Le convenzioni costituiscono la base ed il perno del bilancio straordinario. (Esclamazioni su diversi banchi; perchè anche là vi erano dei focosi avversari.) Se voi non accettate le convenzioni, il Governo si dichiara nell'impossibilità di stabilire un bilancio straordinario di lavori pubblici."

(Rumori a destra)

Questo almeno si chiama parlare franco.

Ad onta di ciò, come dissi, non mancarono oppositori; tra questi mi piace di citarvi il Wilson, che è certamente uno di quelli che primeggiano nella Camera francese; il quale ha, come altri valenti oratori, combattuto meno il merito del progetto, che il lato politico per considerazioni di indole economico-ferroviaria, o per essere fautore assoluto dell'esercizio di Stato.

Egli diceva:

"L'influenza politica delle grandi compagnie impediva qualche tempo fa che si potesse costruire un solo chilometro di ferrovia senza il loro permesso; le Compagnie hanno interesse a costruire caro, per esercitare poi a buon mercato, ossia con poche spese di manutenzione. Lo Stato ha costruito meno caro delle Compagnie: nell'Ouest ha costruito a 172 mila lire al chilometro; ora le convenzioni prevedono 366 mila lire al chilometro."

Qui si estende ad altri confronti tra il costo delle linee costruite dalle Società e il costo di quelle costruite dallo Stato, trovando un gran vantaggio a favore di quest'ultime. E questa di-

mostrazione, o signori, sarebbe anche facile a farsi non solo per noi, ma anche per altri paesi a noi vicini, se non credessi inopportuno di entrare in quest'ordine di particolari.

Dirò piuttosto che in generale gl'ingegneri, siano sociali, siano governativi, sono dappertutto eguali, come in generale sono tutti eguali i generali degli eserciti; se hanno un buon capo vincono le battaglie; se questo manca, le battaglie si perdono; felice il paese su cui va a posarsi la fiammella del genio.

Pertanto non credo che, anche passando le ferrovie alle Società, si accrescerà la scienza e questa si diffonderà nei dipendenti della Società stessa; la scienza è dov'è; è nella mente degli uomini che la posseggono; e quando questi capitano in mezzo ad una Società, questa farà meglio dello Stato, e viceversa accadrà se cotesti uomini saranno al servizio dello Stato. Io potrei soggiungere a tale riguardo che le Società italiane si sono alimentate sottraendo allo Stato eccellenti ingegneri, di cui avevano bisogno, incominciando dal 1860 e venendo fino agli ultimi tempi.

Ma intralasciando oramai ogni più minuto esame su questo e sopra altri argomenti, a svolgere i quali occorrerebbe una settimana, riassumerò il mio discorso, prima di passare al breve svolgimento vero e proprio della mozione della mia interpellanza.

Io spero di avervi dimostrato come questo contratto non risolva la questione ferroviaria, nè nel senso dell'esercizio di Stato, nè nel senso dell'esercizio privato; esso non è che un cumulo di monopoli, un cumulo di privilegi, i quali trasfondono nelle mani di Società anonime, e, per conseguenza, di persone private, non poche e non lievi attribuzioni di Stato.

Si parla di far rivedere contratti e progetti al Consiglio superiore dei lavori pubblici, al Consiglio di Stato e alla Corte dei conti. Ma, o signori, se ciò bastasse a tranquillare paese e Parlamento sulla impossibilità di avere in futuro maggiori spese, ed onerose liti, vi risponderci che questi Consigli ci son sempre stati, non solo in Italia, ma in tutto il mondo; e pure non si è mai evitato nulla di ciò, che con un semplice loro parere si vuole evitare.

Nè si eviterà mai: perchè è nella natura delle cose, nella imperfezione umana che vi siano sempre errori che si ripetono e si accumulano sopra contratti e sopra progetti.

Ed è specialmente facile, a mio avviso, l'errore nella parte finanziaria delle questioni tecniche; perchè è vero che il Consiglio superiore dei la-

vori pubblici si compone di uomini fra i più competenti, fra i più consumati per esperienza: o si può fidarsi sovr'esso per la bontà dei giudizi sulla modalità e stabilità delle opere; ma poco vale e può valere per un preciso apprezzamento dei lavori che dipende, più che da dottrina scientifica, da pratica locale. Non è possibile che Consiglio al mondo, nè dei lavori pubblici, nè di Stato possano evitare assolutamente, istintivamente qualunque contestazione, qualunque litigio, qualunque maggiore spesa, e meno che mai, qualsiasi malversazione.

In tutti i paesi così è stato sempre e così sarà.

Intanto il contratto presente di una gran parte delle attribuzioni dei tre grandi corpi dello Stato, Consiglio di Stato, Corte dei conti, Consiglio superiore dei lavori pubblici, fa un vero scempio: essi si chiamano a rivedere *pro forma* anticipatamente dei capitolati; e quando si tratta di lavori a rimborso di spesa, nemmeno si chiamano a tanto: allora non controllo preventivo, non fede nei Consigli dei grandi funzionari dello Stato, ma cieca fiducia nelle Società: pare incredibile, ma è vero.

E sia pure che voi vogliate credere inutili questi grandi corpi pel controllo di 150 milioni all'anno di lavori straordinari (che a tanto ammonteranno oramai i lavori ferroviari); ma allora vi domando, perchè li conserverete per il resto dei pubblici lavori? Che cosa rimane al ministro dei lavori pubblici da amministrare? 35 a 40 milioni per porti, strade e fiumi. Ma allora perchè anche per tali lavori non adotterete lo stesso sistema di diffidenza verso i nostri funzionari, diffidenza della capacità loro e della loro moralità, tanto da sentire il bisogno di sostituirle con quelle delle Società?

Perchè non affiderete anche questi 30 o 40 milioni a Società costruttrici ed esercenti di strade ordinarie, di porti e di fiumi? Io non vedo la ragione della differenza.

Invece, o signori, avverrà che nel mentre per 150 milioni i lavori ferroviari si faranno a beneplacito delle Società anonime, si seguirà a consultare il Consiglio dei lavori pubblici, il Consiglio di Stato e la Corte dei conti ogni volta che vorranno eseguirsi 10 mila lire di lavori stradali od idraulici a trattative private; ogni volta che si verrà mettere fuori un avviso d'asta per opere di 40 mila lire; ogni volta che si dovrà fare una qualsiasi registrazione di contratto sia pur minuscato, o provvedere al benedetto minimo pagamento.

Queste, o signori, lasciatemelo dire, diventano oramai vere ironie di amministrazione pubblica!

Stando così le cose, cancellate almeno le spese di quelle inutilità, che divengono oramai i così detti grandi controlli dello Stato: a chi ed a che serviranno?

Siamo sempre al solito sistema; il pesce grosso mangia il piccolo; ma i popoli hanno l'anima catoniana e si rassegneranno male a codesti sistemi ed espedienti.

Se non che parmi di sentire obiettare: se i grossi lavori, dato che si debbano fare in grandi proporzioni, non si possono fare che con grandi mezzi, bisognerà pur ricorrere a chi ha quattrini, che sono i banchieri. E sta bene, ed io stesso ne ho dato a volte l'esempio. Io scrivo a mia gloria nelle cronache della mia famiglia di avere firmato delle leggi per 2 miliardi e 200 milioni di lavori, e di averne eseguito per oltre un miliardo; ho quindi fatto contratti a migliaia, date concessioni ad individui, a Società anonime e simili, senza che la pubblica opinione abbia avuto a preoccuparsene punto.

Ma, o signori, ognuno a suo posto; i contratti si fanno anche coi banchieri (in ciò nulla d'irregolare e meno di disonesto), dacchè la necessità lo esige; ma ad una condizione, che fatto il contratto il banchiere e lo Stato restino ognuno a casa loro conservando le proprie attribuzioni. I banchieri e le Società anonime cerchino di accrescere i loro guadagni, perchè questo è il loro diritto; ma espongano il danaro proprio, non maneggino soltanto l'altrui pescandolo fiduciarmente nelle casse dello Stato; non abbiano privilegi e funzioni di Stato; guadagnino o si rovinino col danaro dei propri azionisti, ma non con quello dello Stato! (*Vive approvazioni*)

Questa è la differenza. Io non voglio che lo Stato si faccia amministrare da estranei: faccia contratti, e procuri di farli buoni più che sia possibile; e quando li abbia fatti cattivi, si rassegni alla condizione umana, e lasci l'altro guadagnare senza invidia; ma prima esiga che esso esponga almeno i suoi capitali e soprattutto non se ne crei un mentore od un tutore. (*Benissimo!*)

Domanderei qualche minuto di riposo, onorevole presidente.

Presidente. Riposi, riposi pure.

(*La seduta è sospesa a ore 2.55, e ripresa alle 3.10.*)

Presidente. Onorevole Baccarini, Ella ha facoltà di riprendere il suo discorso.

Baccarini. Ed ora, o signori, *incedo per ignes*. Dopo aver messo in evidenza se non tutte, ma pur

molte delle parti onerose delle convenzioni, debbo ora motivare più da vicino la mia mozione d'interpellanza, che tutta si stringe attorno alla parte politico-morale del progetto di legge, pur deplorando la cecità del Governo che non ha voluto persuadersi una volta per tutte che i guasti morali sono infinitamente più difficili (per non dire impossibili) a ripararsi dei guasti materiali.

A questa parte del mio discorso, perchè ne sia più chiaramente presentato ed apprezzato il senso, pongo per epigrafe le seguenti disposizioni dei contratti, che perfino dovrebbero essere sancite con legge, quasi codice regolatore della moralità dei futuri contratti pei pubblici lavori.

1° Il Governo avrà facoltà di affidare al concessionario, e cioè alle Società, i lavori delle nuove linee, ed altri relativi all'esercizio, oltre che a prezzi fatti, anche a rimborso delle spese. (Articolo 78).

2° Le Società, a richiesta del Governo assumeranno la direzione tecnica ed amministrativa delle strade già in corso. (Articolo 81).

3° Il concessionario potrà dare in acollo i lavori (s'intende quelli fatti a rimborso di spesa) per pubblica asta, per licitazione privata o trattative private. Esso giudicherà dell'ammissione dei concorrenti all'appalto, in base ai loro titoli d'idoneità, di esperienza, di moralità.

Alla sola lettura di simili disposizioni, le più imprudenti che si potessero escogitare, e per giunta non necessarie, l'animo mio si rattrista, e mi ricorre al pensiero tutta la verità del detto evangelico: *Quam parva sapientia regitur mundus!*

Raccoglietevi, o signori, nella vostra coscienza a meditare un momento la portata politica e morale di queste disposizioni, e ditemi se esse non sono (a parte ogni intenzione dei proponenti) un vero quanto di sfida gettato alla pubblica opinione; ben lontana dall'aspettarsi d'essere chiamata a ricercare la scuola di moralità nei pubblici lavori, presso certe Società anonime; quelle stesse che diedero proprio, e specialmente negli affari dello Stato, così imitabile esempio di correttezza e di delicata condotta! (*Benissimo!*)

L'argomento che impendo a trattare è delicatissimo e perciò appunto userò ogni possibile riserbo: personalità nessuna, scandali nessuno, a meno che scandalo non sia il richiamare alla memoria alcuni dei molti scandali, che si verificarono fra noi in materia di costruzioni ferroviarie affidate alle Società anonime, anche senza diretto rischio dello Stato, il quale si trovò pur nondi-

meno esposto al danno conseguente di dilapidazioni e di malversazioni senza nome, che dovette sanare al prezzo di centinaia di milioni, aggiunti alla rovina di un infinito numero di azionisti che furono sempre spogliati dai pochi prima di un avviamento qualunque della comune impresa.

Io mi torrò la parte incresciosa del difensore della legge e della parte civile, esponendo non opinioni mie, ma fatti dedotti da documenti comparati davanti ai tribunali, da deliberazioni di questo ramo del Parlamento, e dalle leggi dello Stato.

Se vi piacesse di rendervi un conto anche sommario di quel che è avvenuto per contratti consimili ai presenti, ma molto lontani dall'eccessivo abbandono di vere cautele, che si contiene in questo progetto; se vi piacesse di conoscere compendiosamente questa storia istruttiva, dovrete perdere qualche minuto a leggere quanto ne disse uno degli attuali ministri, l'onorevole Grimaldi, come relatore sulla legge ferroviaria del 1879. Io ve ne trascrivo poche parole: "Se le medesime Società avessero tutte compiuto il loro debito, forse questo progetto di legge (quello del 1879) non avrebbe ragion d'essere, od almeno si sarebbe ristretto in limiti tali, che non avrebbe suscitato l'opposizione che si è manifestata in questi giorni. Perchè, o signori, la maggior parte delle linee principali, che sono comprese in questo progetto, si rannodano a leggi anteriori, per la inosservanza delle quali è sorta la necessità del progetto medesimo. Cominciando dalla Società delle Meridionali, ecc. (e qui via via ne fa una lunga enumerazione); veramente gli esempi che esse ci hanno fornito non sono molto confortanti per coloro che si rendono caldi propugnatori dell'industria privata; ma il fatto certo non autorizza ecc. ecc. Io mi limito soltanto a fare questa osservazione perchè da una parte si decanta tanto la potenza dell'industria privata, dall'altra la potenza dello Stato; mentre per la prima abbiamo assistito a deplorabili e tristi esempi, e della seconda ci manca la completa esperienza." Queste le parole di uno dei ministri firmatari del presente contratto.

A quel discorso egli allega un elenco di 15 linee: Taranto-Brindisi, Ivrea-Aosta, Terni-Avezzano-Ceprano, Parma-Spezia, Termoli-Campobasso-Benevento, Salerno-San Severino, Codola-San Clemente, Candela Fiumara D'Atella, Zollino-Gallipoli, Lucera-Foggia-Manfredonia, Teramo-Giulianova, Mantova Legnago-Monselice, e Conegliano-Vittorio. Queste linee che furono concesse od autorizzate per legge, non furono eseguite mai dai rispettivi concessionari, salvo forse una ecce-

zione; e meno che mai quelle concesse all'attuale Società delle Meridionali.

Se volete edificarvi maggiormente nella storia delle gesta sociali, e sulla puntualità nello adempiere agli obblighi assunti, prendetevi il gusto (e lo proverete per il brio con cui è scritto) di leggere il recentissimo opuscolo del nostro egregio collega Fortunato intorno alla ferrovia da Foggia a Potenza: in esso troverete anche la storia dell'abbandono della linea di Conza, fatto dalla Società delle Meridionali; abbandono che ha posto sul bilancio dello Stato, per tutta la durata della concessione di 99 anni, almeno 350 delle 500 lire che paghiamo a chilometro oltre la garanzia delle 20,000 per la rete delle Meridionali.

Con la legge del 1865 veramente si proposero a favore delle Meridionali per l'abbandonata linea di Conza e per diversi altri lavori, mille lire a chilometro per la durata della concessione; ma la Camera non approvò e ridusse la somma richiesta a 500 lire.

Cito incidentalmente questo fatto per provarvi che la Camera, quando vuole, modifica anche finanziariamente le convenzioni, e le Società si sottomettono alla sua volontà decisamente espressa.

Per quell'abbandono lo Stato paga per 99 anni almeno 300 lire in più, le quali rappresentano 30 milioni di sborso per lo Stato e 430 con gli interessi a favore della Società, ben inteso che la strada non fu eseguita.

Vi parlerò della Savona-Bra e Cairo-Acqui, più conosciuta sotto il nome di linee dell'impresa Guastalla, di cui pochi mesi addietro abbiamo tanto sentito parlare in questa Camera?

Nel 1861 si dà la concessione alla ditta Gombert e soci della costruzione della Savona-Torino e Cairo-Acqui con 10 milioni di premio, oltre le garanzie, e alcuni sussidi comunali. La Società concessionaria appalta il lavoro per 40 milioni all'impresa Guastalla, ma arriva presto la minaccia di fallimento, e si fa una concessione nuova nel 1865, al 6 per cento d'interesse garantito sul costo della linea, che da 40 sale già a 54 milioni. Nel 1866 lo Stato passa al Guastalla la concessione, anticipa milioni, ma inutilmente. Richiama a sé la strada e l'impresa Guastalla il 14 giugno 1870, in corrispettivo della cessione e per ultimare i lavori, stipula per 30 milioni, restando a carico dello Stato le obbligazioni, ed i debiti precolanti. È sta scritto testualmente nella legge che la strada deve essere fatta a totale spesa, rischio e pericolo dell'impresa.

Voi sapete come poi è finita la faccenda. Io non

vi dico altro se non che si sono spesi 52 milioni invece di 40. E ancora è intronata la volta di quest'Aula delle sante parole di sdegno dell'onorevole Cavalletto, che non si possono più utilmente ricordare che nella presente circostanza. Io fin d'allora ne presi atto per adesso.

L'onorevole Cavalletto così si esprimeva:

“ Voi non avete più veri impresari per le grandi opere, per le grandi concessioni; avete grandi Società anonime di speculazione, avete banchieri e speculatori di professione, i quali assumono questi grandi appalti; e quelli che dirigono i lavori sono impiegati tecnici di queste grandi Società, che sono imprese, le quali non hanno quel sentimento della propria responsabilità morale, e quell'amor proprio che avevano gli antichi appaltatori.

“ Purtroppo, il mondo bancario s'impadronisce di tutto, ci soffoca, ci strozza.

“ Non crediate (seguita l'onorevole Cavalletto), che io esageri; io dico la verità; e la dico in presenza dei fatti evidenti. Io vedo una rete di grandi speculatori, che già abbraccia tutto il mondo, e specialmente l'Europa, e la vedo imporsi agli Stati. Io vedo sorgere, ed improvvisarsi grandi fortune; io vedo in generale il popolo discendere al proletariato.

“ Ora, è necessario difendersi contro questi grandi speculatori che strozzano i paesi, che hanno bisogno di ricorrere al credito. Quindi io raccomando all'onorevole ministro di preoccuparsi grandemente delle opportune, delle giuste, delle irrefutabili proposte fatte dall'onorevole Mantellini. ”

Queste le parole dell'onorevole Cavalletto sull'affare Guastalla, simile, o consimile a quelli da imprendersi coi presenti contratti.

Un esempio di quel che sia da aspettarsi per la invariabilità delle spese (questo è uno dei grandi argomenti recati in mezzo per uso degli inesperti), voglio additarvelo in ciò che, senza scandali noti, è avvenuto al Gottardo.

E parlo del Gottardo perchè abbiamo pagata anche noi la nostra parte, altrimenti non escirei fuori d'Italia.

Sopra 187 milioni, a cui fu calcolata la rete del Gottardo, quando nel 1869 i tre governi fecero la convenzione per la quale l'Italia doveva contribuire con 45 milioni di sussidio, si venne ad un aumento di spesa di 102 milioni; d'onde la necessità di rinnovare il contratto internazionale, altrimenti il traforo del Gottardo rimaneva a mezzo. Non era certo il piccolo Stato della Sviz-

zera, che potesse sobbarcarsi al carico intero, dovuto alle imperfezioni tecniche dei progetti.

Da ciò 10 milioni di più a carico dell'Italia, elevandone il concorso da 45 a 55; da ciò altri 3 milioni in aggiunta per poter eseguire la linea del Ceneri, perchè ad onta delle maggiori spese e sussidi, si dovette autorizzare per di più la Società a sospendere la costruzione della linea del Ceneri e di quella Immensee-Lucerna.

In casa nostra abbiamo costruito la Pontebba. Questa linea fu concessa alla Banca Generale, una delle contraenti delle attuali convenzioni; poi fu ceduta alla Società dell'Alta Italia per 12,750,000 lire e l'ha finita lo Stato spendendovi fin oltre ai 27 milioni.

Questi due esempi ho citato per mostrare che neanche colle Società progetti tecnici e contratti presentano sicurezza di non eccedere nelle spese; secondo la nostra storia anzi garantiscono meno di quelli, cui lo Stato direttamente provvede.

Intorno alla storia degli eccessi di spesa, delle liti avvenute, delle malversazioni subite per le ferrovie costruite mediante Società con sistemi amministrativi anche più cauti di quelli proposti nelle convenzioni, ho da tanto tempo preparato un lavoro per essere pubblicato colle stampe; voglio però completarlo prima col capitolo relativo agli attuali contratti. Intanto ne estraggo alcuni appunti, che non potranno non impensierire chiunque esamini spassionatamente il vero stato delle cose.

Nell'ottobre del 1869 si approvò la concessione ai signori Morton, Peto e Compagni, di una strada ferrata dal Varo a Voltri, da Genova alla Parmignola; e si garantì un interesse, o minimo prodotto netto, del 5 per cento sopra un capitale di 125 milioni. La rendita valeva allora 55.60; poi 56.40, ecc., onde si garantiva una rendita di 6,250,000 lire, corrispondenti a un capitale, ragguagliato al corso della rendita stessa, di 70 milioni.

Adunque, 70 milioni sono il costo effettivo, sul quale fu cominciata la costruzione della linea ligure.

Il 19 dicembre 1860, vale a dire l'anno dopo, un decreto reale approvò l'appalto definitivo della costruzione di una strada ferrata, dal confine francese alla città di Massa, affidato alla Cassa di commercio, industria e credito mobiliare di Torino ed altri, colle condizioni stabilite nella convenzione del 4 ottobre 1860, approvata con la legge del 27 ottobre stesso. La costruzione, s'intende, fu appaltata a *forfait*, mediante il prezzo di 394,000 lire a chilometro; e così, per

la somma di 108,350,000 lire, essendo la lunghezza di 275 chilometri.

Andiamo alla legge del maggio 1875, e vi troviamo nuove variazioni. Fu concessa la anzidetta linea alla nuova Società delle strade ferrate Romane, che l'accettò pel valore di 120 milioni; ma si prevedeva, fin d'allora, che il prezzo ne sarebbe salito a 131 milioni. Il Governo accordò alla Società un sussidio, a fondo perduto, di 38 milioni in altrettanti lavori su questa linea e su quella da San Severino ad Avellino; ma è noto che, poi, lo Stato finì per pagare gli effetti di una celebre sentenza arbitrale emessa nel 1866; finì, cioè, per pagare, oltre il convenuto, 10 milioni di premio alla Società, e 68 milioni di lavori extra-contrattuali; vale a dire di lavori ad-

ditionali. E ciò valga una volta di più a confermare quale garanzia diano i contratti fatti in questa forma colle Società, e quali pericoli si vengano a creare pel ministro delle finanze.

Per essere più concreto vi leggerò, a questo proposito, il seguente brano della relazione dell'onorevole Mantellini sui nuovi capitolati: "Alla Società del Credito Mobiliare" (che è una delle contraenti d'oggi), "concessionaria della costruzione delle Liguri, per lodo dei periti arbitri, ai quali per patto contrattuale si dovettero deferire le controversie, bisognò pagare 8 milioni e mezzo, oltre i 68 già ricevuti a titolo di lavori qualificati *extra-contrattuali*, comechè derivanti da modificazioni di progetti, da variazioni di tracciati o per opere nuove e non-previste da principio.

"Il Governo che dovette assumere la costruzione a conto suo, vi ha già speso oltre 86 milioni, rimanendo a spendersi ancora altri 10 milioni e mezzo; per lo che una strada lunga 283 chilometri, e che doveva costare 99 milioni, ne costerà 176, cioè 657,000 lire al chilometro!"

Lo Stato ha fatto lui i progetti, sento sussurrarmi all'orecchio da qualcuno.

Osservo che i progetti delle prime concessioni non li ha fatti lo Stato; lo Stato ha fatto anche lui la sua parte di progetti, ma dopo fallite le concessioni.

La prima concessione fu fatta a 295,000 lire al chilometro, e le Liguri, sulle quali si lavora ancora, costano già oltre 670,000 lire a chilometro!

L'ex ministro senatore Gadda, in una relazione del 17 aprile 1871, in cui parlavasi lungamente di queste linee liguri diceva: "Il principale ostacolo che impedì lo svolgimento dei lavori fu il contratto stipulato con un'associazione non di costruttori, ma di capitalisti, i quali, non inten-

dendo eseguire direttamente i lavori, li subappaltarono ad altri, e questi alla lor volta cedevano la loro impresa ad altri appaltatori allettati dalla speranza di lauti guadagni. E qui sta sempre il tarlo di queste Imprese. Sicchè non v'ha dubbio (continua l'onorevole Gadda) che i lavori si sarebbero trovati assai più avanzati alla fine del 1866 se invece di concludere un appalto generale a *forfait* si fosse fino da principio seguito il sistema d'appalti parziali di *mediocre* estensione, che si è in questi ultimi tempi adottato."

Tutti i miei colleghi ricordano la storia dei canali *Cavour*: essa si riassume in poco.

Se si vuol sapere perchè la Società andò a male e il perchè delle tristi conseguenze che la colpirono, basta esaminare le condizioni d'origine. Esiste una relazione dei sindaci del fallimento, che fu stampata a Torino nel 1869; la relazione fu prodotta al tribunale, ed in essa si legge: "Vuolsi affermare che la vera e principalissima causa del fallimento sta nel vizio del primo organamento della impresa sociale. La concessione fu fatta ai signori Onslow, Cargill e Compagni il 19 maggio 1862, e comprendeva, come è notorio, la costruzione del canale *Cavour* e l'esercizio del medesimo e di altri canali antichi demaniali del Verellese e della Lomellina."

"La Società anonima a costituirsi dai predetti concessionari doveva avere un capitale di 80 milioni di lire, di cui 53,400,000 lire rappresentavano il costo del gran canale.

"Parve straordinaria questa cifra di 53,400,000 lire allorchè l'atto di concessione fu presentato al Parlamento, perchè l'ingegnere commendatore Noè, che aveva fatto il progetto, aveva altra volta, nel 1853, calcolata la spesa in soli 35 milioni ed un terzo.

"Or bene, nel tempo stesso (è sempre la relazione dei sindaci del fallimento), nel tempo stesso in cui la Società si costituiva, i suoi promotori appaltavano apparentemente all'un d'essi, e probabilmente a se stessi, la costruzione del canale per il prezzo di 47,686,000 lire, come se avessero già collocato tutte le azioni e le obbligazioni alla pari, mentre invece non si potevano emettere che 45,000 azioni e 60,000 obbligazioni, ecc.

"La Società dovette poi subire, per la differenza tra il valore reale e quello nominale, e per provvigioni ed interessi, l'enorme perdita di lire 12,563,000.

"Essi, i promotori, mentre creavano una Società non vitale, si assicuravano un premio di un milione e mezzo. Essi poi subappaltavano per mezzo del collega Bonnaire alla Ditta Scanzì, Bernasconi e C.,

l'impresa della costruzione per 44,375,000 lire, e così facevano un altro guadagno di lire 3,492,000, che più tardi dividevano con la Compagnia per la metà circa. Infine ai sottoscritti fu riferito da persone degnissime di fede, che anche questo prezzo d'appalto di 44,375,000 lire sia stato simulato in gran parte, che cioè la Ditta costruttrice avesse poi l'obbligo di pagare ed abbia realmente pagato ai concessionari, od a chi per essi, sotto il titolo di delegazioni, il 20 per cento del prezzo stesso, il che loro darebbe un altro guadagno di nove milioni e più. »

Da tutto l'esposto rilevasi chiaramente che gli amministratori della Società appaltano a se stessi i lavori sotto una forma qualunque, e sopra 47 milioni ne intascano 12 o 13; la Società poi fallisce e, dopo il danno degli azionisti, quel che manca per andare avanti lo mette lo Stato.

« Se tutti questi milioni, (seguita il rapporto) che furono distratti dai concessionari, o da altri, fossero rimasti alla Società, la costruzione del Canale Cavour sarebbesi potuta compiere in tre anni e nel 1865 la Compagnia avrebbe avuto il suo canale in esercizio senza un centesimo di debito oltre le sue obbligazioni. »

Due parole sulle Calabro-Sicule: la Società *Vittorio Emanuele* assume colla convenzione del 9 luglio 1863, la concessione per 99 anni della costruzione, e dell'esercizio delle Calabro-Sicule con uno sviluppo di 1280 chilometri, da ultimarsi pel 1867.

Il Governo le accordava una sovvenzione di nove milioni coll'obbligo di procurare lo scioglimento della Società, alla quale nel 1860 si era fatta concessione senza che avesse effetto.

La *Vittorio Emanuele* appaltava a forfait il 27 agosto 1863, la costruzione di una parte delle linee (800 chilometri) alla Società Parent, Shaken, Salamanca e Comp. al prezzo di 230,000 lire a chilometro, compresa la provvista del materiale mobile; e la Società medesima nel 25 settembre successivo subappaltava l'impresa, pure a forfait, alla Società Vitali e Comp., pattuendo a proprio vantaggio un premio di 28 milioni di lire! È naturale, le cose sono fatte così; la natura degli affari è questa. Si piglia con una mano, si cede dall'altra, e la differenza la paga, in un caso gli azionisti, in un altro lo Stato; e più spesso tatti e due.

Trovandosi la Società della *Vittorio Emanuele* in continue difficoltà ad onta di questi vantaggi, venne più volte in suo sussidio il Governo, liberando parte della cauzione in 1,536,000 lire prima, poi con altro decreto concedendo 18 mi-

lioni in anticipazione ed aggiungendo una seconda anticipazione di 4 milioni nel 1867.

Ma con tutto ciò essendo evidente, che la Società non poteva adempire gli obblighi assunti, il Governo sciolse la *Vittorio Emanuele*.

Voi conoscete le vicende successive delle Calabro-Sicule; perchè in questa Camera, come per l'impresa Guastalla, fu approvata una legge nel 1878 che, anche a condizioni discrete, a mio avviso, approvava una transazione finale coll'impresa Vitali e Compagnia.

Intanto quelle linee del primo periodo da lire 230,000, che cominciarono ad appaltarsi, finirono a 310,000, e dopo molti anni di ritardo. Non pagarono certo le maggiori spese le Società costruttrici, ma dovette pagarle lo Stato.

Vengo alle Romane. La Società delle Romane aveva ottenuto dallo Stato, nel 1866, 31 milioni di anticipazioni. Lo Stato si era incaricato di costruire in loro vece la linea ligure. Due anni dopo la Società dovette rendere allo Stato per 35 milioni la linea Firenze-Pistoia-Pisa-Massa ed in pari tempo, dichiarandosi impotente a restituirgli la ricordata anticipazione di 31 milioni, dovette invocare dallo Stato una proroga alla restituzione del capitale e al pagamento degli interessi. Così nel 1871 il debito delle Romane ascendeva, verso lo Stato, a 46 milioni e mezzo.

Quanto alle costruzioni, le spese effettive di assai oltrepassarono il preventivo. Eccovi un confronto istruttivo fra previsione e spesa finale di alcune linee. Per costruzioni ed esercizio erano previsti 11 milioni e 6: se ne spesero 42. Per acquisto di materiale mobile erano previsti 2 milioni e 6: ne furono spesi 11 e 2. Per spese straordinarie erano previsti 5,400,000. Si spesero 18 milioni e 500,000. In complesso si saltò da 19,600,000 lire di preventivo a 71,700,000 di consuntivo. (*Ilarità*)

Da ciò naturalmente la quasi impossibilità che la Società delle Romane potesse continuare.

Vi parlerò delle malversazioni vere e proprie, delle dilapidazioni avvenute nella fortuna dei poveri azionisti ai primi tempi della Società delle Romane? L'onorevole Gabelli ne sa qualche cosa, ed un giorno ne fece cenno alla Camera. Io avrò la stessa prudenza di lui, non ricordando fatti che sarebbero troppo scandalosi, benchè deducibili da documenti depositi davanti ai tribunali.

L'onorevole Gabelli vi accennò che un tratto di linea delle Romane fu appaltato per 12 milioni, e poi risolto dal Governo: che l'impresa che lo aveva costava più di cinque.

La questione dei 7 milioni, che costituivano le

spoglie da dividere, ha dato luogo ad una lite, da cui è risultato che quegli che doveva rendere il conto aveva impiegata (e ciò a giustificare l'impiego di una parte della somma) 750 mila lire per spese d'inaugurazione, pranzi, ecc. (*ilarità*)

Una voce. 767,000!

Baccarini. Va bene; io parlo così a cifre tonde. (*Si ride*) A questo riguardo vi sarebbe forse qualche cosa di molto grave da aggiungere, ma mi arresto.

Voci. Dica! dica!

Baccarini. Dirò, ma non tutto. A quell'epoca si appaltarono dei lavori per la linea Roma-Ancona, o Roma Civitavecchia per 140 milioni. Il giorno dopo si trovava che l'appalto era stato fatto a prezzo troppo grave e si scioglieva, senza che si fosse eseguito alcun lavoro, dando 4 milioni e mezzo di abbono a colui che aveva assunto l'impresa. Ma non erano che giuochi di aggio. Tutto concorreva a rovinare gli azionisti delle Romane, anche prima della fusione, che avvenne poi, con la Società delle Toscane. E qui ce ne sarebbe da dire per far aprire gli occhi sulla natura di certe imprese, le quali non possono essere diverse, perchè la speculazione non si esercita sulla cosa, ma fuori della cosa. (*Bene! a sinistra*) Si spolpa l'osso e l'osso rimane agli azionisti; con le convenzioni presenti, rimane allo Stato. (*ilarità — Bene!*)

Non posso da ultimo astenermi dal parlarvi della Società delle Meridionali: è troppo necessario, dappoichè è il perno dei nuovi contratti. Intendiamoci, signori; io non faccio accuse personali, non addebito colpe, perchè dal momento che il Codice penale non s'immischia della cosa, non ho diritto io di sostituirmi ad esso.

Io li chiamo affari; sono fatti così, nè possono essere diversi da quello che furono, sono e saranno sempre.

Ricordate tutti l'inchiesta ordinata dal Parlamento e da questo risolta nel 1864.

Dagli atti relativi risulta che, mentre si contrattava col Governo per assumere la concessione, nello stesso tempo e anche prima, i fondatori si assicuravano dagli azionisti la costruzione a 210,000 lire a chilometro, che cedevano poi ad altri a 198,000 lire; *quattordici* milioni di differenza assicurata anche prima che si votasse la legge, equivalevano a 14 milioni di profitto personale.

Questi 14 milioni si stabiliva di dividerli, 7 al fondatore, gli altri 7 per una parte ai primi subappaltatori, per un'altra a chi voleva mordere all'osso: non ho bisogno di ricordarvi quel che non

entra fortunatamente oggi nel mio discorso, ma esso pur troppo era vero nel 1862, la corruzione parlamentare. (*ilarità*)

Gli atti di quell'inchiesta, o signori, sapete che sparirono dagli archivi del Ministero...

Voci. Della Camera!

Baccarini. Sì; della Camera.

Per conseguenza io mi arresto su questo punto, e non dico altro. Ricordo solo che le conclusioni di quell'inchiesta, molto gravi, furono discusse alla Camera, la quale le approvò col seguente ordine del giorno del 16 luglio 1884.

“ La Camera, approvando le conclusioni della Commissione d'inchiesta, si riserva di deliberare sull'articolo 3° e passa all'ordine del giorno. ”

Votarono a favore dell'ordine del giorno 153, 10 contro, e 43 si astennero.

Certi procedimenti furono adunque condannati con formale deliberazione della Camera; ed è perciò supremamente necessario l'ovviare a che possano ripetersi.

L'articolo 3° riguardava gli scandali parlamentari, e fu votato il 17 luglio un ordine del giorno degli onorevoli Mari e Biancheri, così espresso:

“ La Camera invita il Ministero a proporre un progetto di legge col quale si provveda ai casi in cui può essere conflitto fra l'interesse personale e l'interesse generale nella funzione di deputato e passa all'ordine del giorno. ”

Quest'ordine del giorno fu votato, credo, all'unanimità e non poteva essere diversamente: esso trovò poi la sua definitiva applicazione nella legge delle incompatibilità parlamentari.

Onorevoli colleghi, quelle che vi sono venute narrando sono le conseguenze di certi metodi, dai quali pareva oramai che l'esperienza dovesse tenere lontano il pensiero del Governo.

Non mi oppongo però, come già dissi, a che si tratti con Compagnie bancarie. Quando si vuole entrare in certi grandi affari, è inevitabile di trattare con esse. Quello che dobbiamo evitare è di mettere lo Stato in condizione di essere lo schiavo delle Società e molto più di mettere le casse dello Stato a disposizione dei privati. Si facciano pure contratti, ma a patti chiari. Pazienza se si incorre in qualche errore; e se anche non potessero evitarsi scandali della natura di quelli narrati, facciamo almeno che vadano a carico di coloro i quali spontaneamente intendono di mettere i loro capitali in comune

coi promotori di simili imprese, e non a carico diretto dei contribuenti dello Stato.

Questi ad ogni modo sono i nostri precedenti nella fattispecie; precedenti, i quali non possono non avere conseguenze, perchè, sempre quando voi darette facoltà a Compagnie anonime di amministrare per conto dello Stato, esse non potranno non amministrare innanzi tutto a proprio vantaggio. Esse faranno in vostra vece gli appalti, e concederanno lavori a trattativa privata; ma io vi domando (senza riferirmi a veruna persona perchè il contratto dura venti anni, e non si sa quali saranno), perchè quello che è accaduto di grave finora in Italia e fuori, non potrà, per non dire non dovrà accadere in futuro? Voi avete visto che in tutti gli affari, i principali fondatori contrattano per una cifra, e poi cedono il contratto per un'altra. Ed io ripeto la domanda, perchè non dovrà succedere la stessa cosa in avvenire? Tanto più ora che le convenzioni, lungi dal premunire, facilitano per mancanza, direi anche per l'impossibilità di serie cautele, i lamentati inconvenienti.

Voi ricorderete che la Società delle Meridionali esercita le strade Calabro-Sicule, e che nel relativo contratto è appunto stabilito che lo Stato può valersi della Società per fare eseguire certi lavori di riparazione, strettamente connessi all'esercizio. Si tratta appena di qualche milione all'anno per lavori che si eseguono dalla Società per conto del Governo ed a rimborso delle spese.

Ebbene, sentite quel che diceva la Commissione generale del bilancio, per la seconda volta, nell'ultima relazione scritta dall'onorevole Lacava.

“ La Commissione richiama alla vostra attenzione una sua relazione alla Camera sul progetto di legge per maggiori spese dell'anno 1880 ed anni precedenti, nella quale elevò per queste spese molti dubbi, cioè disse che “ i conti forniti dalla Società non erano sempre chiari; che molte spese di cui essa si vantava annualmente creditrice, erano di natura assai discutibile, e che la sorveglianza governativa, esercitata per mezzo dei commissari locali non risultava sempre nè severa nè efficace.

“ Questi dubbi, soggiunge la Commissione, non sono stati finora eliminati. ”

Se tanto accade per pochi milioni, come volete pretendere di garantirvi che nulla accada di simile, e di molto più grave, quando si tratta di miliardi di lavori da farsi dalle Società in via del tutto fiduciaria?

Ma parmi lecito non chiudere l'esame di questo tema, gravissimo secondo me, senza riferirvi anche un passo di un discorso dell'onorevole Depretis, (*Oh! oh!*) il quale nella discussione del 1876, rivolgendosi allora agli antichi avversari, così si esprimeva:

“ Mi limiterò a ripetere, poichè l'ho già detto molte volte alla Camera, che la politica ferroviaria, seguita fino all'epoca, in cui l'onorevole Sella scoperse quelle tali differenze nei pagamenti delle garanzie (che poi diedero luogo ad una specie di inchiesta e di revisione, la quale scopri quei registri di un triennio, che si dice essersi convertiti in pasta)... (*Ilarità*) ” È l'onorevole Depretis che parla, non sono io... “ fino a quell'epoca, bisogna che la Camera mi lasci dire la verità, la politica ferroviaria era rappresentata da queste tre parole: *indulgenza, condiscendenza, negligenza da parte del Governo.* ”

Quando paragono le disposizioni della presente legge a quello delle precedenti; quando paragono il modo di pensare sull'autorità del Governo dei ministri d'allora e dei ministri presenti, mi domando che cosa mai dovrà accadere nei 20 anni futuri coll'abbandono quasi assoluto dell'autorità del Governo? Altro che indulgenza, onorevole Depretis!

Ma l'onorevole Depretis continua così: “ Io, una volta, mi sono posto a fare un conto di quanto questa politica ha costato all'Italia: dei milioni a centinaia, o signori! E avrei da parlare un giorno su questa materia! Basterà citare un fatto solo avvenuto nel 1865, che io ho fatto notare alla Camera quando era appunto ministro delle finanze l'onorevole Sella: feci allora vedere quanto danno recavasi all'erario con quelle convenzioni.

“ Con quelle convenzioni si pigliava la linea ligure ecc. ” E qui parla anch'egli della linea ligure.

Pertanto gl'inconvenienti che vi denunciò li vedeva da un pezzo l'onorevole Depretis; e non poteva essere diversamente, attesa la sua grande esperienza. Ma, se così è, perchè torna ora, e in condizioni assai peggiori, a porre le basi di inconvenienti futuri, che potranno riuscire assai più gravi dei passati? Allora, onorevoli ministri, le condizioni della finanza italiana giustificavano qualunque azzardo: la necessità conduceva a far contratti come quelli che fanno gli Stati semi-falliti; ma, quando gli Stati sono ridotti e condotti ad una condizione di bilancio come la nostra, se è vera, come la credo io, non possono fare con-

tratti, che abbiano anche solo l'apparenza di esser rovinosi.

Io mi sono assunto un tema, in questa parte del mio discorso, assai doloroso; ma nulla mi fermerà sulla mia strada, sempre nei termini del possibile riserbo: procedo adunque ancora a mettervi sott'occhio un altro esempio che non riguarda che i rapporti della Società coi suoi azionisti; nulla avendone sofferto lo Stato, i cui rapporti colla Società cui alludo, furono sempre regolari.

Oltre i casi e i fatti che vi ho accennato, noi ne abbiamo uno adunque recente, giudicato da un tribunale. Spero che una sentenza di appello distrugga od allevii i gravami di coloro che vi sono implicati; ma intanto io piglio la sentenza che fu emanata dal tribunale di commercio della città di Milano e ne traggo le conseguenze nel pubblico interesse. (*Mormorio*)

Non parlo di persone, e in questo caso meno che mai desidererei di alludervi. Sono le cose che sono così, ed è inutile far dei misteri o dei sottintesi.

La sentenza del tribunale di Milano, nella causa promossa da alcuni azionisti contro gli amministratori della Banca di costruzioni, tra i quali uno dei contraenti... (*Ilarità*) condanna quegli amministratori a diverse penalità, civili, s'intende.

Dichiara il tribunale:

1° « Essere gli amministratori solidariamente responsabili dei danni:

“ a) per avere, nel dicembre 1872, deliberato e, nel gennaio 1873, eseguito il pagamento di 20 lire per azione, a titolo di dividendo per l'esercizio 1872, prima che fosse, non che approvato, compilato il relativo bilancio (*Si ride*) senza esservi autorizzati dall'assemblea generale, e per utili che non erano stati effettivamente conseguiti;

“ f) per non avere compilato, nè presentato all'approvazione dell'assemblea i bilanci preventivi;

“ 4° Per aver fatto all'assemblea generale relazioni inesatte e taciute circostanze rilevantissime, ed avere presentati bilanci compilati in modo da illudere gli azionisti sulle reali condizioni della Banca. »

Onorevoli colleghi, è proprio nel mazzo di co-desti sistemi che noi cercheremo il fiore della moralità pubblica per offrirlo al paese? Ma il paese non vorrà odorarlo perchè lo teme avvelenato. (*Bravo! Bene!*)

Io chiudo questa parte del mio esame colle

seguenti parole del compianto Sella, tolte dalla lodata necrologia dell'onorevole Luzzatti: “ Avversario inesorabile d'ogni abuso, fra i contribuenti ed il Tesoro ei non voleva corpi opachi, che ne turbassero le lucide comunicazioni. Da questo semplice concetto piglia qualità e modo il suo abborrimento per le regie. Onde nell'agosto del 1878, combattendo fieramente la Regia dei tabacchi, egli svolse questa tesi: “ per salvare l'onore del paese è lecito l'aggravare la mano sul contribuente, ma è da evitare che il contribuente possa ritenere mai che una parte delle imposte vada a vantaggio di privati speculatori. ” (*Bra-vissimo!*)

Più delicata, e molto più breve sarà la seconda parte del mio ordine del giorno.

Essa è tutto d'indole parlamentare.

Vi ho letto, o signori, l'ordine del giorno Bianchori-Mari, approvato dalla Camera nel 1864, in cui parlavasi d'incompatibilità dei deputati. Ma è evidente che se in quell'occasione si fossero trovati commisti alla questione dei nomi di senatori, l'ordine del giorno della Camera avrebbe colpito egualmente i senatori.

Senato e Camera sono due corpi legislativi a condizioni pari; dirò anzi, il Senato è il primo dei grandi corpi dello Stato, e perciò è tenuto anche a riserve maggiori della Camera dei deputati. È quindi certo che in passato non fu mai fatto parola di senatori, come nelle leggi di Solone non era contemplato il parricidio, perchè non pareva supponibile.

Ma che vediamo noi?

Noi vediamo i presenti contratti sottoscritti da senatori, rispettabili persone per fermo e a cui non mi riferisco nemmeno lontanamente col pensiero: io non ricerco le persone, ricerco i senatori. (*Si ride*)

I senatori firmatari di questo contratto sono tre; e come sono tre, potrebbero essere trenta, perchè ciò che è lecito ad uno, dev'essere lecito a trenta, anzi a tutti.

Ed è questa la condizione, in cui il Senato voterà questa legge! (*Bene!*)

Ma, o signori, vi è ben altro; vi è una legge positiva, che proibisce ai senatori ad ai deputati di prender parte a negoziati per affari collo Stato. Nel 1878, quando si fece la legge d'inchiesta sulle ferrovie e sull'esercizio provvisorio dell'Alta Italia, all'articolo 6 era proposto che il Consiglio di amministrazione dell'Alta Italia fosse composto di sette membri, senza dire donde dovessero trarsi.

La Commissione variò, d'iniziativa propria, la

dizione, che fu approvata dalla Camera, in questi termini:

“ L'Amministrazione delle strade ferrate, di cui nell'articolo 4, sarà posta sotto la dipendenza del ministro dei lavori pubblici, il quale vi provvederà mediante un Consiglio di amministrazione, composto di un presidente e di sei consiglieri estranei ai due rami del Parlamento, nominati per decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri. ”

Ora io mi domando: se non è permesso ad un senatore di amministrare con indennità di qualche migliaio di lire all'anno nell'interesse dello Stato, gli sarà poi permesso di prender parte, nell'interesse proprio contro lo Stato, e per contratti che importano dei miliardi? Il più, evidentemente, contiene il meno.

Chi ha posto questa condizione (ed è stata la Camera, e il Senato l'ha confermata), non avrebbe certo mai proposto che poi i senatori potessero essere contraenti veri e propri per grandi contratti ed anche per piccoli, perchè, se lo potessero, non vedesi la ragione per cui non lo potrebbero anche i deputati.

Non basta ancora. Questa questione è stata già trattata in altra occasione. Tutti ricordano l'inchiesta per la Regia dei tabacchi. Io non andrò a ricercar nulla; ma vi è un rapporto del Comitato parlamentare, presieduto dall'onorevole Pisanelli, e del quale era segretario il nostro collega, l'onorevole Zanardelli, le cui conclusioni si formulano per due punti così (si riferiscono a questioni d'indole parlamentare):

“ La Camera esprime il desiderio che prevalga la consuetudine che i deputati concorrano a votare le leggi e si astengano piuttosto da quelle posizioni che li mettono nella necessità di astenersi dal voto.

“ A conciliare nel paese agli uomini politici il rispetto di cui vivono gli ordini rappresentativi, giova, più che ogni altra cosa, quella abnegazione che tragga il deputato a non esitar mai fra un'interesse privato ed un civico dovere. ”

Orbene, signori, credete voi che se in occasione della Regia dei tabacchi, oltrechè di deputati, si fosse trattato di senatori, non si sarebbe detta la stessa cosa?

Dunque la posizione degli uomini chiamati a votare le leggi è che non siano obbligati ad astenersi, ma che si mettano invece in condizione di votarle, astenendosi piuttosto da quanto il Comitato d'inchiesta d'allora dichiarò che non conviene all'elemento parlamentare.

Questi sono i due punti essenziali della mia mozione. Naturalmente con essi intesi rilevare davanti alla nazione il principio politico-morale minacciato dal presente progetto di legge, certo all'infuori delle intenzioni del Governo; e voi li voterete ambidue, perchè l'alto ideale della XV Legislatura non può essere quello di cancellare le sentenze morali delle Legislature che la precedettero fino dalla fondazione del regno. (*Bravo! Bene!*)

Onorevoli colleghi, oramai ho percorso troppo in lungo e troppo in largo il campo della presente discussione, ma l'importanza dell'argomento è tale, che non è mai abbastanza esaminato.

Una breve perorazione ancora e avrò finito.

Il presente disegno di legge nato male, allevato peggio, pare a me così involuto, così oneroso, e, quel che è peggio, così poco curante della dignità e di certe inalienabili attribuzioni dello Stato, unico amministratore legittimo del patrimonio nazionale, unico custode della pubblica moralità, che temo forte possa vivere di vita licenziosa sì, ma non veramente sana. Per farlo nascere ed allevarlo, voi, onorevoli ministri, certo con nessuna prava intenzione, avete dovuto circondarlo di mistero al punto da non avere per vari mesi avuto il coraggio di rendervene confessi.

Il 29 gennaio del corrente anno l'onorevole Depretis così rispondeva ad una mia domanda.

“ Il Governo mantiene fermo il primitivo proposito di un disegno di legge di massima; di questo io assicuro l'onorevole Baccarini. ”

Il 31 gennaio l'onorevole ministro dei lavori pubblici soggiungeva:

“ Non si tratta di una nuova legge sulle costruzioni, non si dispone di nuove linee, non si riformano le leggi finanziarie, non vi sono compromessi, non vi sono convenzioni... ”

Il 6 maggio l'onorevole ministro di agricoltura e commercio così rispondeva:

“ Gli studi fatti fino al 30 marzo, data della mia vita ministeriale, erano semplici lavori di preparazione dell'onorevole Genala. ” Vi prego di notare la data e la frase. “ Tutto è venuto dopo, tutto si è conchiuso nel periodo dal 31 marzo al 23 aprile, data delle convenzioni; e tutto questo tempo è più che sufficiente per chi conosce ed ha studiato il problema ferroviario. ”

Ma la Società delle Meridionali, che poco si cura pur anco delle convenienze del Governo quando tratta con lei, il 29 maggio smentiva tutti

i ministri colla sua relazione agli azionisti in assemblea generale. Il 29 maggio così scriveva e leggeva nella loro assemblea il Consiglio di amministrazione della Società delle Meridionali:

“ Chiamati nello scorso gennaio a discutere una nuova convenzione di esercizio, noi ossequenti ai vostri desiderii vi andammo, ecc. Già vi è noto che dopo lunghe trattative fu sottoscritta in Roma, il 23 dello scorso aprile, una convenzione col Governo... ”

Questo vi basti per provarvi la verità di quello che io vi diceva, che per molti mesi il Governo non ebbe nemmeno il coraggio di rendersi confesso delle proprie opere.

Per giudicare codesta condotta mi riferisco, e non potrei fare di meglio, ai seguenti giudizi proferiti il 25 giugno 1876 dal deputato Genala intorno alla convenzione di Basilea, in condizioni diverse, e per mio avviso, assai meno gravi.

“ Io, confessando il mio scrupolo, non stimo questa condotta del Ministero perfettamente conforme all'essenza, allo spirito del sistema rappresentativo. La forma fu rispettata, non lo spirito. Non basta proporre la legge alle due Camere, il sistema rappresentativo esige qualche cosa di più. Nei sistemi rappresentativi, le leggi bisogna prepararle e maturarle alla luce del sole... Tutti sappiamo da quanti vincoli, ora di partito, ora d'interesse, ora di amicizia è combattuta la spontaneità del voto.

“ E questi vincoli non incontrano efficace resistenza, sia nel seno dei partiti che nella Camera, se non quando i deputati hanno chiare le idee, ferme le convinzioni. Ora ciò non avviene, se non quando la pubblica opinione siasi maturamente pronunciata; perchè allora i rappresentanti del paese si sentono più sicuri; allora il Parlamento cammina diritto per la sua via, fatto certo che le leggi non sono imposte da esso, ma desiderate e volute dalle popolazioni. ”

Ben detto, onorevole ministro!

Voce a sinistra. Ma non ben fatto. (*Si ride*)

Baccarini. Leggi e contratti di così grande importanza dovrebbero esser desiderati e voluti dalle popolazioni, prima di avventurarle dinanzi al Parlamento; il quale, per giunta, con le due leggi del 1876 e 1878 non aveva affatto commesso al Governo di

Descriver fondo a tutto l'universo

ma sì di provvedere unicamente all'esercizio delle ferrovie. Così adoperando, nessun pericolo poteva

correre la spontaneità del voto. L'accumulare invece in mani private così complesse attribuzioni di banchiere, di esercente, di costruttore, di amministratore fiduciario dello Stato, croa ed anima una forza nuova, come dice la maggioranza della Giunta nella sua relazione, ma una forza oligarchica non escogitata mai in alcun paese del mondo; un feudalismo novello, un novello *jus vitae et necis* sulla industria, sul commercio, sul personale, con tutti i conseguenti pericoli politici e sociali, facili ad immaginarsi solo che si ripensi ai 7 miliardi, non dei banchieri ma dei contribuenti, che saranno in un ventennio maneggiati dai primi con sconfinati poteri e quasi senza possibilità di serio controllo.

Codesti mostri (parlo delle cose e non delle persone) (*Uarità*) non sono fatti, onorevoli ministri, per accattivarsi mai la simpatia di un libero paese. Il pubblico italiano diffida di certi mezzi, di certi sistemi, perchè ne ha fatta, benchè in proporzioni assai minori, una costosa e dolorosa esperienza; e diffida giustamente, perchè a lui hanno insegnato a diffidare le sentenze dei suoi tribunali, le deliberazioni del suo Parlamento. (*Bravo! Benissimo!*)

Tornando alla spontaneità del voto, meglio assai avrebbe adoperato il Governo non cimentandola con disposizioni affatto indipendenti dal merito dei contratti per l'esercizio.

Così avrebbe veramente provato al paese che a null'altro si affida che all'intrinseca bontà del progetto. Ma checchè sia di ciò, io penso pur sempre che leggi così gravi non si votano per l'allettamento di un tronco ed anche solo dello studio di un tronco di strada, o di ferrovia per quanto fantastica: (*Bene!*) io penso che cosiffatte leggi non si votano perchè si trasloca un prefetto, o si nomina un sindaco; (*Bene!*) non si votano perchè si consentono altri consimili minuscoli favori: no, la missione del Parlamento è assai più elevata ed ognuno dei miei colleghi lo sente per fermo quanto io lo possa sentire. Io temo invece la ragione politica, sorella carnale della ragione di Stato

Che libito fa licito in sua legge;

io temo la ragione politica, questa piaga degli interessi del paese nei Parlamenti moderni; e, a costo di passare per ingenuo, voglio far voti che l'onorevole presidente del Consiglio dia anche questa volta l'esempio del 1862, quando il Ministero Rattazzi, di cui egli faceva parte come ministro dei lavori pubblici, difese, sì, il contratto stipulato con Rotschild per le ferrovie Meridionali, ma non pose veruna questione di fiducia, quando la

Camera lo sostituì con quel po'po'di emendamento, che fu la convenzione Bastogi. (*Bravo!*)

Depretis, presidente del Consiglio. C'erano delle ragioni.

Baccarini. E traggo tanto maggior motivo a questa aspirazione, quanto più la politica ormai s'immischia anche nella questione ferroviaria senza reticenze e senza riserbo.

Di questioni politiche, la Camera vorrà rendermi questa giustizia, io non ne ho sollevata alcuna. Ma non posso, senza intendimento di biasimo e nemmeno di alcun giudizio per nessuno, non posso non trarre brevissime considerazioni da quello che vado a dire. Il 16 maggio 1883 il presidente del Consiglio così parlava alla Camera: " L'onorevole Bonghi ieri ha notato che il disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie è una Regia che non gli accomodava, un affare a cui mancherebbe certo il suo alto patrocinio; ma come io mi sono messo d'accordo col mio collega Baccelli per le leggi sulla pubblica istruzione, (*Ilarità*) così riguardo alle ferrovie io sono d'accordo col ministro Baccarini. " (*Viva ilarità*)

La Camera applaudiva.

Ebbene, signori, pochi giorni addietro l'onorevole Bonghi, con la sua solita schiettezza di parola e di pensiero, così scriveva nella *Nuova Antologia*:

" Oramai con l'entrata dell'onorevole Ricotti alla guerra... " (*Ilarità*)

Non c'è da ridere, o signori; c'è da piangere! (*Voci a destra: Eh! eh! — Rumori*)

Presidente. Non c'è nè da ridere, nè da piangere, ma da far silenzio.

Non facciamo interruzioni inutili.

Baccarini. Non dico che ci sia da piangere per l'entrata dell'onorevole Ricotti alla guerra...

Voci a destra. Aaah!

Baccarini. ...dico che c'è da piangere per le cose che vado esponendo.

Presidente. Continui, onorevole Baccarini.

Baccarini. " Oramai con l'entrata dell'onorevole Ricotti alla guerra la correzione del Ministero si può dire compiuta. Nè importa che altri ministri siano stati scelti su quel confine, " *che non è nero ancora, e il bianco muore.*

" Tutta la loro coltura gli fa, checchè sieno apparsi in alcun momento della lor vita, moderati di mente e di cuore...

" Noi ci troviamo d'altronde in questo, che solo la parte liberale moderata, così come si è andata costituendo e si spera che finisca di costituire, può governare l'Italia...

" Quegli i quali hanno in materia di strade fer-

rate gli stessi ideali delle convenzioni, è naturale che siano contenti di concorrere ad effettuarli; quelli che ne hanno diversi, non hanno bisogno di rinnegarli; di qui a venti anni possono sperare che Parlamento e paese proclamino i loro e gli accettino. Ciò che soprattutto importa oggi, è di consolidare la base, su cui il Governo italiano si regge, ed è supremamente desiderabile, che si possa reggere con sempre vie maggiore sicurezza e chiarezza ed efficacia, per molti anni. Qui è il *porro unum necessarium*, e *omnia alia adjicienter* non a noi, ma a quella patria, che sola ci preme. "

Adunque, o signori, anche i contrari alle convenzioni devono votarle per la vita del Ministero.

Io non domando all'onorevole Depretis, nè ad altri colleghi suoi, quanto si trovino sodisfatti di questa cresima dell'onorevole Bonghi. Aggiungo anzi che, senza approvarla, io benissimo mi rendo conto di un'evoluzione politica come quella del 19 maggio 1883; ma penso ancora, che qua il paese non ci manda per subordinare i suoi grandi interessi morali e materiali alle effimere contingenze di un qualsiasi partito politico. Così, o signori, non si educano i popoli all'amore e al rispetto delle istituzioni. (*Oh! oh! a destra e al centro — Bene! a sinistra*)

Presidente. Non interrompano, lascino che continui il suo discorso.

Baccarini. Comunque sia, tornando alle convenzioni, non posso non ripetere, prima di finire, queste poche parole di un ex-ministro, che non io, ma molti di voi avrete conosciuto e stimato, il senatore Gioia, pronunziate il 14 agosto 1862, a proposito di un affare relativamente minuscolo, quello del canale *Cavour*.

Egli diceva:

" Quello che mi disgusta e mi offende, è il vedere come il Governo del mio paese s'impegni in un sistema e in un ordine di cose, che gli frutterà molestie e danni gravissimi. "

Danni gravissimi, penso anch'io, e fossero soltanto materiali!

Ma pur troppo la via, sulla quale ci si guida, parmi quella, ed anche peggiore, percorsa già dai Governi di un grande paese vicino, sotto la monarchia di luglio, e sotto il secondo impero.

Quando vennero i tristi giorni, quei Governi caddero senza aiuto e senza rimpianto, perchè l'anima della nazione li aveva già abbandonati.

Possa l'amore ai veri e grandi interessi della patria, illuminare ed ispirare anche questa volta il voto del Parlamento italiano. (*Applausi prolungati a sinistra e al centro — Molti deputati vanno a congratularsi coll'oratore.*)

Presidente. L'onorevole Baccarini ha dato occasione a diversi deputati di chiedere di parlare per fatti personali.

Il primo è stato l'onorevole Bonghi.

(Non è presente.)

Non essendo presente, do facoltà di parlare all'onorevole Prinetti.

(Conversazioni — Molti deputati stanno intorno all'onorevole Baccarini.)

Onorevoli colleghi, lascino che l'onorevole Baccarini ascolti gli oratori che parlano per fatto personale.

Prinetti. Non tema la Camera che io abusi della sua pazienza. L'onorevole Baccarini nel suo splendido discorso ha confutato, si può dire, punto per punto tutto ciò che io ho avuto l'onore di esporre alla Camera. Io, nella mia modesta convinzione, credo che le sue confutazioni non siano assolute, e che si possa ad esse rispondere con qualche speranza di successo. Ma il regolamento mi vieta di fare oggi una replica, ed io non la faccio.

Presidente. Si deve limitare al fatto personale.

Prinetti. Mi limito a quei tre punti nei quali l'onorevole Baccarini, pronunciando il mio povero nome, ha tacciato di inesattezza, e di errore dati, e cifre, che io ho avuto l'onore di esporre alla Camera. Mi concedano i miei onorevoli colleghi di dire le ragioni per le quali credo immeritate queste censure.

A proposito della percentuale, e dei dati, sui quali io aveva fondate le mie argomentazioni, l'onorevole Baccarini ha detto non essere esatta la differenza (che io valutava nel 7 e mezzo per cento) che io attribuiva al prezzo del carbone, e degli altri metalli, che sotto forma di materia prima o lavorata, ci vengono dall'estero. Ma io, onorevole Baccarini, prendo le sue stesse cifre. Egli ha detto: come volete che il carbone, il quale nel 1882 non è costato che 14 milioni, porti una differenza così sensibile, come quella che voi venite a denunziare alla Camera? Ebbene, il carbone impiegato nel 1882, per le due reti continentali italiane, importa 14 milioni; anzi qualche cosa di più, si avvicina ai 15. Sono dunque 450 tonnellate a 33 lire.

E poichè l'onorevole Baccarini ha ammesso che il costo del carbone nei paesi che io presi a paragonare, ossia nella Germania e nella Francia, è di un terzo inferiore a quello che in Italia, abbiamo appunto che la differenza è di 10 milioni, la quale sopra un traffico di 180 milioni, dà il 5 e mezzo per cento.

Non avendo dati positivi per valutare in una cifra esatta la differenza precisa che veniva dal prezzo dei metalli, io l'ho valutata nell'uno e mezzo per cento; potrò aver errato di qualche cosa, ma non si può tacciare d'inesattezza assoluta la mia asserzione che la differenza nel costo del ferro portasse al 7 per cento, quando potrà forse portare al 6 e mezzo o al 6 o tre quarti per cento.

L'onorevole Baccarini ha poi detto: ma voi non avete tenuto conto della differenza di costo nel personale. Signori, permettete che io vi dica che anche in questa questione io mantengo la mia asserzione. Infatti, il personale in Italia, nei primi gradi della gerarchia ferroviaria, non costa per niente affatto meno che in Francia; siamo agli stessi stipendi, anzi vi è una differenza a nostro danno ed è questa: che il personale addetto alla sorveglianza ferroviaria è più numeroso in Italia che non negli altri paesi; e questo per ragioni speciali di legislazione e di consuetudini nazionali.

Inoltre dovete considerare, o signori, che la spesa del personale è in rapporto in certo qual modo fisso colla spesa chilometrica e non si modifica sensibilmente, in proporzione dell'aumento del traffico; e questo è anche naturale, perchè il cantoniere, il sorvegliante, il capo stazione non cambiano a seconda del traffico che si verifica sopra una linea.

Ora, queste considerazioni, che tornano a vantaggio delle ferrovie italiane, mi avevano fatto molto dubitare di meritare la censura che l'onorevole Baccarini mi ha rivolta; ma ho ricorso alle informazioni più precise che per me si potevano avere, e sono queste informazioni che io mi permetto di portare alla Camera, quantunque a dire il vero sia un po' alieno dal discendere a particolari; ma accusato, io mi difendo.

Presidente. Purchè non ecceda il fatto personale.

Prinetti. Non mi pare di uscire dal fatto personale. Io non eccedo, signor presidente, le censure che l'onorevole Baccarini rivolse ai fatti o alle cifre che io presentai.

Presidente. Ma le censure non danno diritto a parlare per fatto personale; si attenga al fatto personale.

Prinetti. Quanto alle linee francesi, la Paris-Lyon-Méditerranée diede per il personale il 48 per cento delle spese di esercizio; il Nord diede il 34 per cento; il Midi anch'esso il 48. Noi dell'Alta Italia siamo al 66 per cento sulle spese di esercizio. Questo, per mostrare quanto sia infondata questa considerazione: che il personale

in Italia costi meno che altrove. E, nel 1881, non ostante l'aumento enorme che abbiamo avuto nei proventi e l'aumento anche enorme che abbiamo avuto nelle spese di esercizio, non siamo rimasti che al 63: perchè il cammino ascendente nel numero del personale è stato infinito e non accennava peranco a cessare.

Vengo ora all'altro fatto personale a cui mi ha dato occasione l'onorevole Baccarini.

L'onorevole Baccarini non so di che cosa mi accusasse, allorchè chiese conto a me della differenza di 1,600,000 lire, calcolata nel valutare la percentuale sulle tariffe nuove in confronto delle tariffe vecchie. Io questa cifra la ho presa dalle risposte che il Ministero ha dato alle domande della Commissione; e, per parte mia, non ho nessun diritto e nemmeno nessun criterio per porre in dubbio cifre ufficiali. La sua censura, quindi, non è a me che deve esser rivolta; ma ai documenti che a ciascun di noi sono stati distribuiti.

Passo oltre; e vengo al punto più serio delle obiezioni.

Presidente. Non è il momento di rispondere alle obiezioni; Ella, onorevole Prinetti, ha soltanto diritto di parlare per fatto personale; mi duole, ma io la devo richiamare alla osservanza del regolamento.

Prinetti. Scusi, signor presidente, l'onorevole Baccarini nella seduta di sabato si è rivolto direttamente a me, ed ha detto: veda, onorevole Prinetti, Ella ha calcolato al 62 per cento la percentuale delle Meridionali, mentre quella percentuale non è del 62, ma del 69. Ora, siccome questa osservazione viene ad infirmare, non il mio ragionamento, ma la base di esso, io credo di aver diritto di difendere i dati che ho portato innanzi alla Camera.

Presidente. Mi rincresce, onorevole Prinetti, ma le confutazioni non possono dar luogo a fatto personale. Aspetti un'altra occasione.

Prinetti. Allora rinuncio a parlare. Mi riserverò di rispondere quando la discussione sarà giunta all'articolo relativo alla percentuale.

Presidente. Sta bene.

Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Gabelli.

Lo prego di accennare il suo fatto personale e di attenervisi strettamente.

Gabelli. Il mio fatto personale è costituito da una parte intera del discorso dell'onorevole Baccarini. Però la Camera non abbia paura che io debba parlare lungamente.

Presidente. Non può parlare che per fatto personale.

Gabelli. Mi atterro strettamente a quanto pare a me che costituisca un fatto personale.

L'onorevole Baccarini s'è rivolto a me, in certo modo, come se io fossi, se non l'unico, il principale accusatore dell'opera sua; mentre a me pare di non esserlo stato.

Egli, per sostenere quello che gli parve dover essere la sua difesa contro di me, si è appoggiato ad alcuni punti che io credo necessario di rischiarare.

Il punto principalissimo sul quale egli ha basato la sua argomentazione è che la legge del 1879 obbligava a costruire le linee contemporaneamente. Ora la Camera sa perfettamente che quella legge non imponeva tale contemporaneità.

Essa faceva obbligo di presentare le tabelle per gli assegni e di stabilire l'ordine con cui dovevano essere costruite le linee.

Era da questa presentazione di tabelle che doveva nascere la classificazione delle linee. Le tabelle sono state presentate dall'onorevole Baccarini; è adunque a lui che risale la colpa, dell'aver dato mano a parecchie linee nello stesso tempo. La legge del 1879 dava la preferenza per la costruzione a tutte le linee, per le quali le provincie avessero anticipata una data somma.

Ma questa preferenza, quantunque fosse stata domandata dalla maggior parte delle provincie, (ciò che si era preveduto fin da quando si discusse la legge) lasciava intatto il principio.

Era chiaro che se tutti avessero chiesto la preferenza offerendo l'anticipazione delle somme, non poteva ritenersi che a tutto si dovesse dar mano. Sarebbe stata illusoria la condizione. Poichè la legge stabiliva che una classificazione dovesse avvenire in ordine di priorità di tempo, quell'ordine e non la contemporaneità, per obbedire alla legge, doveva essere stabilito.

L'onorevole Baccarini, mi dice che per le risposte avute dal Governo deve essere ritenuto che il sistema medesimo seguito finora, della contemporanea costruzione, cioè, di molte linee, sarà anche in avvenire seguito. Non lo nego e non l'ho negato. Ma è questa appunto una delle principalissime ragioni per le quali ho combattuto e combatto le convenzioni, e per la quale dichiaro che voterò contro al Ministero che ce le ha proposte.

È per me un cattivo, un disastroso metodo quello che fu adottato dall'onorevole Baccarini, e del quale al solo onorevole Baccarini risale la responsabilità. Ed anche tenendo conto all'onorevole Genala delle difficoltà creategli intorno da

quanto ha fatto il suo predecessore, non posso a meno dal rifiutarmi di approvare siffatto metodo. Scuso in parte l'onorevole Genala, ma non posso non deplorare che non abbia avuto il coraggio necessario a cambiare la via tracciata dall'onorevole Baccarini.

L'onorevole Baccarini ha detto che se colle convenzioni si venisse a modificare la legge del 1879, e particolarmente a determinare un'ordine di priorità che rimanderebbe a tempi lontani la costruzione d'alcune linee, non molti sarebbero nella Camera quelli che seguirebbero l'onorevole Gabelli. Sarei io, soggiunse l'onorevole Baccarini, uno dei pochi che consentirebbero coll'onorevole Gabelli. Questa asserzione ha fondamento nella credenza che molto influenti siano qui dentro le passioni dell'interesse per la propria provincia, per il proprio comune o per la propria regione; che insomma il particolare vantaggio parli troppo alto anche quando siano in gioco i grandi interessi dello Stato.

Io ho una più alta idea del patriottismo della Camera italiana, e sono persuaso che, quando abbisognasse portare la questione sugli interessi dei singoli in confronto degli interessi generali d'Italia, la Camera italiana non esiterebbe un solo momento a seguire l'esempio che ci ha dato la Francia; abolirebbe cioè in gran parte la legge del 1879, come l'Assemblea francese ha in gran parte abolito quella del 1878. Davanti al grande interesse d'Italia devono tacere, ed io son sicuro che tacciono qua dentro, tutti gl'interessi individuali.

In quanto ai danni venuti alle costruzioni per il modo in cui le ha condotte l'onorevole Baccarini, non è possibile parlarne ora, perchè andrei fuori del fatto personale. Sarà il caso di discuterne quando si giungerà agli articoli relativi alle costruzioni. Allora sentirà la Camera quanto siano stati gravi i danni prodotti dal sistema Baccarini, per quanto l'onorevole Baccarini li neghi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli per fatto personale. Lo prego di accennarlo.

Lugli. Avrei preferito tacere, e ciò per due ragioni: la prima per un riguardo alla Camera, la quale, avendo prestata costante e religiosa attenzione all'importante discorso dell'onorevole Baccarini, dessa è alquanto stanca; poi per un riguardo all'onorevole Baccarini stesso, inquantochè, se in oggi io mi trovo in un indirizzo politico diverso dal suo, pur tuttavia conservo per lui quella stima e quella riverenza, congiunte ad un sincero affetto, cui non verrò meno anche dovendo replicare alle parole ch'egli ha dette non troppo giustamente al mio indirizzo

Egli mi ha fatto l'alto onore di pronunciare il mio nome molte volte durante il suo discorso, talchè il mio nome mai come in questi giorni suonò sì frequente al difuori e dentro quest'Aula; ond'è bene che io mi scagioni da certi appunti da lui mossi, e che non credo di meritare.

L'onorevole Baccarini si è studiato di mettere in contraddizione l'onorevole Lugli del 1877 coll'onorevole Lugli del 1884. Egli ha detto: se l'onorevole Lugli del 1877 combatteva le convenzioni Depretis, deve necessariamente, come ingegnere, combattere oggi le convenzioni del 1884 perchè queste sono peggiori di quelle.

Prima di tutto io potrei rispondergli che in quest'Aula non vi sono nè ingegneri, nè avvocati, ma solo deputati, e quindi come uomo politico, potrei avere le mie ragioni abbastanza giustificate, e di una natura molto più elevata, per dover subordinare le idee dell'ingegnere di allora a quelle dell'uomo politico dell'oggi.

Fortunatamente ciò non si verifica. Non è vero che l'ingegnere del 1877 sia in contraddizione coll'ingegnere del 1884. Nell'opuscolo che nel 1878 stampai facendo la critica alle convenzioni Depretis, opuscolo che non avrei mai creduto venisse tolto dal polverio delle biblioteche, parlando della percentuale, non dissi, come mostra credere l'onorevole Baccarini, che la percentuale del 62 e mezzo per cento fosse troppo elevata.

Quelle convenzioni, onorevole Baccarini, erano basate sopra un sistema molto diverso da quello ora adottato. Allora si parlava di un canone fisso a favore del Governo sopra un prodotto lordo di 150 milioni; il canone era stabilito in 45 milioni, locchè voleva dire che le Società assegnavano allo Stato sopra i primi 150 milioni di prodotto lordo 45 milioni, qualunque fosse la spesa di esercizio. Per quel prodotto iniziale si assegnava per conseguenza alle Società esercenti il 70 per cento sul prodotto lordo, cioè 105 milioni.

Ma fra il 70 per cento sul prodotto iniziale d'allora ed il 62.50 sul prodotto iniziale contemplato dalle presenti convenzioni, c'è già una grande differenza; cosicchè se in quel mio opuscolo io accennava essere sufficiente per le Società la percentuale del 62 per cento, mi pare che non vi sia punto contraddizione se in oggi mi adatto ad accettare il 62 e mezzo per cento; anzi vi è la conferma che io aveva ragione, tanto più che veramente la percentuale sul prodotto iniziale a favore delle Società può considerarsi limitata al 60, inquantochè, come dice opportunamente la Commissione nella sua relazione, il dipiù è il corrispettivo alle Società dovuto per gli oneri

maggiori ad esse addossati sia per l'aumento negli stipendi al personale delle strade ferrate Romane, sia per il loro concorso dato alle Casse pensioni e di soccorso.

Ciò posto vuol sapere l'onorevole Baccarini qual'è il maggior vantaggio che ottiene lo Stato colle presenti convenzioni in confronto di quelle del 1877, anche portando il prodotto iniziale dei 150 milioni a quello dei 212 milioni contemplato dalle convenzioni che discutiamo?

Eccolo in poche parole: colla convenzione del 1877 supponendo, come dissi, il prodotto iniziale portato a 212,000,000, la percentuale dal 70 per cento risulta di 66. 05. Dunque se in oggi assegniamo alle Società solo il 62 e mezzo, vuol dire che vi è una notevole differenza e tale da giustificare pienamente la mia condotta presente in confronto di quella da me tenuta nel 1877.

La differenza fra 140,980,000 lire, che tanto è l'importare dei 212,000,000 moltiplicato per 66 e mezzo, in confronto dei 132,500,000 lire che si pagherebbero oggi alle Società, la differenza, dico, è di 8,460,000 lire.

Se infatti l'onorevole Baccarini applicherà al prodotto iniziale dei 212 milioni la percentuale del 66 e mezzo troverà a favore delle Società come corrispettivo d'esercizio lire 140,980,000; se applicherà poscia allo stesso prodotto la percentuale accordata dalle presenti convenzioni, avrà la somma di lire 132,500,000, una differenza cioè in meno a favore delle Società di lire 8,480,000 annue. Ma andiamo avanti.

L'onorevole Baccarini ha toccato anche dei periodi successivi al prodotto iniziale. Ebbene, vediamo che cosa si verifica mettendo a confronto le convenzioni del 1877 colle presenti.

Nelle convenzioni del 1877, sulle somme maggiori del prodotto iniziale, lo Stato accordava il 68 per cento alle Società di percentuale; ebbene, nel mio opuscolo io dichiarava di accettare come equa quella percentuale sui maggiori prodotti, nè mi pare proprio di trovarmi con me stesso in contraddizione oggi se accetto il 56 per cento per i primi 50 milioni in più, e se per i 50 milioni successivi ammetto il 50 per cento. Se vi è modificazione è in vantaggio dello Stato, e di ciò non credo mi si possa fare rimprovero. Tuttociò rispetto ai corrispettivi assegnati alle Società. Rispetto allo Stato, la differenza in favore delle presenti convenzioni in confronto di quella del 1877 è anche più evidente.

Si parla troppo di regali che colle presenti convenzioni si fanno alle Società esercenti. È bene vedere se anche lo Stato ci guadagna. Vediamo un poco le convenzioni del 1877, se sono identiche

a quelle del 1884 nei beneficii assegnati allo Stato.

Prendiamo per confronto i prodotti delle tre reti principali delle ferrovie del 1883, ed applichiamo a questi le due convenzioni.

Il prodotto lordo delle reti maggiori fu nel 1883 di 187,809,227 lire. Secondo le convenzioni Depretis, applichiamo il canone fisso di 45 milioni sopra i primi 150 milioni, ed il 42 per cento sulla differenza per raggiungere i 187 milioni e rotti; il totale beneficio, secondo le convenzioni dell'onorevole Depretis, a favore dello Stato, risulta di 60,879,875 lire. Vediamo un po' quale risultato si avrà applicando le convenzioni che discutiamo. Prendendo per base lo stesso prodotto del 1883, di 187 milioni circa, applichiamo il 27 e mezzo per cento, che è il corrispettivo dovuto allo Stato a seconda delle convenzioni presenti ed avremo lire 51,637,274, ed a questo aggiungendo il 10 per cento, cioè lire 18,780,922 che costituiscono i fondi di riserva, perchè nelle convenzioni dell'onorevole Depretis tutte le spese contemplate dai fondi di riserva erano a carico del bilancio dello Stato; si avrà così il beneficio totale dello Stato di lire 71,418,196. Facendo la differenza fra 71,418,196 che sono i beneficii dello Stato con le convenzioni che discutiamo, in confronto di quelli dati dalle convenzioni del 1877 e riconosciuti, come accennai, in lire 60,879,875 si ha la differenza a favore dello Stato in più colle convenzioni presenti di 10,538,321 lire.

Mi pare dunque, o signori, che, se ho azzardato nella discussione generale, analizzare ed approvare le linee generali del progetto, mi pare, ripeto, che io fossi pienamente giustificato, nè che mi si potesse tacciare d'incoerenza neanche come ingegnere.

Una sola cosa non sono arrivato a comprendere, e cioè l'autorità mia invocata dall'onorevole Baccarini in appoggio della sua tesi, autorità che proprio sento di non avere.

L'onorevole Baccarini mi ha voluto collocare fra l'onorevole Magliani e l'onorevole Genala, ed io ho il debito, per avermi posto in così buona compagnia, di doverlo proprio ringraziare, inquantochè nessuno dei tre si può al certo accusare di contraddizione.

Dovrei ora intrattenervi sulla somma dei 300 milioni circa, che tanti ne sono richiesti, per il capitale sociale occorrente alle due Società di esercizio, inquantochè l'onorevole Baccarini ha voluto anche in questa parte mettere in contraddizione quanto scrissi sull'argomento nel 1877 con quanto ho esposto nel mio ultimo discorso.

Ebbene, è vero che io nel 1877 dichiarai di non comprendere come si chiedessero alle Società

200 milioni di garanzia pei quali lo Stato si obbligava corrispondere l'interesse del 6% annuo, dal momento che per esercitare le linee si ritenevano bastanti 40 milioni. Ma allora si trattava veramente di un prestito. Oggi colle presenti convenzioni non si tratta di un prestito, ma si tratta di un capitale di 265 milioni che le Società sborsano allo Stato per l'acquisto del materiale mobile.

Trattasi quindi di un capitale speso nell'acquisto del materiale occorrente per esercitare le linee, il quale proprio non ha niente che vedere coi 240 milioni contemplati nelle convenzioni dell'onorevole Depretis. Per conseguenza l'appunto fattomi dall'onorevole Baccarini di essere cioè in contraddizione con me stesso anche in questa parte mi pare proprio destituito di fondamento.

Non ho altro da aggiungere. (*Bravo! Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole Cavalletto ha chiesto di parlare per fatto personale. Lo prego di indicarlo.

Cavalletto. Sarò brevissimo. Il fatto personale...

Voci. Forte! forte!

Cavalletto. Forte! Se farete silenzio mi udirete, perchè io parlo abbastanza forte.

L'onorevole Baccarini citando alcune parole da me pronunziate quando si trattava la soluzione di una controversia coll'impresa Guastalla, volle mostrarmi inconsequente perchè oggi approvo il disegno di legge presentato...

Voci a sinistra. No, no.

Cavalletto. (*Con forza*) Volle mostrarmi inconsequente; questo suonano le parole dell'onorevole Baccarini; altrimenti la citazione ch'egli ha fatto sarebbe stata inutile, sarebbe stata superflua.

Ma l'onorevole Baccarini doveva citare anche le raccomandazioni ch'io feci qui quando si discusse la prima volta sull'esercizio ferroviario governativo. Se si trattasse oggi di approvare un contratto come quello che ci legava alla Südban, alla Società dell'Alta Italia, direi: respingiamolo. Io non sono nè comunardo, nè socialista, nè devoto ai banchieri; io qui sono devoto all'interesse del mio paese. (*Benissimo!*) Ero favorevole allo esercizio di Stato, ma la infelice esperienza che ne abbiamo fatto mi ha costretto a convertirmi. L'onorevole Genala ci ha presentato un sistema di esercizio che mi ha persuaso; io in coscienza lo accetto, (*Benissimo!*) e respingo ogni rimprovero di contraddizione e d'inconsequenza. E non ho altro da dire. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Onorevole Bonghi, le do facoltà di

parlare per un fatto personale; ma la prego di accennarlo e di attenersi strettamente.

Bonghi. Il mio fatto personale è quello che è definito dal regolamento: il sentirsi attribuire opinioni contrarie alle espresse. Infatti l'onorevole Baccarini ha tentato di mettermi in contraddizione quando io con mio grande rincrescimento non era presente alla Camera. Del che non intendo fare nessuna censura a lui, ma a me solo, giacchè non avrei dovuto mancare anche il terzo giorno di trovarmi presente al principio della seduta per ascoltarlo; quantunque per il momento che egli ha voluto scegliere nella discussione, io avrei dovuto essere come l'auditore di Giovenale, *auditor tantum* e non avrei potuto rispondere subito.

Certo, signori, è molto comodo il trincerarsi dietro il regolamento per modo d'averne, dei molti mezzi per aver ragione, il più forte, quello che gli altri non possano rispondere. Ora mantengo all'onorevole Baccarini il suo vantaggio, e perchè l'onorevole presidente non abbia a richiamarmi, mi restringo solo a difendermi me stesso dalle accuse che l'onorevole Baccarini ha tentato di farmi.

E prima di tutto, come altre volte si è fatto in questa Camera, egli è andato a ripescare un mio discorso del 1868, del quale io era così perfettamente dimentico che ho dovuto pregare l'onorevole Gabelli, che l'aveva citato prima di lui, di dirmi quando e come io l'avessi fatto. (*Risa*)

Così sono riuscito a ripescarlo e con mia grande fortuna sono riuscito a scoprire che oggi, dopo 19 anni, io potrei ridire quelle stesse parole che l'onorevole Baccarini ha letto alla Camera, perchè non si troverebbero punto in contraddizione con le opinioni che l'onorevole Baccarini ha creduto che io tenga in questo momento rispetto alla legge che la Camera discute.

Con quelle parole, che io non ripeterò, perchè già mi duole, per il tempo della Camera, che sieno state riferite una volta, io censurava le leggi nelle quali più cose diverse sono messe insieme.

Ed io rivolgeva questa censura ad una legge la quale, come sono riuscito a scoprire rileggendo il mio discorso, (*Si ride*) conteneva tre parti: l'una, la vendita delle strade ferrate dello Stato; l'altra, la formazione di alcuni gruppi di tutte le strade ferrate del regno; la terza, la mutazione radicale del tracciato delle strade ferrate in una regione importante del regno.

Ora io non credeva che queste tre parti fossero organicamente collegate insieme; io credeva che soprattutto l'ultima, quella che mutava il tracciato delle strade ferrate in una regione importante del regno, fosse siffatta da dar luogo al sospetto che

fosse stata introdotta nella legge, non perchè avesse nessun legame necessario colle altre due, ma per agevolare l'accoglimento di quelle.

Io diceva che mancava un vincolo di unità nella legge. Ora l'onorevole Baccarini può mostrarmi che avevo torto? Egli non era nato allora alla vita parlamentare, e non poteva allora, come non potrebbe ora, mostrarmi che avevo torto.

Baccarini. Si sa.

Bonghi. Ma quando anche lo potesse fare, io non sarei obbligato a ritenerlo con lui che quella legge avesse quell'unità della quale a me pareva che difettasse.

Ma perchè io persisterei a ritenere che quella legge non aveva quella unità, dovrei ora con lui consentire che la legge che ci sta davanti non abbia quell'unità che in quell'altra mancava? Per me in quella legge l'unità mancava, e in questa invece l'unità vi sta così chiara davanti, che se voi divideste la concessione dell'esercizio alle Società private dalle costruzioni alle stesse accordate, e mi divideste le costruzioni dall'obbligo fatto a queste Società di fornire esse il capitale in quel modo che la legge prescrive, se voi divideste queste tre parti della legge, io non potrei più accettarla.

Io accetto la legge in questa unità sua, perchè mi pare che con questa unità i vantaggi dello Stato superino i benefici delle Società; perchè io credo che l'una parte della legge, concessa coll'altra, assicuri allo Stato quel beneficio complesso che io vedo nella legge, che egli chiama dannosa.

Dunque la citazione da lui fatta era interamente fuor di luogo.

Che nelle leggi non si debbano mescolare materie opposte, materie diverse, è una delle regole più elementari di una buona legislazione, ma che le leggi debbano essere troncate, dimezzate, monche per effetto di cattivi sospetti, di cattivi pregiudizi che può suscitare il presentarle complete è un principio non meno nocivo dell'altro di riunire materie disperate.

Io debbo anzi lodare il Ministero di non aver temuto di affrontare questi sospetti, e di aver presentato alla Camera una legge nella quale da una parte (come vuole questa Camera, e soprattutto come quelli che mi stanno di fronte hanno voluto nel 1876) si provvede che le strade ferrate siano commesse all'esercizio privato, e dall'altra parte che sia assicurata la esecuzione in minore tempo, e con minore danno dello Stato, delle strade ferrate deliberate con una legge nella quale la responsabilità dell'onorevole Baccarini non è certamente lieve.

Io credeva che l'onorevole Baccarini, nel suo lungo discorso col quale non ho compreso, se egli volesse offendere la legge, o difendere se stesso; se egli volesse attaccare la coerenza del progetto del Ministero, o difendere se dall'incoerenza che altri gli attribuisce; io credeva che egli dovesse soprattutto rendere grazie al Ministero d'aver trovato un mezzo perchè quella legge del 1879 fosse eseguita più sollecitamente e con minore danno per le finanze del paese.

Adunque la prima citazione dell'onorevole Baccarini è stata del tutto fuori di luogo; non ha menomato punto la mia coerenza, ed io ho potuto difendermi con la maggiore facilità e schiettezza.

Sebbene, come tutti sanno, e l'ho detto tante volte, io non pretenda di non avere cambiato da ventun anno a questa parte; non credo di non avere progredito in nessuno dei miei concetti; lascio a quelli che si compiacciono di vedersi cristallizzati nelle loro idee di venti anni addietro la consolazione di rimanere in quella forma cristallizzata: io se mi avessi a pentire di qualche cosa, sarebbe di ciò che, dopo ventun anno, penso in qualche punto del tutto nella stessa maniera; ma non mi dolgo per nulla se ho variato, o progredito nell'ordine e nello sviluppo delle mie idee. Ma, come dico, non ho variato punto.

Ora viene la seconda censura, od il secondo vantaggio, per dire meglio, che l'onorevole Baccarini ha voluto trarre da altre mie parole non dette, ma scritte. Io aveva scritto per non parlare, ed ora invece mi trovo costretto a parlare per avere scritto. (*ilarità*)

L'onorevole Baccarini ha citato (e qui se erro in qualche cosa, mi corregga, perchè io non era presente, e debbo stare a quello che mi fu riferito da altri), ha citato alcune mie parole, anzi ha citato le parole datemi per risposta dall'onorevole presidente del Consiglio, quando io ebbi a dire che, come non approvavo un altro disegno di legge già spento, così non amavo la *regia* dell'onorevole Baccarini rispetto alle strade ferrate. Io non so davvero se l'onorevole Baccarini nel fare questa citazione abbia avuto l'intenzione di mettermi in contraddizione coll'opinione che io ho espresso ora, ma domando io: come avrebbe potuto farlo, egli che ha speso due giorni per persuadermi che il suo progetto era tanto diverso da quello che ci sta dinanzi? Come potrebbe ora mettermi in contraddizione, dal momento che io rigettava il suo progetto, ed accetto questo in discussione? (*Si ride*) Se è adunque così come

egli dice, maggior coerenza della mia è impossibile che egli la possa immaginare.

Ma l'onorevole Baccarini da quell'uomo destro che è (*Mormorio*), destro a Sinistra (*Ilarità*), ha voluto valersi di alcune parole colle quali io giudicai la situazione politica presente.

Quelle parole rappresentano il mio libero apprezzamento così della situazione politica attraverso la quale siamo passati, come di quella d'oggi.

Convieni l'onorevole Baccarini in quest'apprezzamento? Crede egli che io abbia ragione? Crede che ci siamo davvero avviati a formare una maggioranza nella quale, spente, seppellite, cancellate certe divisioni di persone che non hanno più nessun fondamento in un'idea, si abbiano soltanto delle idee per ragione della nostra unione politica? Crede egli che questa sia la verità? Se così crede, nessuno più contento di me, dappoichè il giudizio mio sarebbe confermato dal suo. Ovvero gli rincrebbe, che un numero sufficiente di persone si sia raccolto nel Parlamento per reggere un Governo con qualche stabilità? Pare a lui nociva questa stabilità? Crede di dover muovere censura, perchè le idee sieno il solo fondamento di questa unione? Mi dica dove, dunque, egli trova a dire, non in un interesse di parte, meschino e povero, dove egli trova a dire nell'interesse pubblico che, in ciò che ho avvertito, in ciò che a me è parso di vedere, ci sarebbe un male pubblico. E, se mi è parso di veder giusto, ebbene, si congratuli con me che io abbia usato espressioni chiare per un fatto vero, per un fatto che par vero anche a lui.

Ma egli dice: voi, col ragionare così, avete convertito la questione delle strade ferrate, una questione tecnica, in questione politica; e la questione delle strade ferrate non è, nè punto nè poco questione politica: deve rimanere una questione in tutto e solamente tecnica. Ma, mi dica l'onorevole Baccarini, crede egli poi che io sia così ingenuo (*Si ride*) da immaginarmi che, nello affermare che la questione presente, davanti alla Camera, non sia politica, egli colga nel vero, o dica qualche cosa che non gli sia ispirata dalla molta sua arte nel dire, piuttosto che dal desiderio di esprimere realmente avanti al paese e avanti alla Camera la situazione che egli censurava poco avanti me di avere espresso, invece, assai chiaramente?

Baccarini. Ufficio di parlare per fatto personale.

Bonghi. Gli par egli che possa non esser politica una questione di questo genere? Io intendo, o signori, che ci possano essere convinzioni assai ferme in questa Camera, le quali, pur ammet-

tendo che la questione sia divenuta politica, dicano: ci ha delle ragioni teoriche, delle ragioni di principio, delle ragioni di utilità pubblica, più forti dell'aspetto politico della questione, per cui, non ostanto apparteniamo alla maggioranza che regge la presente amministrazione, siamo obbligate a separarcene; io intendo e rispetto queste convinzioni: esse partono da una chiara conoscenza della questione tecnica, e della questione teorica, e non è possibile di fare ad esse nessun rimprovero. Se l'onorevole Baccarini è di questi, io mi congratulo con lui; ma che fosse mosso da tale convinzione dovrebbe parere al paese più chiaro di quello che non sia. Io temo che al paese parrà (e se nella mia supposizione vi è qualche cosa che a lui sembri disagiata, lo assicuro che io parlo d'apparenze, che nessuno può meglio distruggere di lui stesso), io temo, dico, che al paese parrà, ed anche a me pare che questo non sia troppo chiaro.

Io accetto la soluzione proposta dal Governo anche considerando la questione da un punto di vista teorico e tecnico. Ma se pare politica a me, che cosa parrà all'onorevole Baccarini? Crede egli che non passata la legge (giacchè su per giù vuol dire questo) potrebbe, per qualunque buona volontà del Ministero, non accadere una crisi ministeriale? O crede egli che, nella condizione delle cose, non vi sia un partito nella Camera il quale crederebbe, data questa situazione, data questa crisi, di dover esso giungere al Governo? E che cos'è una situazione di questa natura per la quale se si vota in un modo un Governo cade, in un altro nasce? Mi sa dire l'onorevole Baccarini se questa situazione si possa chiamare altrimenti che politica? E nella stessa guisa che egli vuole, nella legge presente, si scindano tre cose che sono intimamente connesse, cioè l'esercizio, la costruzione, ed il prestito, così pretende egli che, anche nella mente del deputato, si scinda il voto tecnico dal voto politico? Vuole l'onorevole Baccarini che un deputato arrivi a non accorgersi quale situazione produca dando il voto in un modo, e quale altra votando diversamente? E che un deputato non veda che, producendo l'una o l'altra situazione, non è solamente da questo punto che egli trarrà questo suo criterio, ma dovrà trarlo da tanti e ben più gravi criterii concernenti tutto il complesso dell'organismo dello Stato? (*Bravo!*)

Vuole l'onorevole Baccarini che i colleghi suoi siano giunti a questo punto?

Io credo di no; poichè l'onorevole Baccarini aspetta che questi possano, una volta o l'altra, riportare lui al Governo. E che onore gli ver

rebbe se dovesse essere retto da persone così cieche, come vorrebbe che fossero quelle che reggono il Ministero attuale?

Dunque, signori, mettiamoci nel vero. Io credo che il Ministero meriterebbe gran biasimo se, come ho detto in altre occasioni, sciaguratamente venisse posta la questione politica, quando non fosse il caso di metterla, o venisse posta per una ragione che non concernesse tutto l'insieme delle cose del Governo, ma solamente a fine di turbare il diritto dei deputati.

Un Ministero che così facesse, meriterebbe gravissima censura. Ma, signori, nel caso presente ha il Ministero la possibilità di non rendere politica la questione?

La questione politica non nasce da sé, ma viene da tutto quanto un avviamento della Camera. E badate, signori, che di questo io potrei essere responsabile meno degli altri colleghi.

Una voce. E il fatto personale?

Presidente. Onorevole Bonghi, la invito a non scostarsi dal fatto personale.

Voci. No, no!

Presidente. Io l'ascolterei con piacere, ma innanzitutto debbo fare il mio dovere; per la qual cosa la prego di attenersi al fatto personale.

Bonghi. Io era per finire, onorevole presidente, anche senza la benevola avvertenza di quel mio collega! (*ilarità*) Adunque io diceva: la questione politica è l'effetto di un avviamento preso dalla Camera da otto e più anni; l'effetto di tante vostre deliberazioni; l'effetto dell'obbligo che il Governo ha contratto con voi; l'effetto di una legge, e di tutta quanta una situazione politica che si è andata creando; rispetto a questa questione ferroviaria, da lungo tempo. E lo stesso rigetto della legge, sarebbe causa di una situazione politica assai diversa dall'attuale, di una situazione politica che vi potrebbe produrre danni assai maggiori di quelli che ne potrebbero derivare dalla legge che volete respinta. (*Bravo!*)

Presidente. Onorevole Baccarini, Ella ha chiesto di parlare per un fatto personale; ma siccome Ella dovrà nel corso della discussione, rispondere a molti fatti personali, così parmi che potrebbe riservarsi di rispondere a tutti insieme; se però Ella desidera parlare subito, gliene do facoltà.

Baccarini. Io sento di dover dichiarare che questi discorsi di un'ora per fatto personale non può dirsi che riguardino soltanto quello che io ho detto; e mi riservò di parlare una volta sola

su tutti i fatti personali apparsi già o che verranno poi.

Pel momento mi permetto una risposta sola all'onorevole Bonghi. L'onorevole Bonghi si lagna, e così hanno fatto altri, che io li abbia accusati di contraddizione. Io non ho accusato alcuno; mi sono valso del mio diritto di citare i loro libri, le loro opinioni, quando le trovai conformi a quelle che professo io; e quindi parmi sia stata la mia una citazione a cagion d'onore. Ripeto che non accuso alcuno di contraddizione; si mettano essi d'accordo con loro stessi.

Bonghi. Provi a farlo Lei.

Presidente. Non interrompano. Continui onorevole Baccarini.

Baccarini. Onorevole Bonghi, per conto mio ci penso io: quanto agli altri abbiano pazienza di lasciarsi giudicare sui loro atti pubblici e, se loro dispiace, non scrivano.

Bonghi. Chiedo di parlare per un fatto personale. (*Mormorio — Interruzioni nell'emiciclo*).

Presidente. Ma, onorevoli colleghi, così si rispetta il decoro della Camera? Onorevoli deputati, o si reclinano ai loro posti, o scioglierò la seduta.

Onorevole Baccarini, ripigli il suo dire.

Baccarini. Poichè sento che l'onorevole Bonghi domanda ancora di parlare per un altro fatto personale, dichiaro che tanto il mio partito è preso e nessuno mi smuoverà dalla linea che mi sono prefissa. Non baderò più a questioni personali di questa specie, da qualunque parte mi vengano, e non risponderò che nel merito della questione che stiamo trattando. L'onorevole Bonghi domandò a me, se non creda corretto quello che egli ha detto riguardo alla situazione politica, in quel brano che mi permisi, ed era nel mio diritto, di citare, perchè appunto do importanza alle cose che scrive l'onorevole Bonghi.

Io l'ho citato e vi ho anche dato un valore, soggiungendo che io comprendeva un'evoluzione politica come quella del 19 maggio, pur non sapendo, nè curandomi di chiedere se l'onorevole Depretis, e coloro che lo seguono nel novello indirizzo insieme all'onorevole Bonghi, se ne sentissero contenti.

Non sono io che devo dare questo giudizio; questo si deve chiedere a quelli che ormai si trovano in compagnia dell'onorevole Bonghi, e possono dividere le idee dell'onorevole Bonghi, le quali egli sa benissimo che io, pur rispettandole, non divido nè posso dividere.

L'onorevole Bonghi poi ha voluto fare, con una circonlocuzione un po' troppo lunga, delle considerazioni dirette a mostrare che, nel mentre io mi lagao che si tragga la politica in mezzo, io stesso ve la introduca.

Ognuno può pensare quello che vuole delle mie intenzioni, ma vi è un limite a farlo; perchè se l'onorevole Bonghi è avvezzo a parlar chiaro, credo che egli pensi che io sono avvezzo a parlar più chiaro di lui.

Per questa questione, creda o non creda alle mie parole, io mi sottoscriverei per la vita ministeriale dell'onorevole Depretis durante un triennio, purchè rinunciasse alle convenzioni, obbligandomi a non aprir mai bocca: (*Si ride*) lo dico con sincerità, anche per cinque anni, (*Parità*) tanto prima a me di ritornare al Governo, come suppone l'onorevole Bonghi.

L'onorevole Bonghi si meraviglia; ma io non sono tanto ingenuo da credere che, per esempio, questa legge sarebbe stata votata il 16 maggio 1883 dall'onorevole Bonghi.

Ho citato l'esempio del 1862. L'onorevole Depretis ministro dei lavori pubblici, quando si discusse sulla convenzione delle Meridionali, aveva contrattato colla Casa Rotschild; la Commissione introdusse, per emendamento, una intera convenzione fatta col Bastogi. Altro che emendamento, è variazione intera e sostanziale, onorevole Bonghi!

Ebbene il Governo lasciò discutere tutta intera la nuova convenzione, e non fece questione di Gabinetto. Vede dunque che anche in queste grandi questioni si possono discutere gli interessi del paese, senza farne questione di partito. Ed ho finito.

Presidente. Così sono esauriti i fatti personali...

Bonghi. Scusi, io aveva chiesto di parlare.

Presidente. Accenni il suo fatto personale, onorevole Bonghi.

Bonghi. Mi pare che me ne abbia dato ragione l'onorevole Baccarini.

Presidente. Ma lo accenni.

Bonghi. Mi ha attribuite opinioni contrarie a quello che ho espresse. (*Parità*)

Presidente. Allora ha facoltà di parlare.

Bonghi. Io intendo dire due cose sole. Io comprendo che l'onorevole Baccarini citi, allorchè gli paiono appropriati, brani dei discorsi pronunziati dai suoi colleghi, senza nessun'altra intenzione che di giovare di ciò che in quei discorsi

vi sia di conforme all'opinione sua ed ai suoi desiderii, e di mostrare che quei colleghi, nel dire quelle cose, dicevano cose contrarie a quelle che oggi dicono. (*Rumori*)

Io però sono di parere che le cose scritte dai colleghi non debbono essere mai citate nella Camera; e che anche le cose dette dai colleghi nella Camera debbano essere citate con grande parsimonia.

Ed infatti non mi rendo mai colpevole di questo peccato, se peccato è; e ne ho in compenso di non assumere mai la fatica di trovare i colleghi in colpa.

Ma io sospetto che se volessi, per esempio, occuparmi a rileggere i discorsi dell'onorevole Baccarini, troverei anche parole sue, le quali sarebbero d'accordo con l'opinione mia.

Baccarini. Lo faccia.

Bonghi. Non lo faccio. E se l'onorevole Baccarini vuol persuadermi del contrario, la faccia lui questa fatica. (*Oh! — Si ride*)

Un'altra osservazione io voglio fare ed è molto breve. L'onorevole Baccarini ha discusso sul volere o non voler fare la questione politica; sul farla lui o non farla; su quel che il Ministero dovrebbe fare per abbandonar la legge, e via via.

Tutti questi discorsi avrebbero bisogno, per trovar fondamento, di una comparazione delle diverse situazioni. Quando questa comparazione si facesse, si vedrebbe che le questioni politiche non si fanno quando si vogliono, non si agitano quando si voglia, non sono dipendenti dal volere di un deputato, e neanche parecchie volte del Ministero.

Le questioni politiche s'impongono: nascono da tutta quanta una situazione del Governo e della Camera.

E chi non avverte che qui, oltre la questione tecnica (rispetto alla quale sono contrario all'onorevole Baccarini) c'è una questione politica lampante e di importanza, chiude gli occhi alla luce e sarebbe impossibile aprirglieli in qualunque maniera.

Presidente. Esauriti così i fatti personali, viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Lacava.

Ne do lettura:

“ La Camera, accettando in massima il progetto di legge, passa alla discussione degli articoli. ”

L'onorevole Lacava ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno. (*Segni di attenzione*)

Lacava. Signori, non debbo dissimulare dinanzi a voi la dolorosa impressione che mi ha fatto l'ultima parte del discorso dell'onorevole Baccarini, a cui mi lega una lunga ed inalterata amicizia; intendo della parte morale colla quale ha finito il suo discorso intorno a questo disegno di legge.

Io non mi aspettava che l'onta dei sospetti sparsi fuori di questa Camera in una parte della stampa ed in alcuni comizi, fosse venuta qui a condensarsi nelle parole di uno che fu una volta consigliere della Corona e che aspira a ritornarvi. *(Bravo! — Interruzioni)*

E ciò non fa torto all'onorevole Baccarini, poiché chiunque si trova in questa Camera ed aspira a reggere il proprio paese, adempie al mandato ed al compito che spetta al deputato.

Egli è vero che l'onorevole Baccarini ha dato a quella parte del suo discorso la forma di ricordi storici e, dirò anche, l'addentellato di un articolo di legge; ma egli stesso si accorgeva che tutto questo non poteva elevarsi a base giuridica della sua proposta.

Signori, si parla della inchiesta delle Meridionali e del contratto delle Meridionali; ma qual confronto vi può essere fra quel contratto e questo che sta ora innanzi a noi? Quello venne di strarforo alla Camera e non presentato dal Governo, invece questo è stato presentato dal Governo del nostro paese, è stato discusso negli Uffici ed esaminato da una Commissione composta di 18 autorevoli membri di questa Camera, fra i quali l'onorevole Baccarini, da una Commissione che ha tenuto moltissime sedute e ha discusso per lungo e per largo queste convenzioni.

Come è possibile parlare del contratto delle Meridionali ed assimilarlo a questo che ci sta dinanzi? In quello, onorevoli colleghi, vi era un appalto di costruzioni ed esercizio e sub-concessioni, in questo non c'è che un esercizio ed una facoltà del Governo per le costruzioni.

E poi, onorevole Baccarini, avete chiamato in scena anche il contratto della Regia senza osservare che parlate del contratto della Regia dinanzi ad un Governo ed una maggioranza che non lo creò ma lo sciolse. Ecco quello che pur dovevate osservare. *(Movimenti)*

Ma l'onorevole Baccarini, alludendo ai firmatari delle convenzioni ha evocato, in suo aiuto l'articolo sesto della legge sull'inchiesta ferroviaria e sull'esercizio dell'Alta Italia, col quale si prescrive che il Consiglio di amministrazione chiamato ad amministrare provvisoriamente l'esercizio di Stato dell'Alta Italia, non poteva esser

composto di membri del Parlamento, cioè di senatori e deputati.

Prima di tutto in quel progetto di legge presentato dall'onorevole Baccarini questa proposta non c'era. Questa proposta invece venne dalla Commissione che esaminò quel progetto e fu da lui accettata. E per qual motivo la Commissione propose e la Camera accettò quell'emendamento? La Commissione nella sua relazione, mi pare dell'onorevole Nervo, dice che siccome quel Consiglio di amministrazione sedente in Milano non assomigliava ai Consigli di amministrazione delle altre Società ferroviarie, che si riuniscono una volta o due al mese, ma doveva giornalmente e continuamente sedere perchè era investito di tutte le funzioni di amministrazione di quella vasta azienda ferroviaria, non potevano esser chiamati a farne parte i senatori e deputati, appunto perchè questi dovendo compiere alte funzioni politiche non si volevano da queste distrarre. Ecco la sola ragione e non altra.

L'onorevole Baccarini ha invocato ancora la legge delle incompatibilità parlamentari, ma questa riguarda i deputati e non i senatori, e debbo ricordare che diversa è la costituzione del Senato da quella della Camera?

Nel Senato vi sono impiegati dello Stato incompatibili coll'ufficio di deputato; nel Senato sono amministratori di Società ed altri dignitari che per le loro qualità o funzioni non possono essere eletti alla Camera dei deputati, appunto perchè, come dicevo, è diversa la costituzione del Senato. Tali sono le leggi nostre, e la legge delle incompatibilità non può a questo applicarsi. *(Rumori)*

E che significa, che a' piedi di queste convenzioni si leggano nomi di uomini che hanno firmate altre convenzioni, alcune delle quali deplorare e condannare? Noi non dobbiamo guardare i firmatari delle convenzioni, ma dobbiamo osservare le condizioni e le cautele di cui queste convenzioni sono circondate, e studiare se le condizioni di esse convengano agli interessi dello Stato, se le cautele sono efficaci e serie, o inutili ed illusorie.

Io comprendo che alcuni nomi si ripetono in tutte le convenzioni consimili, ma si ripetono perchè sono i nomi di quelli che soli hanno i capitali.

Per esempio, se dovessi fare studiare delle grandi opere idrauliche, delle arginazioni ed inalveamenti di fiumi, o la difesa di una città dalle inondazioni, io mi dirigerei cento ed una volta all'onorevole Baccarini; come se dovessi consi-

gliare la difesa di un accusato dinanzi alle Corti d'Assise io consiglierei scegliere uno dei migliori avvocati; ma quando si tratta di capitali, nè io nè l'onorevole Baccarini siamo al caso di poterli offrire, quindi bisogna ricorrere a quelli che li hanno.

Obbligo dei Parlamenti non è di guardare i nomi, obbligo dei Parlamenti è solo quello di studiare bene le convenzioni che si fanno, qualunque sieno i nomi.

L'onorevole Baccarini ha fatto un lungo processo contro le Società anonime. Io potrei fare un controprocesso per dimostrargli quanto di utile hanno compito le Società anonime nella storia della civiltà, a cominciare dal taglio dell'istmo di Suez al traforo del Gottardo, da quelli in costruzione degl'istmi di Panama e di Corinto, a tante altre opere colossali compiute e da compiersi in tutte le parti del mondo.

Una voce a sinistra. Non in Italia.

Lacava. Verremo anche all'Italia.

Inoltre il nostro Codice di commercio ha dimolto modificata la costituzione delle Società anonime. Esso ha reso molto più responsabili i membri dei Consigli di amministrazione, ancorchè altolocati, per cui si renderanno più difficili le frodi e le appropriazioni indebite in danno degli azionisti.

L'onorevole Baccarini però nel fare la storia delle Società anonime non ha affatto rammentato le Società anonime di costruzione e di esercizio delle ferrovie, ed ha fatto soltanto la storia di quelle che hanno solamente costruito. Le grandi Società anonime seguono una legge suprema e costante, ed è quella che esse s'immedesimano col credito e con le condizioni finanziarie dello Stato. Quando il credito dello Stato è alto, le Società fioriscono, e viceversa quando lo Stato si dibatte fra le strettezze finanziarie, come fino ad alcuni anni indietro si è dibattuto lo Stato italiano, anche le Società anonime sono poste in condizioni da non potero durare, specialmente se contrassero patti a loro sfavorevoli; onde invece di continuare nelle loro imprese spesso finiscono per fallire, o perdere la loro cauzione.

L'onorevole Baccarini ha fatto anche il processo dei *forfaits*, cioè dei contratti a prezzo fatto.

Ma è proprio l'onorevole Baccarini che grida contro questa specie di contratti? Ma non erano contratti a *forfaits* quelli che egli intendeva di fare col suo progetto di legge del 1878?

L'onorevole Baccarini ha parlato contro i collegi

arbitrali. Ma come? io trovo che nel suo progetto di legge del 1883 ci proponeva i collegi arbitrali.

Ma l'onorevole Baccarini (e qui vengo all'Italia) ha fatto un largo, e lungo processo alla Società delle Meridionali.

Permetta che io aggiunga un'appendice, un articolo al processo: ed è la convenzione tra questa Società ed il Governo approvata dalla legge del 1881, che porta la firma dell'onorevole Baccarini! Ebbene, da quella data, cioè dall'approvazione di quella convenzione, comincia la prosperità vera della Società delle Meridionali.

Nessuno può smentire che gli utili delle azioni di quella Società dal 5 passarono al 7 e mezzo. Io non dico che l'onorevole Baccarini abbia fatto male; ma certa cosa è che per la Società delle Meridionali da quell'epoca cominciò la sua prosperità e floridità. Ebbene, quando si fece quel contratto, nessuno portò in questa Camera sospetto alcuno, appunto perchè veniva fatto da un consigliere della Corona. Quando si è su quei banchi (*accennando ai banchi del Ministero*) non è permesso, ilmenomo sospetto, ilmenomo dubbio.

L'onorevole Baccarini ha creduto rilevare un passo di una mia relazione; cioè ha letto un brano di quella sul bilancio dei lavori pubblici dello scorso anno, nella quale io scriveva delle parole severe (e le sostengo ancora e le confermo) contro l'appalto dell'esercizio delle Calabro-Sicule dato alle Meridionali. Io ho deplorato e stigmatizzato sempre le conseguenze di quel contratto. Ma perchè? Perchè principalmente in quel contratto alle spese di esercizio si univano e confondevano ancora alcune spese in conto capitale, e perchè non era possibile, e non è possibile ancora, discriminare le une dalle altre spese. Onde avviene che nel nostro bilancio ogni anno la spesa prevista di 3 milioni, per compensare l'esercizio passivo delle Calabro-Sicule, raggiungeva con i bilanci definitivi, e con progetti di maggiore spesa, i 4 milioni e mezzo, i 5 i 6 e più milioni all'anno. Quando io riferii, su quel bilancio trovai che da 3 milioni si era quasi a 6. E perchè questo? Perchè, come vi dissi, fu cattivo il contratto; perchè in quel contratto non furono distinte le spese di esercizio, da molte delle spese in conto capitale, e perchè quel contratto non è a base di compartecipazione al prodotto lordo; compartecipazione accettata dall'onorevole Baccarini nel suo progetto di legge del 1883, e ribadita nelle convenzioni che ora esaminiamo.

Io ho accennato alla convenzione del 1881 che tanto bene fece alla Società delle Meridionali; e ricorderete che a quel contratto era anche ag-

giunto il patto del riscatto da parte dello Stato delle ferrovie di loro proprietà. L'onorevole Baccarini, certo facendo gl'interessi dello Stato, annuì ad alcuni benefici verso la Società delle Meridionali, alla condizione del riscatto; onde probabilmente potè nell'animo suo rettilissimo aver influenza il patto del riscatto, per dare dei compensi, nell'esercizio, alla Società delle Meridionali.

Ma il riscatto pattuito dall'onorevole Baccarini non fu eseguito. Io non voglio per ora parlarvi della questione del riscatto, perchè sarà un punto del mio discorso nel quale, me lo permetta l'onorevole Baccarini, a me pare che pesi sopra di lui la responsabilità (e lo dimostrerò) per non essersi poi fatto il riscatto delle Meridionali.

L'onorevole Baccarini, non soltanto nel suo discorso di avant'ieri, di ieri e di oggi ha combattuto ed accusato la Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, ma fece molte volte lo stesso anche fuori di questa Camera, non ostante che egli per qualche tempo fu anche membro di quella Commissione.

Ma, per fortuna nostra (dico nostra: perchè io ho avuto l'onore di appartenere alla detta Commissione d'inchiesta sull'esercizio ferroviario), tutte le sue accuse poggiano su di alcuni calcoli aritmetici *ad usum Delphini*; e con queste egli crede di infirmarne l'operato. Ma non è da un interrogatorio di più o di meno, non da un numero di deposizioni maggiore o minore che si può giudicare dell'operato e delle conclusioni di quella. Domando a voi, o signori, quale Commissione che si rispetta, quale Corte di giustizia, quale Comitato o Consiglio deliberante fonda le sue apprezzazioni, i suoi giudizi soltanto sul numero degl'interrogati o delle loro deposizioni, anzi che su tutto il complesso di circostanze e di fatti. La Commissione d'inchiesta girò tutta l'Italia, da capo a fondo; fu anche nelle isole; volle, proprio come San Tommaso, giacchè di questo santo si è più volte parlato in questa discussione, toccare, vedere e sentire; e dopo aver raccolto tutta una serie complessiva di fatti ed esaminati tutti i sistemi ferroviari diversi, nostrani e stranieri, essa, alla base di questi formulò le sue conclusioni e non su i soli calcoli aritmetici, di un interrogatorio di più o di meno. Io non avrei creduto che l'onorevole Baccarini avesse dato peso a tale argomento che, prima di lui, toccarono anche gli onorevoli Sanguinetti, Bertani e Favale; non avrei creduto, cioè, che egli avesse dato tanto peso al numero degli interrogati, come se mandato di quella Commissione così im-

portante fosse stato quello di registrazione di soli interrogatorii.

Se fosse stato questo il mandato, e se la Commissione che concluse per l'esercizio privato delle ferrovie avesse dovuto poggiare sul numero dei deponenti i suoi convincimenti, questi sarebbero dipesi da una specie di nuovo plebiscito, e come da un contatore meccanico sarebbe rimasto vittorioso quel sistema, che avrebbe avuto un numero maggiore di voti.

Ma davvero, poi, questi interrogatorii sono quali dicono gli onorevoli Baccarini ed i colleghi sopra citati?

Io mi permetto di leggere un estratto, che mi è costato non poca fatica, un estratto d'interrogatorii dai diversi volumi della Commissione d'inchiesta; volumi che, come sapete, non si leggono: perchè questo è il destino delle relazioni che fanno le Commissioni d'inchiesta.

Ne ho, o signori, una prova lampante in questa Camera. Qualcuno ha parlato di quella Commissione senza leggerne neppure l'indice dei suoi atti.

Per esempio, si è detto della Commissione d'inchiesta che non ha studiato nè trattato delle tariffe. Ebbene, o signori, è una questione di indice. Basta leggere l'indice degli atti della Commissione d'inchiesta, e si trova che alle tariffe sono dedicate ben 240 pagine, cioè quasi un volume sui sette è dedicate alle tariffe!

Ritorno alla famosa questione degli interrogatorii. Vi leggo l'estratto degli interrogatorii e trovo che furono favorevoli all'esercizio governativo 6 ingegneri, e favorevoli all'esercizio privato 10; militari 2, tutti favorevoli all'esercizio governativo; avvocati, 6 favorevoli e 6 contrari; (meno male gli avvocati si contrabilanciano!) negozianti, 7 favorevoli, e 5 contrari; spedizionieri, 3 favorevoli, nessuno contrario; professori, 1 favorevole, 4 contrari; pubblicisti, 2 favorevoli, e 1 contrario; banchieri, 1 favorevole, e 2 contrari; possidenti, 3 favorevoli, e 1 contrario; ispettori di ferrovie, 1 favorevole e 2 contrari; delegati delle Camere di commercio, 4 favorevoli e 5 contrari; costruttori, 1 favorevole; consiglieri provinciali, 2 contrari; ingegneri di miniere, 1 contrario; tutto sommato: furono 37 favorevoli e 42 contrari.

Quindi non stanno neppure quei tali calcoli sui quali si è fatto tanto fondamento, non una volta, ma a più riprese da alcuni oppositori.

L'onorevole Baccarini, per combattere anche le conclusioni della Commissione d'inchiesta, chiamò in aiuto le Camere di commercio, e disse: non

si è tenuto conto di esse, le quali, su 69, 62 furono contrarie all'esercizio privato...

Baccarini. No 50.

Lacava. ...Vuol dire che sono meno.

Mi meraviglio che non si sieno pronunziate tutte nello stesso senso. E la ragione è che si è fatto supporre a tutte le Camere di commercio, composte, come sapete, la più parte d'industriali e commercianti, che le tariffe ferroviarie saranno basse nell'esercizio governativo, ed alte nell'esercizio privato; come se l'esercizio ferroviario fosse un servizio pubblico che debba pesare sulla totalità dei contribuenti, e non invece su quelli che si servono delle ferrovie.

Ecco la ragione per cui voi troverete che le 69, o 58 o 50 che sieno, Camere di commercio sono favorevoli all'esercizio governativo anziché al privato. In esse si è fatto strada, come dicevo, la credenza che col l'esercizio governativo si abbassano le tariffe, di modo che tutti i contribuenti avrebbero alla loro volta da pagare per coloro che viaggiano in ferrovia o per diporto o per loro affari.

L'onorevole Bertani, a cui sono legato da lungo tempo da amicizia sincera, ed affettuosa, chiamò la Commissione di inchiesta Commissione *compiacente*. Permetta, onorevole Bertani, Ella ha pronunziato una parola con molta leggerezza.

L'onorevole Bertani, che tanto ha studiato, e studia la storia dei partiti parlamentari nella nostra Camera, ed è così minuto storico di essi, avrebbe dovuto ricordare come questa Commissione nacque, e come si svolse. Io rammenterò che quando i sei deputati che fecero parte di quella Commissione furono nominati dalla Camera, io era portato nella lista di coloro che non erano accettati all'onorevole Depretis, ed io con altri fummo eletti, non dirò contro la sua volontà, ma per lo meno senza il sussidio dei voti di lui e dei suoi amici.

Ha voluto chiamare Commissione *compiacente* una Commissione, della quale facevano parte sei senatori, che erano tutt'altro che favorevoli all'onorevole Depretis, ed alle sue idee. Vi parlo del Brioschi, del Bombo, del Cadorna, del Torelli, del De Vincenzi, del Verga e del Bertolò-Viale allora deputato, e vi pare questa una Commissione, che si possa dire composta di persone *compiacenti*? Mai no.

La Commissione esaminò documenti ed atti, ma sempre con equanimità; e venne a quella conclusione favorevole all'articolo 4 della legge del 1876 votandola con maturità di giudizio e non come l'onorevole mio amico Bertani con *distinzioni* sottili disse di aver votato sì quell'articolo, ma non

con l'intelletto. Ora mi si potrebbe domandare: perchè quella Commissione composta di elementi così disparati (c'erano di tutti i partiti, oltre i senatori e i membri nominati dal Governo) fu unanime nelle conclusioni? E perchè quando i membri di essa si riunirono le prime volte, apparve in quelle tornate tanto evidente e manifesta la corrente delle due opinioni diverse, essendo alcuni assolutamente decisi per l'esercizio governativo ed altri per l'esercizio privato delle ferrovie, perchè avvenne poi che le due opinioni finirono per riunirsi in un voto unanime della Commissione, che io mi permetto di leggere perchè brevissimo? Ecco il voto della Commissione d'inchiesta unanime dei suoi 15 membri: "Le ragioni adottate da una parte e dall'altra vennero naturalmente ponderate dalla Commissione, la quale in apposita adunanza, presenti tutti i 15 suoi membri, deliberò ad unanimità essere preferibile che l'esercizio delle strade ferrate italiane venga affidato all'industria privata."

Per chi, come diceva, ha avuto la pazienza (e sono stati pochi certamente) di leggere quei sette grossi volumi dell'inchiesta, la ragione è facile a capirsi. La ragione principale, anzi unica, fu quella che la Commissione d'inchiesta considerò il servizio ferroviario, dirò meglio, il problema ferroviario come servizio pubblico e come servizio industriale.

Divise questo servizio nei suoi due elementi, e studiò come organizzarlo in modo che l'uno non discapitasse di fronte all'altro, e quando la Commissione credette avere trovato il modo di attuare quest'organizzazione, allora le due opinioni cominciarono a fondersi assieme. Si disse: allo Stato l'ingerenza massima nelle tariffe, negli orari, nel numero dei treni e nella sorveglianza sull'esercizio; viceversa alle Società private la trazione o la manutenzione. Quindi prevalse anche il concetto: allo Stato la proprietà delle ferrovie, alle Società private l'esercizio, non potendo avere lo Stato tutta quella libertà d'azione, tutto quella forza e potere che gli è necessario sulle Società, quando sono proprietarie ed esercenti.

Così la Commissione d'inchiesta votò, come vi ho detto, l'esercizio privato, e nel tempo stesso aggiunse essere necessario il riscatto delle Meridionali anche perchè prevalse il sistema delle due reti longitudinali. Ecco spiegata, o signori, l'unanimità della Commissione, ed indicate le ragioni di quel voto, che non si poggiò certamente su quei tali interrogatori nè sulla loro proporzione aritmetica. Chi questo negasse non ha letto o non ha voluto approfondire gli atti della Commissione d'in-

chiesta. L'onorevole Simonelli, e ne parlo perchè egli sa con quanta deferenza io sento e studio le cose sue, l'onorevole Simonelli nega la possibilità di organizzare la separazione di questi due elementi di cui il servizio ferroviario si compone, cioè il servizio pubblico da una parte e il servizio commerciale ed industriale dall'altra. Ma, me lo perdoni l'onorevole mio amico, nel suo discorso egli affermò la proposizione senza dimostrarla, e si limitò, se non m'inganno, o pure fu qualche altro oratore, che non ricordo, si limitò dicevo, a rinfacciare l'esempio dell'Olanda riportato negli atti della Commissione d'inchiesta, perchè colà l'esercizio privato è dato a Società private e la proprietà delle ferrovie appartiene allo Stato, osservando che era quello esempio troppo poca cosa.

Io nel proseguo del mio discorso spero dimostrarvi che per risolvere il problema ferroviario non bisogna mai uscire al di fuori del proprio paese, poichè ogni volta che noi ci riportiamo ad esempi stranieri saremo quasi sempre nell'errore. Ma in questo caso non si tratta di portare esempi stranieri per esaminare la percentuale od il fondo di riserva che può variare non solo da nazione a nazione, ma da linea a linea, come io quando parlerò della percentuale cercherò di dimostrare; però qui l'esempio straniero calza perchè dimostra, non solo la possibilità, che altri non credono di separare i due servizi, ma il possibile divenuto reale.

Io risponderò ancora, con un argomento *ad hominem*, al mio amico Simonelli, che questa separazione la trovò possibile uno dei suoi più autorevoli amici, l'onorevole Baccarini, il quale la accettò e la proposè nel suo progetto di massima o criteri del 1883.

Io ho detto che l'ha accettata l'onorevole Baccarini nel suo progetto di legge, sebbene dal suo discorso or ora finito ho osservato in verità che comincia anche egli a rinunziarvi, poichè in questo suo discorso disse che non voleva, e che era inutile dire quale fosse la sua opinione sull'esercizio se governativo o privato. Nè io gliela domando; soltanto, giacchè egli giudica così severamente e con tanta energia le opinioni di tutti, permetta che io discuta anche le sue.

Quello adunque che a me importa è di conoscere qual era la sua opinione quando era ministro, cioè quando egli presentò la legge sui criteri del 1883.

Ricorda che in quel tempo, ho dovuto difenderlo.

Egli potrebbe rispondermi che non ha bisogno della mia difesa, ma io che ho protestato, sin dal

principio del mio discorso, sentita amicizia per lui, debbo francamente dirgli che ho dovuto difenderlo da parecchie accuse, quando presentò quel progetto di legge.

Si disse che egli presentando quel progetto di legge, poggiato sulle conclusioni della Commissione d'inchiesta, l'avesse presentato non per sostenerle, sibbene per farle cadere come caddevo, poichè non furono discusse dalla Camera.

L'altra accusa fu sul riscatto delle Meridionali, di cui vi intratterò quando vi parlerò di questo soggetto; ma io che lo stimo debbo ritenere (e me ne è garanzia il suo carattere, e non posso dubitare delle sue intenzioni) debbo ritenere che quando propose con quel progetto di legge le conclusioni della Commissione d'inchiesta, lo fu col desiderio che queste divenissero legge dello Stato.

Se nonchè confesso lealmente, che dopo il suo discorso, nel quale ha fatto l'elogio continuo dell'esercizio provvisorio di Stato delle ferrovie dell'Alta Italia, comincio anche io a dubitare di quella mia convinzione. Io sono stato a sentirlo con tutta la maggiore attenzione; ma dal momento che non dice la sua opinione, per un sistema o per l'altro; per l'esercizio di Stato o per l'esercizio privato; dal momento che egli invece ci ha vantato tanto l'esercizio di Stato dell'Alta Italia; dovrei concludere che anche in lui è cominciato a scuotersi la convinzione, varie volte da lui manifestata sull'esercizio privato.

L'onorevole Baccarini disse, che egli attaccava queste convenzioni dal punto di vista finanziario, amministrativo, tecnico, e politico-morale.

Io ho cominciato da quest'ultima sua parte, ed ora esaminerò la parte finanziaria.

L'onorevole Baccarini, nella parte finanziaria volle portare dinanzi a voi uno dei tanti suoi argomenti ad effetto, pur dicendo che egli non era finanziere. A me, che non mi sento il coraggio di dirmi neppure studioso di questioni finanziarie, permettete di trattare alla mia volta anche questa parte della sua argomentazione, colla quale cercò d'impressionare la Camera.

Distinguiamo, egli disse, nei presenti contratti quella parte che si riferisce all'esercizio, e teniamo anche separati i patti relativi al materiale mobile.

E soggiunse, mentre la Società per l'esercizio non corre alcun rischio e sono largamente compensate dal 52 e mezzo per cento per le spese di esercizio; mentre, per fare andare avanti il detto esercizio, tenendo conto dell'interesse sulle stazioni, di 15 o 16 milioni al mese, non hanno bisogno di un grande capitale circolante, perchè

dopo qualche tempo si va avanti coi prodotti dell'esercizio stesso, e fissava la somma necessaria pel capitale circolante dai 30 ai 40 milioni; le stesse Società vengono poi a partecipare agli utili dell'esercizio per un capitale massimo di 315 milioni, cioè 135 milioni della Società Mediterranea e 180 della Società Adriatica. Mi consentirà l'onorevole Baccarini, se io affermerò alla Camera, che per raccogliere tante inesattezze occorreva l'abilità oratoria, e dirò anche la sottigliezza del suo ingegno. Ed invero mi colloco per un momento nella ipotesi fatta dall'onorevole Baccarini riguardo al contratto di esercizio, e per un solo momento mi collocherò anche nell'altra ipotesi che chiamerò assurda, quella cioè, di considerare i patti dell'esercizio indipendenti da quelli che si riferiscono al materiale mobile.

È egli vero, o signori, che le Società, col 62 e mezzo per cento di spese di esercizio, non corrono alcun rischio, come l'onorevole Baccarini ha asserito? Non voglio parlare di coefficienti straordinari, del rischio che trovano le Società nello assumere l'esercizio delle ferrovie, cioè delle crisi, degli incendi, delle carestie, delle guerre e degli accidenti stessi ferroviari.

Non voglio tener conto neppure della progressione costante del maggior prezzo della mano d'opera. Mi limito invece a considerare uno solo di questi coefficienti di rischio, quello del prezzo del carbone. Gli altri li abbandono. Metto da parte quindi qualunque accidente ferroviario, qualunque epidemia, qualunque carestia, tutto, e mi appiglio soltanto al rischio del carbone. L'onorevole Baccarini e la Camera non ignorano come nelle convenzioni dell'onorevole Spaventa del 1874 ed in quelle dell'onorevole Depretis del 1877, vi erano patti speciali per il carbone fra il Governo e le Società, ma in queste convenzioni, badi la Camera, non vi sono per il carbone patti speciali. Ebbene, i contratti del 1874 e del 1877 prendevano a base, come prezzo normale convenzionale, quello del carbone tipo a 40 lire la tonnellata, salvo a rivalere la Società o ad essere lo Stato rivaluto dalla Società della differenza del più o del meno sul prezzo normale. Società e Governo, in altri termini, stabilivano una specie di patto d'assicurazione sui prezzi del carbone. Sull'importanza e sulle conseguenze di questo patto di assicurazione delle convenzioni del 1877 e del quale si discusse nella Camera nel giugno 1878, permetta la Camera che io legga un apprezzamento molto autorevole.

Ecco ciò che diceva in questa Camera un autorevole membro di essa riguardo a quel patto,

pel quale l'alea del carbone era sotto specie di assicurazione fra la Società ed il Governo, mentre che nelle convenzioni attuali è tutto a carico delle Società:

“ Il contratto stabilisce che il prezzo del carbone sia normalmente di 40 lire per tonnellata. Quando il prezzo del carbone cresca, lo Stato rimborsa le Società; quando diminuisca, lo Stato riceve la differenza dalle Società. Questa che pare una condizione molto equa, è invece, secondo me, o forse m'inganno, una condizione onerosissima per lo Stato.

“ Ho voluto ricercare quale possa essere stato nei diversi anni il prezzo del carbone della qualità messa per tipo nel progetto delle convenzioni, vale a dire, Cardiff, doppio crivellato di prima qualità. Non potendo ricorrere alle fonti sociali, mi sono rivolto al mio collega della marina, il cui dicastero continuamente fa di questi acquisti sul luogo di produzione e trasporta i carboni a Genova o nell'Adriatico. Secondo i dati dell'ultimo decennio, il prezzo del carbone, depresso in una stazione ferroviaria come dice il contratto, importerebbe in media 43 lire all'incirca.

“ Ma non basta fermarsi alla media, quantunque la media avrebbe qualche cosa di grave; imperocchè, o signori, per ogni lira di aumento del carbone al di sopra delle lire 40, lo Stato deve pagare 600,000 lire alla Società; bisogna portar l'occhio sui prezzi di vari anni per vedere le conseguenze a cui potrebbe condurre questo patto.

“ Nell'ultimo decennio i prezzi del carbone furono di lire 41, 42.50, 37.60, 47.40, 52.90, 52.30, 48, 39.70, 37.20, 36.

“ Immaginando che il decennio venturo riproducesse le stesse condizioni di prezzo, la differenza arriverebbe quasi a 20 milioni che lo Stato dovrebbe rimborsare alla Società; che cosa poi dovrebbe dirsi degli anni in cui il carbone, invece di 40 lire, ne costasse 50, ed anche 52, come pure è accaduto?

“ Adunque questa questione del carbone ha una gravità grandissima, ed il contrapposto di rimborsare allo Stato quello che vale di meno è perfettamente illusorio, o quasi; inquantochè il prezzo medio, esempio l'ultimo decennio, supera quasi sempre quello di 40 lire.

“ Qui si potrebbe obiettare che qualche volta nei conti sociali si rileva una spesa minore nel costo medio del combustibile; ma ciò non dire che il carbone acquistato non è della qualità tipo che si prende per base nel progetto delle conven-

zioni; vorrà dire che la Società si serve di surrogati, o di altri carboni fossili più economici; vorrà dire che con tali espedienti la Società provvederebbe al proprio vantaggio, non mai a scarico del Governo; imperocchè mentre la Società spenderebbe poco nel combustibile formerebbe però il conto sulla base del carbone tipo pel quale abbiamo veduto che il prezzo medio supera quasi sempre le 40 lire per tonnellata. »

E sapete, signori, chi è questo autorevole nostro collega? È l'onorevole Baccarini, allora ministro dei lavori pubblici. (*Movimento*)

Nelle presenti condizioni, tutta l'alea del prezzo del carbone che per ogni lira a tonnellata di aumento, importa lire 600,000 è a carico delle Società, e non a carico del Governo. E come è che l'onorevole Baccarini affermava nel suo discorso che le Società non corrono alcun rischio? Come vedete mi sono riportato alle stesse sue parole pronunziate in altra occasione, quando era ministro dei lavori pubblici, per farvi osservare di quanta importanza sono le condizioni che il prezzo del carbone è tutto ed a solo rischio delle Società.

Per ogni lira d'aumento nel prezzo del carbone si dovrebbero togliere 600,000 lire dal 62 e mezzo per cento, cioè dalla percentuale in favore delle Società.

Ma il carbone per quanto è stato calcolato, mi si potrebbe dimandare, nelle convenzioni attuali? Nelle convenzioni attuali è stato calcolato a 32 lire la tonnellata e non a 40 come nelle convenzioni del 1877. E badate che si può ritenere essere un prezzo che non può scendere di più atteso che i noli sono estremamente bassi.

Ammissa poi l'ipotesi di un capitale circolante di 40 milioni, l'interesse di questo capitale deve cadere a carico della Società e sarebbe anche esso una deduzione della percentuale.

Ma, onorevole Baccarini, a delle Società che non avessero altro che 40 milioni di capitale, affiderebbe lei tutto l'esercizio ferroviario dello Stato? Affiderebbe, per non dir altro, a queste Società il materiale mobile e le scorte per oltre circa 250 milioni? Sarebbe così sufficientemente garantito lo Stato?

L'ipotesi poi che io chiamai assurda (non se l'abbia a male l'onorevole Baccarini) è quella di considerare l'esercizio indipendentemente dal materiale mobile.

Un esercizio di ferrovie non è possibile di poterlo considerare indipendentemente dal materiale mobile, come, per ipotesi, l'ha voluto egli considerare.

Non dirò io, ch'è elementare per tutti, che l'esercizio ferroviario è composto di tre sostanziali coefficienti, di tre sostanziali elementi, cioè il materiale fisso, il materiale mobile ed il personale. Sono questi i tre principali coefficienti, che costituiscono l'esercizio ferroviario, e mancando uno di questi non può esservi esercizio, e non havvi prodotto.

Nelle convenzioni del 1874 il materiale si dava in affitto alla Società delle Meridionali, la quale faceva un prestito allo Stato. Nelle convenzioni del 1877 anche le Società davano una cauzione di 200 milioni, fruttiferi d'interesse. Ed in seguito alle conclusioni della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, ed alla proposta di legge dello stesso onorevole Baccarini, si riconobbe la convenienza di rendere le Società esercenti proprietarie del materiale mobile. E perchè questo? Al triplice scopo di assicurare la buona manutenzione del materiale mobile, perchè è naturale cosa che la Società, la quale fa suo il materiale mobile, deve cercare tutti i mezzi a bene custodirlo; di addossare alle stesse Società le conseguenze dell'avarie e dei danni di forza maggiore che può soffrire il materiale mobile; e l'altra ragione, che sarebbe la terza, di dare allo Stato una garentia pecuniaria, perchè, come vi diceva, ad una Società che avesse solo 40 milioni di capitale non si affiderebbe l'esercizio di tutte le ferrovie dello Stato.

Restai sorpreso quindi quando l'onorevole Baccarini, nella discussione di *avant'ieri*, invece di aderire all'obbiettivo della vendita del materiale mobile, invece di sostenere questa forma, che egli stesso nel suo disegno di legge aveva proposta, perchè come sapete proponeva la vendita del materiale mobile, fosse venuto poi a combatterla.

E qui mi si permetta (sebbene io non abbia bisogno di difendere l'onorevole ministro delle finanze, perchè egli sa molto bene difendersi da sè) che io venga a scagionare l'onorevole mio amico Magliani da quell'accusa fattagli dall'onorevole Baccarini, cioè che, colla vendita del materiale mobile, si cerca di riparare ad una esigenza di finanza pel bilancio dello Stato, o come altri dissero, si faccia un prestito mascherato. L'onorevole Baccarini ricordò che anche l'onorevole Depretis cercava di avere una risorsa di 200 milioni, ed aggiungeva: vedete, non ci è stato di quella bisogno per il bilancio dello Stato, anzi dopo le convenzioni Depretis abbiamo abolito anche il macinato, e neppure ora questo bisogno vi è. Ma qui ritrao l'argomento. Appunto perchè non era esigenza del bilancio quella del Depretis, non ce n'è oggi bisogno, come non si avrebbe bisogno dei milioni

che si ricavano dalla vendita del materiale mobile con le attuali convenzioni, se si considerassero o ritenessero una esigenza del bilancio dello Stato.

Invece se il ministro delle finanze si procura da queste convenzioni 265 milioni per la vendita del materiale mobile, hanno tutt'altra destinazione che le casse dello Stato, per la ragione semplicissima, che sono destinati al riassetto delle linee ed alle nuove costruzioni... (*Interruzione a bassa voce dell'onorevole Sanguinetti*) 265 milioni, onorevole Sanguinetti, che m'interrompe, sono destinati così: 165 milioni per il riassetto delle linee esistenti ed il resto per le nuove costruzioni.

Ma torniamo all'argomento. Le Società per avere la proprietà del materiale mobile, devono pagare il prezzo allo Stato in 265 milioni, e volendo attenerci solamente alle reti continentali, 250 milioni, perchè non mi occupo della Sicula, per la quale il materiale mobile è calcolato a 15 milioni. Oltre di questa somma di 250 milioni le Società Mediterranea ed Adriatica, secondo lo stesso onorevole Baccarini, abbisognano di 40 a 50 milioni circolanti. Ciò posto, come potranno procurarsi le Società il capitale di 250 milioni da pagarsi allo Stato, più il capitale circolante? Le Società anonime, non hanno che un mezzo solo: quello di emettere azioni ed obbligazioni secondo il nostro Codice di commercio, il quale, notate, è molto più rigoroso del Codice di commercio di altri paesi; poichè in molti di questi trovate che le Società anonime possono emettere obbligazioni quante ne vogliono, mentre il nostro Codice stabilisce un limite e ciò nell'interesse degli azionisti delle Società stesse; limite per cui non si possono emettere dalle Società anonime obbligazioni al di là del capitale versato in azioni.

Io non comprendo come e perchè si vorrebbe impedire, alle due Società che si costituiscono, il modo di poter raccogliere il capitale corrispondente al prezzo del materiale mobile sotto forma di azioni, partecipanti agli utili dell'azienda ferroviaria, giacchè le Società anonime non esisterebbero senza un capitale in azioni; nè potrebbero ricorrere ed emettere obbligazioni, se non in proporzione del capitale versato in azioni. Ed è cosa naturale che queste azioni abbiano un utile, altrimenti sarebbe inutile di emetterle. La questione è, dunque, di misura nella designazione dei capitali e azioni corrispondenti agli utili. E qui fo osservare che la Commissione ha anche opportunamente introdotto nel contratto il limite massimo del capitale delle azioni che può partecipare agli utili. Il limite massimo è stato fissato dalla Commissione in 180 milioni per l'Adria-

tica, e 135 per la Mediterranea, oltre quel tanto di più che potrebbe corrispondere al materiale mobile, qualora ascendesse a maggior prezzo.

Ora, come si procurano questi 180 milioni per l'Adriatica e i 135 per la Mediterranea? Esaminiamo il congegno dei contratti per vedere se questa misura è giustificata. La Mediterranea, come è detto nelle convenzioni, deve avere un capitale in azioni di 135 milioni. Essa verrebbe nella cassa delle Società l'interesse del 5 per cento percepito sul fondo di riserva, cioè sul prodotto lordo.

Ma questo 5 per cento, percepito sui 135 milioni che la Società Mediterranea dà allo Stato per la compra del materiale mobile, e versato nella Cassa sociale, corre tutte le alee dell'azienda ferroviaria in quanto che si unisce al 62 e mezzo per cento, cioè alla percentuale. Se il 62 e mezzo per cento non bastasse alle spese che la Società deve fare per l'esercizio, ne seguirebbe che, per corrispondere a tali spese, dovrebbe prendere ciò che manca e coprire le deficienze dal 5 per cento che ha messo nella Cassa sociale. Dunque il 5 per cento è sottoposto ad alea; e non è esatto che la Società deve prendere sempre il 5 per cento, se il 62 e mezzo per cento a cui si unisce può non bastare a coprire le spese di esercizio.

Di più, dovendo la Società Mediterranea, oltre i 135 milioni che deve dare allo Stato per la compra del materiale mobile, avere ancora a sua disposizione un capitale circolante di 20, o 30 milioni, come lo stesso onorevole Baccarini ammetteva per poter andare avanti nell'esercizio, questo capitale circolante deve alla sua volta avere un compenso d'interessi che vanno pure essi a cadere sul 5 e sul 62 e mezzo per cento della percentuale.

Io qui non intendo di parlare di un'altra eventualità che può correre la Società Mediterranea, cioè dell'anticipazione alla quale può obbligarla lo Stato per le nuove costruzioni, poichè si potrebbe rispondere che a quest'anticipazione corrisponde anche un interesse; ma ancorchè la Società avesse un interesse sul capitale anticipato per le nuove costruzioni non vi è forse necessità di un altro capitale circolante per l'esercizio delle nuove linee?

Io ho voluto notare ciò, perchè ci spiega la ragione di tenere in alta misura il capitale azioni, affinchè la Società possa, al bisogno, emettere delle obbligazioni corrispondenti a questi impegni, oltre la necessità di tenere solido ed alto il credito della Società stessa.

E questo stesso capitale-azioni, che corre l'alea della perdita, e quindi dell'interesse come capitale industriale, corre anche l'alea del guadagno, poi-

chè come capitale industriale, se è possibile che abbia meno del 5 per cento, bisogna pure ammettere che possa avere anche di più. Ma questo di più fin dove può arrivare? Arriverà sino al 7 e mezzo per cento, poichè lì veramente sono le colonne dell'onorevole Ercole (*Si ride*), e non può andare al di là, poichè c'è un articolo nelle convenzioni che prescrive che, qualora passasse questo 7 e mezzo per cento, il di più si divide tra lo Stato e la Società.

Ora mi resta ad esaminare la Società Adriatica la quale si trova in una condizione diversa da quella della Mediterranea, poichè la Società Adriatica nasce dalla Società delle Meridionali, ma prego l'onorevole presidente e la Camera di voler rimandare a domani la continuazione del mio discorso. (*Bene! Bravo! — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore*)

Presidente. Onorevole Lacava, si sente stanco?

Lacava. Se l'onorevole presidente permette, io continuerei domani.

Presidente. Ella godrà del beneficio di cui hanno goduto gli altri; beneficio però che spero eccezionale.

Presentazione di una relazione.

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

Indelli. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sull'aggregazione di due comuni al Mandamento di Cori.

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

La seduta è levata alle ore 7,5.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

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

2° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercizio, 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 roggie Busca o 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. (203) (*Urgenza*)

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

17° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (25)

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

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

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

21° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

22° Aggiunte all'elenco delle opere idrauliche di 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)

30° Istituzione del servizio ausiliario per gli ufficiali della R. marina. (197-c) (*Urgenza*)

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

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

