

CCCXLVIII.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 17 DICEMBRE 1884

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il deputato Cerulli chiede sia dichiarata urgente la petizione registrata col numero 3490. — Seguito della discussione sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate. — Il deputato Sorrentino svolge un suo ordine del giorno. — Sull'ordine dei lavori parlamentari parla no i deputati Nicotera, Righi, Arnaboldi, Ferracciù ed il presidente del Consiglio. — Seguito della discussione sull'esercizio delle strade ferrate — Discorsi del ministro dei lavori pubblici e del deputato Peruzzi. — Il deputato Frola presenta la relazione sul disegno di legge per applicazione di alcuni consiglieri alla Corte d'appello di Torino.*

La seduta comincia alle ore 1, 25 pomeridiane.
Capponi, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Petizioni.

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

Cerulli. Anche a nome dei miei colleghi della provincia di Teramo, prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione n. 3490 e di trasmetterla alla Commissione che riferisce sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate.

(È dichiarata di urgenza.)

Presidente. Questa petizione, secondo il regolamento prescrive, sarà trasmessa alla Commissione che riferisce sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate.

Congedo.

Presidente. L'onorevole Plastino, per motivi di famiglia, chiede un congedo di 10 giorni.

(È concesso.)

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. Spetta all'onorevole Peruzzi di svolgere il suo ordine del giorno, che è il seguente:

“ La Camera, ritenendo il disegno di legge in discussione conforme al disposto dell'articolo 4 della legge del 20 giugno 1876 ed alle conclusioni della Commissione d'inchiesta, passa alla discussione degli articoli. ”

Peruzzi. Mi vien detto in questo momento che l'onorevole Sorrentino prenderebbe di buon grado il mio turno, anche perchè finora l'ultimo che ha parlato è stato il relatore della Commissione in favore, ed io pure sono iscritto in favore. In quanto a me non ho la più piccola difficoltà a cederli la mia volta.

Presidente. Onorevole Sorrentino, l'onorevole Peruzzi propone di cambiar turno con lei. Accetta?

Sorrentino. Sono a disposizione della Camera.

Peruzzi. Seusi, onorevole presidente, non è precisamente una proposizione la mia, è un consenso.

Presidente. Sta bene; anche per l'onorevole Sorrentino non è una proposta, è un consentimento; e poichè c'è il consenso di tutti o due, sono tutti d'accordo. *(Si ride)*

Leggo l'ordine del giorno dell'onorevole Sorrentino:

“ La Camera considerando:

1° Che in Italia non si è fatto ancora alcuno esperimento completo dell'esercizio ferroviario privato o governativo e che in cosa così grave è necessario che si compia la prova dell'uno e dell'altro sistema prima di appigliarsi ad uno di essi;

2° Che l'anfibio sistema che si propone, di una Regia cointeressata, non risolve il problema, ma lo complica;

3° Che alle attuali ferrovie in esercizio non si è dato ancora pieno assetto e sviluppo per poterne valutare la capacità produttiva e che il darle in appalto a base delle condizioni presenti ritornerà certamente a danno dello Stato;

4° Che in quanto alle nuove costruzioni manca assolutamente un concetto della viabilità nazionale, dal lato economico, tecnico e politico ed un piano di esecuzione, e che fino a quando questo non si abbia è improvvida cosa accettare vincoli contrattuali che potrebbero essere dannosi al paese, ma che al contrario, quando il piano sia formato potrebbe essere utilissimo un contratto che accelerasse le nuove costruzioni di ferrovie e strade ordinarie;

5° Che il vincolarsi ad esso con tariffe convenzionali toglie al Governo il mezzo più efficace e più potente per promuovere la ricchezza nazionale, di cui si ha tanto bisogno, agevolando il trasporto delle merci nazionali, specialmente nella gara con le merci straniere;

Allo stato delle cose non trova opportuno il deliberare e passa all'ordine del giorno. „

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Sorrentino ha facoltà di parlare per svolgerlo.

Sorrentino. Non si sgomenti la Camera, che ha udito il mio lungo ordine del giorno, il quale è veramente il più lungo di tutti, poichè il mio discorso sarà invece il più breve. *(Benissimo!)* E

sarà breve, prima di tutto per mantenere lo spirito e la lettera del regolamento, che richiedono veramente che brevi siano i discorsi, *(Bravo!)* come l'onorevole nostro presidente ci ha fatto molte volte osservare...

Presidente. Ha pienamente ragione, onorevole Sorrentino.

Sorrentino. ...e poi, anche per un'altra ragione più grave, ed è che io non ho fede nei discorsi.

Parlo solo per dichiarare i miei principii; poichè ho perduto quasi interamente la fede di convincere chicchessia, dopo che ho visto in quattordici anni svilupparsi gradatamente un vizio gravissimo nel nostro sistema parlamentare, e che ritengo la causa di grandissimo male. Il vizio è questo: che fuori di Montecitorio 4 più 4 fanno 8, ma dentro Montecitorio 4 più 4 fanno 15!

Un egregio e carissimo mio amico, qualche anno fa, pronunziò una frase che fece il giro di tutta l'Italia: *L'aritmetica non è un'opinione.* Ma egli stesso si è affrettato a dimostrare di aver detto un grosso sproposito, poichè quando l'aritmetica non era un'opinione, egli sedeva al banco dell'opposizione contro l'onorevole Magliani; ora, per dimostrare appunto che l'aritmetica in Parlamento è un'opinione, dal banco dell'opposizione è passato accanto all'onorevole Magliani. *(Si ride)*

Io vi faccio una confessione: ho studiato poco le convenzioni ferroviarie, perchè capiva di non poter fare un discorso a fondo sulle medesime.

Però, dal primo apparire di queste convenzioni, io sentii l'obbligo, come deputato, di leggerle, di studiarne il concetto, lo spirito che le informava, e poi stare ad udire ciò che si sarebbe discusso in questa Camera per formarmi un concetto definitivo. Dalle studio di cinque mesi fa, e da ciò che poi ho udito, il concetto che mi sono formato si è, che tutto questo ammasso di libri, questi contratti, queste convenzioni, l'insieme di tutto quest'affare, secondo me, non è che un'operazione bancaria.

Questo è il concetto che io mi sono formato: in questa operazione non si ha di mira nè uno scopo industriale, nè un servizio bene ordinato nell'interesse dello Stato. Sicchè io non entro in questa questione, come vi sono entrati tanti, e competenti a discuterne; e passo oltre per spiegare i miei concetti, i quali ho interesse che siano noti unicamente per far manifesto da quali criteri io sono mosso nel dare il mio voto.

Ho inteso dal principio della discussione, che si è fatta qui riprodurre, come se si trattasse di fare della grande accademia, la questione, se dovesse

preferirsi l'esercizio privato o l'esercizio governativo; ed ho udito sostenere con grande coraggio che le attuali convenzioni consacrano un principio favorevole all'industria privata. A me pare di tornare a scuola quando odo a sostenere che le attuali convenzioni abbiano il carattere di un'industria privata. Per me credo che si potrebbe parlare d'industria privata quando un cittadino, una Società venisse dinanzi al Governo a chiedergli la concessione per un tratto di ferrovia da Roma a Viterbo, supponiamo; che il Governo concedesse questa facoltà, perchè è in suo potere di poterlo permettere, ma che poi il danaro per costruirla ed esercitarla, appartenesse per intero a questo privato o a questa Società. Ci sono altre forme di industria privata ma il concetto fondamentale non è che uno, cioè che l'interesse nell'intrapresa sia del privato.

È uno dei mezzi migliori per fare un buon servizio è che questo privato sia stimolato dal suo interesse a migliorare in tutti i modi il servizio che si assume. Ma invece nel caso presente il Governo paga, come in tutte le cose che sono combinate a questo modo, ed il privato intasca, il privato gode. Sicchè questa industria privata io non ce la vedo. Ed allora che cosa rimane? Non esercizio governativo, non esercizio privato, ma una forma ibrida, che si traduce in una Regia cointeressata.

Quindi io mi sono fermato sopra questo concetto ed ho voluto accennarlo alla Camera, per giustificare quanto ho sostenuto altra volta innanzi alla Camera stessa, e che non rinnego affatto. Io infatti credei, 8 anni fa, che fosse utile al paese il principio di affidare l'esercizio delle ferrovie all'industria privata, o lo credo anche oggi; ma trovo che questo principio non è punto consacrato in queste convenzioni.

Ho detto nella prima parte del mio ordine del giorno che in Italia non si è fatto nessun serio esperimento nè dell'esercizio privato, nè dell'esercizio governativo; e credo che nessuno potrà smentirmi, poichè il fatto è così.

È vero che abbiamo avuto l'esercizio governativo per l'Alta Italia; ma come l'abbiamo avuto? Sempre con la scure sospesa del provvisorio; quest'esercizio governativo doveva sparire da un momento all'altro, sicchè un esperimento completo veramente non si è potuto fare.

Da molti si dice che l'esperimento che già si è fatto non ha dato buona prova; ed io ne convengo, ma (e qui richiamo l'attenzione della Camera) noi rischiamo di consacrare un principio fatale, un principio assolutamente erroneo, quello

cioè che il Governo non debba sapere amministrare. Ora, io dico, è male che si sia fatto un cattivo servizio governativo; ma è necessario che si trovi modo di farne uno buonissimo. La nostra eccessiva tolleranza per tante cose fa sì che molte vanno male. Ed ecco perchè mi richiamavo all'esordio del mio discorso: se nella Camera si fosse fatta severa censura ai ministri, i quali avevano l'obbligo di darci un eccellente servizio governativo, ora non istaremmo qui a dire che l'esercizio governativo è una pessima cosa e ad ammettere, come principio fondamentale, che il Governo non possa e non debba mai sapere amministrare. Ripeto dunque per quel che concerne le ferrovie dell'Alta Italia, un vero esercizio governativo non abbiamo avuto, per la ragione che tutto era provvisorio o pareva che ad ogni momento si dovesse sostituire con un esercizio privato. Quanto alla Società delle Meridionali, non si può dire nemmeno che abbia fatto tutte le prove dell'esercizio privato; perchè sono due anni appena che si è risolta la questione della scala mobile, e quindi da questo esperimento non si può trarre nessuna conseguenza assoluta.

L'esercizio delle Romane è un altro ibridismo: non è nè esercizio privato, nè governativo: perchè, mentre c'è una amministrazione che pare d'indole privata, c'è poi anche un commissario regio che dirige tutto. Sicchè vere prove e dell'uno e dell'altro esercizio noi non abbiamo sinora avute; ed è necessario che si facciano. Perciò, nello stato presente delle cose, il concetto mio sarebbe stato quello di lasciare le cose come si trovavano. Dal momento che di qui a 7 o 8 anni, dovremo riscattare le Meridionali, io, al posto dei ministri, avrei fatto a questo modo: avrei messo tutto il mio impegno a che le ferrovie oggi esercitate dallo Stato avessero funzionato bene; a che lo Stato avesse dimostrato di saper bene amministrare. Nel tempo stesso, avrei compiuto tutte le linee nuove che sono state votate per legge; e, se ce ne fossero state da aggiungere delle altre, le avrei ancora fatte.

In questo periodo di otto o nove anni si sarebbe potuto avere l'intera rete, almeno la grande rete nazionale; sicchè, trascorso questo termine, noi avremmo saputo che cosa fare, e a ragion veduta avremmo potuto stipulare un contratto, adottare un provvedimento: poichè, da una parte, si sarebbe avuto l'esperimento dell'esercizio governativo, dall'altra l'esperimento dell'esercizio privato, e frattanto si sarebbero costruite tutte le grandi linee, ed avremmo così potuto avere una norma

e dati sicuri per una soluzione conveniente del difficile problema. Ma adesso noi procediamo completamente al buio, poichè dati sicuri, precisi, non ne abbiamo. Non avendo noi fatto questo esperimento dell'esercizio governativo, non sappiamo, nè possiamo oggi indicare quale sarebbe stato l'effetto economico e finanziario se l'esercizio governativo fosse stato fatto bene. Ognuno di noi sa che se si vuole aggiungere o togliere un treno, se si accrescono o si diminuiscono le tariffe, vi hanno risultati diversi, che decidono o meno della bontà del servizio.

Gli esperimenti per cavare il maggiore e miglior partito dall'esercizio d'una ferrovia, noi non li abbiamo avuti nè da parte del Governo, nè li ha fatti nemmeno l'unica delle Società in piedi. Poichè da parte del Governo (e ve lo confessano tutti) il servizio è stato mal condotto, e da parte delle Società, ripeto, non è che da due anni che si è risolta la questione della scala mobile delle Meridionali e non sono che diciotto mesi che fu risolta da sè la questione del riscatto.

Tutte queste prove erano necessarie a farsi per sapere il valore effettivo delle ferrovie, prima di venire a contrattare su di esse.

Se è ignoto quale prodotto avrebbero dato le reti dell'Alta Italia e le Romane se fossero state bene amministrate, se i servizi ferroviari avessero avuto un indirizzo intelligente, solerte, vigoroso, se avessero avuto un definitivo assetto; se è ignoto quale prodotto avrebbero dato le Meridionali e le Calabro-Sicule quando avessero avuto il tempo pel loro sviluppo e l'impulso del Governo; se infine è ignoto di quanto si accrescerebbe il prodotto delle reti esistenti dopo che saranno costruite le altre linee confluenti; se tutte queste incognite esistono, perchè vincolare l'avvenire, perchè fare un passo nel buio, perchè vendere oggi per mille quello che più tardi avrà il valore di diecimila?

Questo procedere mi rassomiglia quello che farebbe un signore possessore di un grande podere, un latifondo, di cui ignora le forze produttive e non sa se migliorando le culture, dissodando il terreno e facendo altre buone pratiche agricole il reddito non si moltiplichi ed intanto lo dà in fitto per 60 anni sulla base del reddito attuale, che è il minimo!

Così noi ci inoltriamo alla cieca con dati rassicurati qua e là e chi sa come ottenuti, e su questa base, che è la più incerta e la meno favorevole abbiamo stabiliti i patti delle convenzioni! Ma non era questo l'obbligo del Governo. Io non vi nascondo che, quando ho visto sedere

sul banco dei ministri l'onorevole mio amico Genala, uomo d'ingegno, di forti propositi e laborioso, ho pensato subito che il problema ferroviario sarebbe stato risolto come conveniva all'interesse maggiore della nazione. Però sono rimasto sgomento quando ho visto un uomo come lui apporre la firma a queste convenzioni. Io aveva grandissima fiducia in quest'uomo, di cui mi onoro di essere sinceramente amico e speravo proprio che con tutta energia egli avrebbe atteso a risolvere il grave problema ferroviario, che è uno dei supremi interessi della nazione. Egli avrebbe dovuto considerare che le attuali ferrovie sono male ordinate e peggio servite e che il primo pensiero di un ministro avrebbe dovuto essere quello di dare pieno assetto alle medesime prima di parlare di esercizio privato o governativo: egli avrebbe dovuto innanzi tutto (mi si permetta la frase) compulsare coteste ferrovie per saperne il valore, per conoscere quale è la loro capacità produttiva, quale reddito netto si potrebbe ricavare da esse.

Ma vi è di più. Il ministro avrebbe dovuto rendersi conto non solo di quello che oggi valgono le nostre reti, ma ancora del maggior valore che esse necessariamente acquisteranno di qui a pochi anni, quando saranno costruite tutte le nuove linee che abbiamo votate con la legge del 1879. Queste nuove linee fanno sulle linee vecchie quello stesso effetto che fanno i torrenti ed i rigagnoli che s'incanalano nei fiumi, ne accrescono cioè la piena. Ora di queste due cose che accrescono il valore delle ferrovie non si è tenuto nessun conto nelle presenti convenzioni, sì che i miglioramenti futuri andranno quasi interamente a beneficio delle Società. E non è poca cosa.

Passo alle costruzioni.

Qui dovrei dire che facciamo un altro passo nel buio. Innanzi tutto io deploro che il Ministero dei lavori pubblici, che il Governo italiano non abbia ancora un concetto ed un piano, che chiamerei regolatore, della viabilità nazionale. Spesso si fanno strade per luoghi e paesi che quasi non valgono la spesa della strada. Spesso si trascurano contrade fertilissime e paesi industriali, i quali se avessero le strade necessarie accrescerebbero di molto la ricchezza nazionale. Or prima di ordinare la costruzione di una strada sarebbe opportuno conoscere se il danaro sarà bene impiegato; altrimenti si procede alla cieca, e senza un concetto chiaro di ciò che meglio convenga fare.

Ma a parte questo, nel caso presente le cose sono ben gravi. Con la legge che discutiamo si chiede

a noi di dare facoltà al Governo di far costruire dalle Società le nuove linee. Ma io dimando: a qual prezzo? Con quali condizioni? Vi sono i progetti? Vi sono le perizie? Sapremo noi quanto ce le faranno costare queste nuove linee? Di tutto ciò il Ministero avrebbe dovuto rendersi conto prima d'impigliarsi nelle convenzioni. E vado oltre.

Quello che poi mi preoccupa penosamente, o signori, e su cui chiedo vivamente che la Camera mi usi la cortesia di ascoltarmi, è questo. Io sento da parecchi anni, qui dentro, in ogni occasione, fare dei grandi lamenti per l'economia nazionale e dei voti pel miglioramento delle condizioni agricole ed industriali del paese, di cui tutti deplorano la poca ricchezza. Più recentemente ancora si è discusso, e con molto fondamento, sul fatto che noi siamo minacciati, ancor più di prima dalla crisi agraria, inquantochè i più importanti nostri prodotti adesso subiscono la concorrenza dell'estero, e la subiscono in un modo fatale e perentorio; sicchè ha profondamente scorggiati proprietari e contadini.

Ora io domando, se voi Governo sarete legato contrattualmente con le Società e per sì lungo tempo intorno alla misura delle tariffe, con quali mezzi efficaci voi potrete venire in soccorso dell'agricoltura e dell'industria?

In Italia, secondo me, vi ha una doppia corrente; una agricola che va dal sud al nord, ed un'altra industriale che dal nord dovrebbe andare al sud; favorire queste correnti dovrebbe essere l'ufficio del Governo.

Ma le industrie nostre non trovano facile sfogo nell'Europa centrale, perchè vi trovano le industrie rivali locali, le quali prevalgono; e quindi bisogna che prendano altra via, ed invece di salire, bisogna che scendano; da ciò la necessità di rimediare con una buona politica coloniale. Invece per le produzioni agricole si verifica il rovescio, la minaccia viene dalle colonie, epperò la corrente dal sud al nord, per la quale i nostri prodotti mirano alla Europa centrale.

L'Italia nostra, come tutti sanno, è lunghissima; tanto è vero che il Governo ha avuto il giusto concetto di fare le linee longitudinali, appunto in considerazione di questo movimento commerciale.

Ora io domando: non è forse nelle mani del Governo, non è in poter nostro di sviluppare o soffocare la nostra produzione agricola ed industriale col mezzo delle tariffe ferroviarie, quando le nostre merci per andare all'estero debbono

percorrere sulle nostre reti ferroviarie una media di ottocento chilometri?

Il poter dunque ribassare le tariffe è il mezzo più efficace per proteggere l'industria e l'agricoltura nazionale.

Io voglio qui rammentare a molti di voi un fatto non molto lontano, in seguito al quale abbiamo fatta una legge importantissima, a mio avviso. Non c'è in Italia chi non conosca un uomo eccezionale e veramente benemerito per la sua prodigiosa attività, il Cirio. Tutti conoscono le imprese del Cirio, ed i grandissimi vantaggi che egli ha portato alla ricchezza pubblica.

E in che modo? Portando i nostri prodotti, dove non andavano che quelli di Spagna, Francia e di altre nazioni. Ebbene il Cirio, per poter continuare questa intrapresa, e sostenere la sua industria, fu costretto di rivolgersi al Parlamento italiano, e noi abbiamo fatto una legge speciale, tanto a favore suo che di quelli che erano nelle sue stesse condizioni, per sostenere i nostri prodotti sui mercati esteri.

E qual'era questa legge eccezionale? Su per giù, che i prodotti alimentari, trasportati nei così detti vagoni refrigeranti sulle ferrovie dovessero pagare niente altro che le spese di trazione.

In questo modo soltanto noi abbiamo potuto continuare a mandare all'estero i nostri prodotti, e ricavarne 50 e 60 milioni all'anno. Se non continuiamo a fare così, se non battiamo la stessa strada, non vi è speranza di migliore avvenire, ma vi è il fondato timore di peggiorare.

Poichè, non c'illudiamo, noi siamo seriamente minacciati dall'Africa, dall'America e dalle Indie che ci fanno una concorrenza continua: e se noi non abbiamo un'arma di difesa, non è possibile che possiamo continuare nella lotta.

Egli è perciò che io mi rivolgo a quelli tra i miei colleghi che qualche giornale chiama i *deputati agrari*, e più di tutti mi rivolgo all'onorevole presidente del Consiglio, il quale l'altro giorno ci disse: se io ho una professione confessabile, è quella di essere agricoltore. E mi rivolgerò a lui specialmente, perchè se io ho avuto sempre moltissima simpatia per lui, si è appunto perchè anche io mi sentiva un poco campagnuolo.

Ora io debbo osservargli, e l'onorevole presidente del Consiglio non potrà negarlo, che egli è al potere da otto anni, ma nulla ha fatto in pro dell'agricoltura, che è la forza viva del paese, l'unica fonte vera di ricchezza da cui possiamo attingere il nostro benessere.

Ai miei amici agrari poi ricordo una frase, che

disse l'onorevole Toscanelli, mi pare, rispondendo un giorno all'onorevole Lanza:

Qui si fa la politica del padre Zappata; si predica bene e si raspa male! Ora io dico: finiamola colle accademie. Se veramente siete convinti di dover fare qualche cosa di serio per l'agricoltura, non basta cantar qui le nenie, non basta far della buona e splendida rettorica, come dicevano gli onorevoli Magliani e Lucca l'altro giorno, ma bisogna fare qualche cosa di positivo e di serio; ed è questo appunto il momento opportuno.

Ma se col vostro voto chiuderete le porte, se vi creerete una barriera col votare le tariffe annesse a queste convenzioni, con qual coscienza ripeterete ai proprietari ed ai contadini: noi cerchiamo di aiutarvi? Questo è il momento di farlo sul serio e non a chiacchiere, riservando allo Stato la libertà di modificare come vuole le tariffe. E ciò dobbiamo fare tanto più ora per una considerazione nuova. Per accrescere la produzione agricola, specialmente quella dei cereali e così difenderci contro la concorrenza straniera, noi abbiamo bisogno di raddoppiare e triplicare il prodotto delle grandi tenute, dei latifondi, e ciò non è possibile senza avere molti concimi. Quindi occorrono due cose: una legge di sanità che obblighi a custodire i concimi delle città, e trasporti ferroviari a mitissimo prezzo. Così si va avanti. Ma se ci legheremo le mani con tariffe contrattuali, cesserà fino la speranza di migliorare.

Quindi io rivolgo un'ultima parola all'illustre presidente del Consiglio, e poichè egli ha detto di essere tanto amante dell'agricoltura, tenga conto di queste mie osservazioni, perchè credo che non siano mal fondate, e meritino bene di richiamare la sua attenzione.

E con ciò io ho finito di tediare la Camera, non avendo abusato del suo tempo che per una sola mezz'ora.

Proposte dei deputati Nicotera, Righi, Arnaboldi e Ferracciù sull'ordine del giorno.

Nicotera. Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

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

Nicotera. Essendo stato distribuito il disegno di legge per i provvedimenti che riguardano la città di Napoli, vorrei pregare la Camera e il Governo, di consentire che si tenga una seduta nelle ore antimeridiane, per non interrompere la discussione sulle convenzioni ferroviarie, e discutere quel disegno di legge prima delle vacanze

di Natale. Propongo quindi, se la Camera e il Governo non vi si oppongono, che questa seduta sia fissata per venerdì prossimo alle 10 antimeridiane.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Righi.

Righi. Io mi associo alla proposta fatta dall'onorevole Nicotera. Riconosco l'urgenza dei provvedimenti da adottarsi in favore di Napoli; e l'onorevole Nicotera e la Camera, alla lor volta, riconosceranno pure come nell'ordine del giorno vi sia qualche altro disegno di legge, che ha un carattere di urgenza affatto eccezionale. Ho richiamato l'attenzione della Camera sopra la leggina, apparentemente, ma che nei suoi effetti può essere una legge di grande momento, poichè la spesa che presuppone ora di qualche centinaio di migliaia di lire, potrebbe convertirsi in milioni, voglio alludere al disegno di legge per le arginature dell'Adige.

Non mi dilungo a dimostrarne l'urgenza, perchè basta averlo ricordato. Prego la Camera di consentire che venga discusso anche questo disegno di legge prima della proroga dei lavori parlamentari, non essendo questione che di un solo minuto. Dunque io applaudo alla proposta dell'onorevole Nicotera e prego la Camera, se permette, di voler porre primo nell'ordine del giorno il disegno di legge da me ricordato, e ciò per il solo motivo che non è tale da dar luogo a discussione e non farà perdere neppure un minuto alla Camera. Chiedo perciò che in testa all'ordine del giorno della seduta antimeridiana di venerdì sia posto il disegno di legge per le arginature dell'Adige.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arnaboldi.

Arnaboldi. Io pure vorrei pregare la Camera di consentire che sia iscritto nell'ordine del giorno della seduta mattutina, che è stata proposta dall'onorevole Nicotera, anche il disegno di legge che è segnato al numero 5 dell'attuale ordine del giorno e che si riferisce all'acquisto delle Roggie Busca e Rizzo Biraga.

La Camera forse crederà che questo disegno di legge non sia di grande importanza; ma io la vorrei pregare di considerare che si tratta di concludere dei contratti di acquisto di talune acque ed è bene che coloro che usano di queste acque sappiano fin d'ora se devono continuare l'affitto di esse, ovvero se le acque appartengono al Demanio.

La legge è già pronta da otto mesi, ed io vorrei pregare la Camera di profittare di questa circostanza per approvarla, e per evitare possibili

complicazioni, quando siano passate al Demanio queste acque.

Nicotera. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Nicotera. Riconosco la giustizia della domanda degli onorevoli Righi ed Arnaboldi, e sono sicuro che i disegni di legge da loro ricordati non richiederanno una grande discussione; anzi io ho pure la speranza che anche la legge dei provvedimenti per la città di Napoli non solo non incontrerà difficoltà, ma non solleverà neppure una larga discussione.

Vi sono talune proposte che s'impongono alla coscienza di tutti; e questa per la città di Napoli lo è in supremo grado.

Io mi auguro che come in altre occasioni, il Parlamento italiano elevandosi al di sopra di tutte le lotte politiche ed ispirandosi ad un sentimento solo, il sentimento della patria e della giustizia, ha votato senza discussione leggi di una gravità anche maggiore di quella per Napoli, così vorrà fare anche in questa occasione.

Io vorrei pregare gli onorevoli Righi e Arnaboldi di consentire che all'ordine del giorno della seduta antimeridiana di venerdì sia segnato come primo il disegno di legge per Napoli, poi quelli ch'essi hanno indicati. Sarà questa una prima manifestazione, che avrà un significato altissimo, un significato tutto patriottico ed italiano.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Il Ministero consente che nella seduta di venerdì sia discussa la legge per i provvedimenti di pubblica igiene per la città di Napoli.

Consente ancora che sia posta nell'ordine del giorno la proposta indicata dall'onorevole Righi e quella indicata dall'onorevole Arnaboldi.

Aggiungo che vi sono diverse leggi di proroga, leggi d'ordine, volute dal desiderio, che dissi essere comune, di conservare la legalità degli effetti di legge, che non si possono modificare; ed anche queste leggi l'onorevole nostro presidente crede, senza farne mozione, di mettere all'ordine del giorno. Però io dichiaro alla Camera che non potrò assolutamente consentire che la legge per i provvedimenti relativi alla città di Napoli sia posta, ed insisto perchè questa legge sia iscritta nell'ordine del giorno per la prima.

Io dovrei ripetere le parole dette dall'onorevole Nicotera: questa legge si impone alla coscienza pubblica, ed anche questa, se sarà compresa nella discussione stabilita per venerdì, sarà l'espressione

della coscienza pubblica, rappresentata da questa Camera. *(Bene!)*

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arnaboldi.

Arnaboldi. Nel fare la mia domanda non ho voluto menomamente intendere di anteporre la mia proposta a quella dell'onorevole Nicotera, appoggiata dal presidente del Consiglio dei ministri. Io ammetto che si debba porre per la prima nell'ordine del giorno la legge che riguarda la città di Napoli; ma domando che dopo questa e forse anche in seguito all'altra legge proposta dall'onorevole Righi, sia iscritto nell'ordine del giorno il disegno di legge da me indicato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferracciù.

Ferracciù. Vorrei pregare la Camera di deliberare che sia aggiunto all'ordine del giorno il disegno di legge che riguarda la concessione per le ferrovie complementari della Sardegna.

Presidente. Fo notare che la relazione di questo disegno di legge non mi risulta che sia stata ancora stampata.

Voci. Sì, sì.

Presidente. È inutile dir sì: non è a mia cognizione che sia stata distribuita.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Dopo le leggi di proroga che sono leggi di ordine, il Governo non si oppone perchè sia iscritto nell'ordine del giorno anche il disegno di legge sulle ferrovie complementari della Sardegna, bene inteso, se ci sarà il tempo per discuterla.

Presidente. Dunque l'onorevole Nicotera ha proposto che la Camera tenga una seduta mattutina il giorno di venerdì, alle 10 antimeridiane, e che per quella seduta sia iscritto nell'ordine del giorno il disegno di legge per provvedimenti d'igiene pubblica per la città di Napoli.

Quindi l'onorevole Righi ha proposto che nel medesimo ordine del giorno, ed in seguito al disegno di legge per la città di Napoli, sia iscritto quello che ha il numero 22 all'ordine del giorno attuale: " Aggiunte all'elenco delle opere idrauliche di 2ª categoria. "

L'onorevole Arnaboldi propose poi che in seguito sia iscritto per la stessa seduta quello che porta il numero 5 " Acquisto delle rogge Busca e Rizzo-Biraga. "

Il presidente del Consiglio in seguito ha proposto che sieno iscritti nell'ordine del giorno i diversi disegni di legge di proroga, i quali vogliono

essere discussi prima che spirino i termini. E sarebbero questi, secondo le relazioni distribuite :

1° Proroga delle facoltà competenti al collegio arbitrale Silano;

2° Proroga dei termini per l'affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane;

3° Proroga del termine per la concessione di prestiti a privati per le popolazioni colpite dalle inondazioni;

4° Trattato di commercio e di navigazione fra l'Italia e la Spagna (anzi questo sarebbe stato il più raccomandato dall'onorevole ministro degli esteri);

5° Proroga dell'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia e Romane.

Mancherebbe ancora la proroga del corso legale dei biglietti bancarii, la cui relazione non fu ancora distribuita. S'intende che, se questa relazione sarà distribuita, verrà senz'altro messo nell'ordine del giorno anche questo disegno di legge.

Infine verrebbe la proposta dell'onorevole Ferracciù, cioè d'inscrivere pure il disegno di legge per le ferrovie complementari.

Pongo a partito la proposta dell'onorevole Nicotera, completata dai diversi proponenti.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Si riprende la discussione del disegno di legge sull'esercizio delle strade ferrate.

Presidente. Si riprende la discussione del disegno di legge sull'esercizio delle strade ferrate.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Onorevoli signori, si suole dire da molti che i Parlamenti del continente o perchè sieno travagliati dalle discussioni politiche, o perchè abusino degli accorgimenti parlamentari, o perchè poco competenti, non sanno risolvere le grandi questioni che più interessano il paese, nè compiere quelle grandi leggi, che rimangono come monumento della sapienza di un popolo. Io non credo che i Parlamenti meritino questo rimprovero; certo è che io ho ferma fede, che il Parlamento italiano saprà condurre felicemente a termine la legge pel riordinamento ferroviario, e me ne affida la temperanza del carattere italiano, la grave responsabilità che peserebbe sul Parlamento, quando lasciasse ancora per più lungo tempo insoluta questa questione, e l'urgenza di

risolverla non solo per ragioni finanziarie, ma anche politiche.

L'onorevole Baccarini mi diceva un giorno famigliarmente: noi combatteremo la legge per l'esercizio ferroviario con grande costanza, con ogni specie di armi legali. E ciascuno di voi è certo convinto che egli ha tenuto la sua parola, perchè e nella Commissione e nei comizi popolari e nella Camera, sempre ha combattuto la soluzione data al problema, movendo aspre e non meritate censure alle convenzioni che stanno davanti a voi.

Qui alla Camera molti altri oratori hanno parlato in favore e contro ed io li ho uditi e seguiti colla massima attenzione; ma debbo notare, che la maggior parte delle citazioni, delle cifre, dei fatti allegati dagli avversari, peccano per grandi inesattezze, onde, come è naturale, dalle inesatte premesse, non hanno dedotto che erronee conseguenze. Molte cose sono già state confutate dagli oratori della maggioranza, che furono parecchi e validi; onde io non ritornerò su tutte le particolari questioni, che sono state già discusse e trattate. Mi fermerò soltanto alle parti più importanti del grande problema, senz'uscire dai limiti della discussione generale, toccando appena qua e là alcune di quelle accuse, che furono rivolte direttamente o contro il Governo in genere, o contro il ministro dei lavori pubblici in particolare.

Secondo l'onorevole Baccarini tutti siamo in contraddizione; io, poi, più che mai. Confesso che questa censura mi ha davvero meravigliato; tanto che non ho potuto a meno di pensare fra me e me: l'onorevole Baccarini, accorto, mette le mani avanti. Egli citò contro di me un versetto dell'Evangelo; io potrei citarne un altro a proposito di lui e dirgli: Tu cerchi di scoprire il fuscello nell'occhio altrui; e non vedi la trave che offusca il tuo. (*Bene!*)

Come prova della mia contraddizione, egli ha tratto fuori il discorso che io pronunziai alla Camera (credo fosse il primo) nel 1876, dove esprimevo il pensiero, che il Ministero di quel tempo avesse troppo rapidamente mutata la sua politica ferroviaria; e che non aveva dato tempo, nonchè al Parlamento e al paese, neppure a se stesso di fare uno studio profondo sulla politica ferroviaria nuova che voleva inaugurare. L'onorevole Baccarini trasse argomento da questo mio discorso per combattere il presente disegno di legge, affermando che è improvvisato.

Or mi preme, innanzi tutto, di rettificare la citazione: perchè l'onorevole Baccarini di quel di-

scorso lesse, prima, un periodo; poi ne saltò due; indi, lesse dal terzo in giù. I due periodi non letti suonano così:

“ Ebbene, che cosa è seguito fra noi? Come mai, dal 16 giugno dell'anno passato a pochi mesi dopo, il Ministero ha mutato bruscamente la sua politica ferroviaria? Che cosa è seguito nel nostro paese? Quali grandi fatti sono accaduti dentro e fuori d'Italia? La rivoluzione nacque subitanea nel cervello di coloro che allora reggevano la cosa pubblica, ed essi pronunziarono il loro divisamento recente quasi fosse una soluzione ormai vecchia ed incontestata. Parve ad essi che, l'essere nata nel loro cervello, portasse di necessità che tutti i cervelli dei 26 milioni d'italiani dovessero vibrare nella stessa maniera.

“ Ora io confesso che questo sistema non mi pare conveniente per l'andamento parlamentare. „

Ricorderà la Camera che proprio prima che venissero presentati i famosi riscatti, e la proposta dell'esercizio governativo, aveva essa davanti a sé un progetto d'esercizio privato. E quello stesso Ministero che aveva proposto una soluzione della questione ferroviaria, ad un tratto gliene proponeva un'altra affatto diversa dalla prima.

Mi pare quindi che le mie osservazioni d'allora fossero legittime e giuste. Vediamo se sia giusta del pari l'osservazione dell'onorevole Baccarini nel caso in cui ora ci troviamo.

Che cosa propone ora il Governo? Propone la soluzione del problema ferroviario che si è incominciata a discutere fino dal 1876, per non dire dal 1872. E come la propone? Muta forse la nostra politica ferroviaria, o v'introduce qualche cosa estranea e diametralmente opposta a ciò che sempre ha sostenuto? Tutt'altro. Già nel 1876 si era stabilito, come base fondamentale per la soluzione del problema, l'esercizio privato. Stante l'impossibilità di vendere le strade ferrate, nelle attuali condizioni politiche, economiche e finanziarie d'Italia, il Governo ha pensato di affidarne l'esercizio alla industria privata, pur lasciandone la proprietà nelle mani dello Stato. E ci sono gravi ragioni in favore di questo nuovo metodo, il quale potrebbe diventare il metodo di tutta l'Europa, compresa una parte dell'Impero Britannico, poichè le concessioni ora vigenti sono temporanee, e quando sarà ammortizzato il capitale di costruzione delle strade, esse passeranno in proprietà dello Stato, ed allora ogni Stato si troverà nelle condizioni in cui noi ci troviamo fin da ora, non per essere decorso il tempo segnato alle con-

cessioni, bensì per averne anticipata la fine mediante i riscatti.

Ora, dal 1876 in poi, il problema è stato oggetto di lungo ed accurato studio: anzi credo che poche questioni in Italia siano state, come questa, studiate e ristudiate e, dopo decise per legge, rimesse di nuovo in discussione. Fu fatto lo studio lungo e paziente della Commissione d'inchiesta, della quale non toccherò, se non per dire, che i risultati dell'inchiesta, ora tanto erroneamente giudicati dagli oppositori, furono accettati da quasi tutti. Lo stesso onorevole Baccarini, allora ministro dei lavori pubblici, quando io, a nome della Commissione, gli recai le conclusioni dell'inchiesta, se ne congratulò e disse che avrebbe senza indugio presentato un disegno di legge.

Passò frattanto molt'acqua sotto i ponti del Tevere; e quel progetto non comparve se non due anni dopo, sotto la forma inusitata di una legge di massima.

Ho detto che alle conclusioni della Commissione d'inchiesta quasi tutti hanno fatto plauso; e poichè nei giorni passati piacque a taluno di ricordare il nome di un illustre uomo di Stato, che la morte ha rapito, ebbene, si consenta a me pure di citarlo. Io posso dire che anche il compianto Sella approvò i risultati ai quali era venuta la Commissione: potrei anzi aggiungere che contribuì a condurla, perchè fu consultato prima che la Commissione avesse espresso il suo voto unanime. E anche un altro fatto potrei addurre: cioè che l'onorevole Sella manifestò a me la sua approvazione nel modo più chiaro ed efficace che si possa in un regime parlamentare.

Or dunque, merito io e merita il Governo il rimprovero di aver mutato la politica ferroviaria dello Stato e presentato al Parlamento una soluzione nuova? L'onorevole Baccarini potrebbe rispondermi: c'è di nuovo il contratto. Ebbene? È naturale: e senza fare un contratto è impossibile affidare l'esercizio all'industria privata. Ma il contratto è buono fu maturamente studiato e lo proverò.

Non ricordo le precise parole dell'onorevole Baccarini, perchè non ho ancora avuto il modo di leggere il suo discorso, anzi non so neppure se la tipografia abbia finito di stamparlo; onde prego lui e la Camera di volermi avvertire, se, citando a memoria, in qualche cosa sbagliassi. Mi pare però di esser certo che l'onorevole Baccarini abbia detto, che questo progetto era stato meditato nell'ombra.

Veramente quest'accusa strana non me la sarei aspettata, perchè se ci fu mai progetto studiato alla luce del sole, gli è proprio questo.

Io ho proceduto con un sistema, che si potrebbe chiamare patriarcale. Tutte quelle famose furbie, colle quali si crede arrivare copertamente o per sorpresa al risultato, io non le credo efficaci; ad ogni modo non le saprei usare. Negli uomini avviene come nel resto del grande regno della natura; ciascuno è fatto alla sua maniera ed alla sua maniera combatte, e certe armi che servono ad uno, l'altro non vorrebbe nè saprebbe adoprare. Io adunque ho adoperato le mie. Buone o cattive che siano madre natura me le ha date ed io ho cercato di usarle per il meglio del mio paese. (*Bravo! Benissimo!*)

Nell'ombra, ci fu detto, avete preparato l'attuale progetto, perchè quando qui in questa Camera e nella Commissione parlamentare a voi che avevate presentato modificazioni alla legge di massima fu chiesto se ci erano in corso delle trattative, avete risposto di no.

Ora, mi permetto di ricordare alla Camera che la mia risposta fu: che non vi era niente di contrattuale nelle proposte di massima che il Governo aveva presentato alla Commissione, ma che però stava già trattando, e questa era la ragione che lo aveva indotto a chiedere, che le sue proposte di massima fossero esaminate con quel riserbo, che le trattative pendenti domandavano. Le mie parole sono precisamente queste:

“ Del resto non sono (le proposte) che emendamenti e tali che hanno indotto il Governo a presentarli direttamente alla Commissione ed a chiedere anche che vengano esaminati col riserbo richiesto da quegli ulteriori studi e trattative che esso deve ancora compiere. ”

Vede dunque la Camera con quanto mistero, con quanta ombra abbiamo proceduto e in quanta contraddizione le nostre parole stiano con quelle dette agli azionisti di una delle Società contraenti.

Mistero? Ma qual'è la parte della legge che più dispiace a qualcuno in questa Camera? all'onorevole Baccarini, per esempio? Quella delle costruzioni.

Ora, non ho io dichiarato fin dal primo giorno che venni a questo posto, che reputavo il problema delle costruzioni indivisibile da quello dell'esercizio e che era appunto questa la ragione che mi impediva di presentare lì per lì la proposta di una soluzione del problema ferroviario? Non credo che in un mese o due sarebbe stato facile non che a me, a nessuno di escogitare una soluzione pratica della questione, quand'anche limitata al solo esercizio. Ma io allora dichiarava

“ che questa dell'unire le costruzioni era una delle ragioni che mi impediscono di risolvere lì su due piedi la questione delle strade ferrate.

“ Il problema è gravissimo, le questioni sono due e gravissime (esercizio e costruzioni). Si può risolvere l'una lasciando da parte l'altra? Io credo di no; dunque anche per questo occorre tempo. ”

Ecco dunque come fu dichiarato fin d'allora alla Camera che il Governo studiava l'intero problema, e non il solo esercizio e che il Governo mentre aveva presentato i criteri di massima, per non perder tempo, attesa l'urgenza di risolvere il problema, stava anche trattando. E così fu fatto.

Ma in un'altra contraddizione, l'onorevole Baccarini, dice che sono incorso.

Nel 1876, secondo lui, io combattevo le grandi Società; e al suo solito lesse un piccolo brano di quel mio discorso che io non voglio rileggere col testo alla mano, per non far perder tempo alla Camera.

Riassumerò invece il mio pensiero, che era questo:

Io non nego *a priori* che lo Stato possa esercitare le strade ferrate, io non ho mai fatta questa questione dottrinale alla Camera; le accademie si fanno altrove, qui si discutono le leggi ed i grandi interessi d'Italia.

Or dunque, io diceva, considerate lo Stato italiano: voi che gli vorreste imporre una grande nuova funzione di questa natura, l'avete voi preparato a esercitarla, senza nuocere alle altre vere sue funzioni, e a questa stessa che gli volete affidare?

Perchè lo Stato non riesce ad esercitare e costruire bene le strade ferrate? Prima di tutto per la sua vastità e la grandezza che lo rende disadatto a questo servizio. Tanto è vero che le stesse Società, benchè per loro natura vi sieno meglio acconcie, pure quando diventano eccessivamente grandi, peccano per quegli stessi difetti per cui pecca lo Stato.

Questo è ciò che allora dissi, ed ora lo ripeto, perchè è vero. Ma soggiungo: e lo Stato non è molto più grande che le Società? Se le Società alle quali noi diamo 4, 5, 6,000 chilometri da esercitare, non ci fossero, lo Stato dovrebbe esercitarne 12 o 15,000.

Dunque per ragione di convenienza, sono sempre le Società che meritano d'essere preferite, anche ad onta della loro grandezza, se questa si confronta con la grandezza molto maggiore dello Stato.

Inoltre la questione delle Società grandi o piccole è molto relativa; ed è relativa soprattutto

al loro capitale e all'intensità del traffico. È evidente che per esercitare 800 chilometri delle Calabresi, le quali danno uno scarsissimo prodotto, basta una piccola parte di quei capitali e di quella intelligenza, che è necessaria per esercitare 800 chilometri nell'Alta Italia, specialmente dove ci fosse un porto come Genova, e una strada come quella dei Giovi, o un passo alpino come quello del Gottardo che pone la Società in relazione con molti paesi stranieri, e crea la necessità di studiare i rapporti e le concorrenze internazionali.

Ma poi dico all'onorevole Baccarini: chi ha proposte le due longitudinali? Io potrei anche aggiungere ragioni d'altra natura intorno allo Stato, ma uscirei dal tema. Dovrei dire che lo Stato non ha solamente le ferrovie da esercitare, ma molte altre funzioni da adempiere, le quali intralciano l'opera dell'esercente e del costruttore; di guisa che non è più il criterio dell'esercente e del costruttore quello che governa le ferrovie, ma altri criteri ben diversi, così detti politici, che per un Ministero prevalgono a quello dell'esercizio ferroviario.

Ma, mi limiterò alle Società. L'onorevole Baccarini mi pare che ora combatta le grandi Società; ma non sono parte del progetto suo le due grandi reti longitudinali, affidate a due grandi Società? E dunque? Di più: ci erano due Società di navigazione, la Florio e la Rubattino; chi è che le ha fuse insieme e ne ha fatta una sola? Il progetto di legge presentato dall'onorevole Baccarini.

L'onorevole Baccarini si è scagliato più specialmente contro le Società anonime, le quali pare che siano per lui, proprio la sentina a tutti i vizi. Se non che quando si vuol pronunziare un giudizio sopra una di quelle grandi istituzioni le quali, come le Società anonime, hanno potentemente contribuito ad organizzare il credito, ad aumentare la produzione, a sviluppare l'economia nazionale, mi pare che conviene andare molto cauti. Tanto più che la questione è anche sotto l'aspetto giuridico della più alta importanza, e l'onorevole Zanardelli la trattò già con un'altezza di vedute pari alla sua grande e meritata reputazione.

Non voglio abusare di citazioni, e benchè mi senta molto tentato di valermi delle eloquenti parole dell'onorevole mio amico, nondimeno rinunzio al piacere di farle sentire alla Camera. Soltanto dirò che egli nel discorso pronunziato nella discussione del 1876, come ministro dei lavori pubblici, dimostrò quanto bene abbiano fatto allo svolgimento della civiltà le Società anonime, come queste siano, per adoperare le sue espressioni, una gloria

italiana e come sieno anche oggi una grande forza dei liberi paesi. Hanno dei difetti certamente, ma compito della legge il rimediarvi. Il nostro Codice di commercio vi ha appunto rimediato con provvide e severe prescrizioni.

Inoltre come possono non volere le Società anonime i fautori dell'esercizio privato? E l'onorevole Baccarini non proponeva appunto due grandi Società anonime per le due reti del continente? Comprendo ch'egli combatta le parti nuove della legge, ma è strano ch'egli si avventi anche contro quelle che sono sue.

Ma entriamo più addentro nel tema.

I punti che io desidererei di svolgere, con molta brevità, sono la vendita del materiale mobile, i fondi di riserva, forse non ancora appieno dilucidati, la percentuale e le nuove costruzioni. Ma prima di entrare in questa materia, m'incontro in un'arguta osservazione dell'onorevole Simonelli.

Egli ha pronunciato una specie di giudizio complessivo sopra le convenzioni, e ha detto: io riconosco che il Ministero ha ottenuto tutto il possibile; ma esso si era posto in condizione d'inferiorità verso l'altra parte, perchè il ministro dei lavori pubblici ripeté troppo chiaramente a chi voleva, e a chi non voleva saperlo, ch'egli era stato chiamato al Ministero principalmente per dare concreta esecuzione al riordinamento delle strade ferrate.

Ora, egli osservava molto acutamente, che quando uno deve trattare, e si sa per fermo quello che vuole, mette sè in posizione poco favorevole e l'altro negoziatore in posizione assai vantaggiosa.

Ma l'onorevole Simonelli, che è stato più di una volta negoziatore anche per il nostro paese, dovrà innanzi tutto consentire in questo, che è necessario che il negoziatore sappia quello che vuole.

Ora mi dica se nei Governi parlamentari, trattandosi di una grande questione, è possibile che uno diventi ministro, senza che si sappia quello che vuole? La conoscenza di ciò che egli vuole e a cui mira è appunto ciò che nei Governi parlamentari porta un uomo al Governo. La mia venuta al Ministero dei lavori pubblici non poteva significare altro che la risoluzione del problema ferroviario sulla base dell'esercizio privato. Del resto che il problema dovesse essere risoluto così non l'ho detto io solo: l'aveva detto prima di me la legge.

Ma forse l'onorevole Simonelli voleva solo avvertire che sarebbe stato meglio non dirlo.

Ebbene capisco che sarà forse più accorto, più

machiavellico il nascondere le proprie intenzioni e non lasciare travedere dove, come e quando si voglia arrivare; ma mi ricordo anche di una sentenza del D'Azeglio, che non ho avuto tempo di riscontrare, la quale dice che in molti casi è miglior politica quell'altra di dire, fin da principio, ciò che si vuole. Nel caso nostro poi sarebbe stato davvero il segreto di pulcinella.

L'onorevole Simonelli aggiunge: voi vi siete disarmati anche perchè non avete fatto il riscatto delle strade ferrate Meridionali; e di fronte a quella Società voi vi siete perciò trovati in una posizione sfavorevole.

Ora prego la Camera di considerare, qual'era la vera posizione del Governo di fronte alla Società delle Meridionali non riscattate. La posizione era questa. Venendo alle trattative si potevano avere due soluzioni: fare un contratto o non farlo. Un giorno, rispondendo all'onorevole mio amico Cairoli, all'uscir della Camera, appena chiusa la discussione, gli dicevo queste parole: può star sicuro che o farò un contratto favorevole allo Stato, ovvero non ne farò nessuno.

E invero, se i patti non fossero stati favorevoli allo Stato, perchè doveva io conchiuderli? Forse che alcuno nella Camera sarebbe sorto a rimproverarmi il giorno in cui io fossi venuto qui a dire: onorevoli deputati, il Governo ha trattato col massimo zelo, animato della maggiore sollecitudine per gl'interessi del paese, ma non ha trovato modo di stipulare un contratto favorevole. Noi siamo per l'esercizio privato, ma siamo più ancora per l'interesse dello Stato; quindi non crediamo che sia giunto il momento di dare soluzione al problema.

Ebbene, la Camera non avrebbe potuto che approvare questa decisione, e se anche fosse sembrato un insuccesso, diciamo la parola, del ministro dei lavori pubblici, che male era? Il ministro se ne andava, tranquillo nella sua coscienza, lieto di non dovere stare per tre mesi a sostenere la discussione di un progetto così pauroso, che nessuno finora aveva ardito di portare innanzi alla Camera.

Ma c'era anche un'altro partito molto facile; c'era la legge di massima. E non poteva io condurla innanzi e portarla alla discussione? Chi mi obbligava a fare le convenzioni, specie con la Società delle strade ferrate Meridionali? Il Governo quando cominciò a trattare con essa, aveva tre vie innanzi a se. Poteva risolvere il problema o d'accordo con essa — o senza di essa — o contro di essa. Quindi o accordarsi con la Società, affidandole l'esercizio della rete Adriatica; o prescin-

dere dalla Società, ripartendo le ferrovie in tre reti; o finalmente, risolvere il problema contro di essa, staccando immediatamente dalla rete meridionale le ferrovie Calabro-Sicule decretando subito con effetto dal 1892 il riscatto delle linee concesse alla Società e destinandole fin d'ora a formar parte della rete Adriatica.

Ecco quali erano le armi delle quali il Governo poteva valersi nelle trattative. E il Governo se ne valse in parte e dopo lunghe trattative è riuscito a stipulare un contratto, che è veramente equo per entrambe le parti.

Fu detto: sia pure che abbiate avuto questa libertà d'azione e questa forza, ma nondimeno il non aver fatto il riscatto delle Meridionali è stato un danno per il paese.

Prima di tutto mettiamo bene in chiaro che questa questione, affatto incidentale, non ha niente che vedere col disegno di legge che sta davanti alla Camera. È una considerazione molto importante che non vorrei venisse mai dimenticata.

E ciò posto, farò alcune osservazioni meramente retrospettive, per vedere se è stato bene o male di non fare il riscatto: senza entrare punto nell'altra questione per quali motivi e per cagione di chi non siasi fatto, giacchè sono sicuro che non può sopra di me cadere la minima censura.

Il riscatto delle strade ferrate meridionali fu stipulato nel 1874 dall'onorevole Spaventa, e lo scopo che lo mosse a farlo era principalmente quello di evitare, che anche la Società delle Meridionali, stretta allora da quel patto che fu chiamato della *scala mobile*, finisse, come avevano finito le Romane, vale a dire, nel fallimento.

Queste parole si leggono nella relazione, che sta davanti al progetto da lui allora presentato al Parlamento.

Vero è che nel 1876 il riscatto, già pattuito, acquistò un valore nuovo agli occhi del Governo, il quale, nel frattempo, era venuto nel concetto dell'esercizio governativo e per conseguenza nella necessità di riscattare a ogni modo le strade ferrate Meridionali. Ma ciò non toglie che il riscatto non sia stato pattuito con intendimenti affatto indipendenti dalla questione dell'esercizio.

Nell'anno 1877 anche l'onorevole Depretis propose il riscatto delle strade ferrate Meridionali, ma per una ragione affatto diversa dalle due predette, vale a dire, per comporre le due reti longitudinali; giacchè, come dice chiaramente la relazione del 1877, si riteneva impossibile di fare le due reti longitudinali e unificare e riordinare

le tariffe, senza riscattare la concessione delle strade ferrate Meridionali.

Il riscatto però, tante volte stipulato dal Governo, effettivamente non fu mai nemmeno discusso dalla Camera e anzi la convenzione non fu allegata nè alla legge del 1881, nè a quella, detta di massima, presentata dall'onorevole Baccarini, con la quale il Governo, insieme a tante altre facoltà, chiedeva per la esecuzione di quella legge, anche la facoltà di procedere al riscatto delle strade ferrate Meridionali, secondo condizioni e criterii in parte stabiliti e in parte da stabilire. Alla fine del maggio 1883, quando io dovetti assumere il Ministero dei lavori pubblici, era vicino a scader il termine utile per fare il riscatto, non mancava che un mese, e stante l'angustia del tempo si era domandata una proroga alla Società.

Il giorno non so bene se 19 o 20 giugno, la Società rispose di non poter concedere la proroga.

Quindi non avevamo davanti che nove o dieci giorni per risolverci a riscattare. Bisognava, in così breve periodo, preparare un disegno di legge, presentarlo alla Camera, non essendo certo possibile di effettuare il riscatto, senza il voto del Parlamento.

Si noti però che avremmo dovuto proporre il riscatto puro e semplice, senza una contemporanea convenzione di esercizio, perchè non era possibile in otto o dieci giorni risolvere anche la questione dell'esercizio. E quindi sarebbe stato necessario di pagare in ragione di 25 lire di rendita pubblica per azione, invece di 24 lire e fare subito una emissione di 150 milioni di rendita corrispondente alla somma del capitale in azioni.

Alla Camera furono note subito e la negata proroga e le intenzioni del Governo e nessuno allora sorse a chiedere che si facesse il riscatto; perchè reputavasi miglior consiglio il non uccidere la Società delle Meridionali, quando per l'appunto si era determinati di affidare tutte le strade all'industria privata.

Passato il 30 giugno, non era più possibile di fare il riscatto alle condizioni allora stabilite; per lo che io dovetti propormi di ottenere gli effetti utili del riscatto, senza farlo.

Studiate minutamente le convenzioni delle strade ferrate Meridionali, vidi di poter arrivare allo scopo, di formare le due reti longitudinali, omogeneamente, e riordinare le tariffe senza bisogno di ricorrere al riscatto. Ecco la genesi delle modificazioni arretrate al contratto con la Società delle Meridionali.

Ne verrà danno da questo? Per giudicare, bi-

sognerebbe fare due conti, e poi paragonarli fra loro; il conto del riscatto, cioè delle conseguenze finanziarie che esso avrebbe prodotto sul bilancio dello Stato, e il conto degli oneri e dei vantaggi che lo Stato avrà in forza delle presenti convenzioni.

Se non che anche questo confronto, non facile a farsi, più non avrebbe che un mero valore storico, e fors'anche teorico. Praticamente i due dati non sono comparabili: e basta a persuadersene il notare che nell'ordinamento che noi proponiamo di dare alle nostre ferrovie la questione del riscatto è del tutto eliminata, e non si tratta che del puro esercizio; mentre il riscatto era invece il perno dell'altra soluzione la quale non teneva conto dell'esercizio.

Perciò il Governo si astenne dal fare qualsiasi confronto; cercò invece di fare il solo conto del riscatto. Per quanto arduo ed incerto fosse questo conto, il Governo si diè cura di compilarlo per accondiscendere quanto meglio poteva, ed era suo dovere ai desiderii della Commissione parlamentare. E da questo conto nella risposta stessa dichiarato approssimativo e incompleto, apparirebbe che l'onere annuale del riscatto sarebbe stato di circa 33 milioni, se ben ricordo.

Spaventa, 33,044,000 lire.

Genala, ministro dei lavori pubblici. ...33,044,000 lire, assumendo lo Stato tutti quanti gli oneri della Società, la quale sarebbe scomparsa lasciando l'eredità di tutti i suoi debiti e crediti.

Ma, ripeto, avvertii la Commissione che quello era un conto incompleto e per giunta fatto senza l'oste, giacchè per compilare un conto vero e sicuro ci sarebbe voluto il concorso dell'altra parte, *et altera pars*, e qui l'altra parte non c'era, appunto perchè non si è fatto il riscatto.

Non per tanto il Governo compilò il conto; ma si noti che nel 1883 le condizioni della Società non erano più quelle del 1875. Anzi, dirò di più, che il Governo stesso, nel giugno 1883, non poteva sapere quel che potè sapere un anno dopo, quando rispose alla Commissione.

L'onorevole Spaventa, che reputa facili questi conti e questi raffronti, nell'intento di rettificare il conto del Ministero, disse che mancavano due cifre importanti: una, quella del fondo di riserva, per un capitale di 2,279,000 lire; l'altra, di 6,347,000; utili accumulati dalla Società, alla fine del 1883. Se non che questi crediti contabili non sono già separatamente impiegati in titoli speciali, ma il loro ammontare è compreso nel valore di costruzione delle strade, insieme con la somma prodotta dalle azioni e dalle obbligazioni. Sia pure che

queste somme non si debbano pagare alla Società e rimangano allo Stato; ma, essendo compenetrati nel valore delle strade, non esiste affatto la annualità delle 469,000 lire, nella quale egli ha tradotto, col suo calcolo, questa somma di 8 milioni e la quale egli vorrebbe, poi, portare a deduzione dell'onere del riscatto. Io non so se ho bene afferrato, ieri, il suo pensiero; che se, poi, non fosse questo, e se egli, parlando di codesta somma volesse alludere all'interesse che doveva esser pagato, nell'anno, agli azionisti... (*L'onorevole Spaventa fa cenno di no*)

No: sta bene; ho quindi inteso esattamente le sue parole.

Oltre alle strade lo Stato col riscatto avrebbe ricevuto i denari in cassa, le obbligazioni non ancora vendute e tutti i crediti e debiti in conto corrente, che sono nel conto del Ministero valutati in una cifra di saldo che rappresenta l'annualità di lire 661,550, portata appunto in deduzione del prezzo del riscatto, come chiaramente è indicato nella risposta data al quesito segnato col n. 15.

Ma non bisogna dissimularsi che i conti fatti dall'onorevole Spaventa e anche quelli del Ministero sono conti fatti, come ho già detto, senza l'oste; se l'altra parte contraente avesse concorso a farli credo che i risultati finanziari sarebbero notevolmente diversi.

Infatti la Società delle strade ferrate meridionali dopo il 1876 ha costruito le linee Terni Aquila e Termoli Campobasso, alle quali è consentita la sovvenzione chilometrica che rappresenta una somma di 20 milioni maggiore di quella che forse avrà spesa effettivamente, giacchè oggi ancora non sappiamo quanto costerà il completamento di quelle linee.

Ecco nascere da questo fatto una prima questione; come computare, per gli effetti del riscatto, le spese di costruzione di coteste due strade? Questa questione è molto grave è risolta in un modo piuttosto che nell'altro può far sparire molta parte del vantaggio sperato nel riscatto.

Un'altra osservazione ci avrebbero fatta certamente gli azionisti delle Meridionali.

Dal 1875 in poi — giacchè per fare il conto del riscatto bisogna prendere le mosse dalle condizioni di quell'anno — la Società ha fatto molte opere in conto capitale, impiegandovi i proventi dell'esercizio: quindi, una parte degli utili ritratti dall'azienda annuale, invece di essere distribuita agli azionisti, fu adoperata per opere, alle quali si sarebbe potuto, a termine di legge e di contratto, provvedere mediante l'emissione di nuove obbligazioni.

Crede l'onorevole Spaventa che di tutti questi elementi la Società avrebbe rinunciato a tenere conto? E sono elementi che importano somme cospicue, cioè non pochi milioni. E credo che parecchie altre partite gli amministratori della Società avrebbero saputo trovare, meglio che io non sappia quasi improvvisando, immaginare.

Se mi sono posto per un momento nei piedi dell'altra parte contraente, l'ho fatto per ricavarne la conseguenza, che non è possibile di poter dare un giudizio sicuro ed assoluto, come è piaciuto di dare all'onorevole Spaventa, intorno agli effetti del riscatto, benchè i suoi conti sieno tutt'altro che sicuri e assoluti.

Per sapere quanto effettivamente sarebbe costato, bisognerebbe risolvere prima le questioni a cui ho accennato e quelle altre ancora che indubbiamente sarebbero sorte. Allora solamente avremmo potuto giudicare con piena cognizione di causa se sarebbe stato finanziariamente utile o dannoso il riscatto.

Intanto questo è certo, che a nessuno dei miei predecessori, che vi proposero di fare il riscatto, passò mai per la mente di riscattare le ferrovie Meridionali soltanto perchè la Società concessionaria andava bene. Lo scopo del riscatto era diverso: era quello o di prevenire gli effetti di un eventuale fallimento, come nel 1874, o di preparare lo esercizio governativo come nel 1876 o di poter formare con le ferrovie italiane due reti longitudinali come nel 1877. Ora col progetto attuale noi abbiamo trovato il modo di non modificare la base della concessione e nondimeno fare le due reti longitudinali. La cosa che sembrava impossibile nel 1877 fu trovata relativamente facile, ed ecco come.

Nella concessione del 1862 per le strade meridionali, modificata da quella del 1864, ci sono due termini: una sovvenzione fissa di 20,500 lire il chilometro, ed una garanzia o sovvenzione chilometrica variabile secondo i prodotti dell'esercizio; una parte fissa cioè più una parte proporzionale al prodotto lordo delle strade. Ebbene noi abbiamo fatto così.

Abbiamo tenuto ferma la sovvenzione fissa continuando a liquidarla come si è sempre usato, senza niuna modificazione tranne la detrazione delle 200 lire a chilometro per i casi di forza maggiore, perchè abbiamo considerato che gravino il proprietario della strada piuttosto che il semplice esercizio — abbiamo modificato invece il *patto d'esercizio*: e in luogo di dare come si fa ora alla Società le prime 7,000 lire il chilometro, più il 50 per cento fra le 7,000 lire e le 15,000

e finalmente il 60 per cento del prodotto lordo di là dalle 15,000 lire, abbiamo incorporata la rete delle Meridionali nella rete Adriatica, e sul prodotto lordo di questa esercitate tutto con identiche norme e tariffe, diamo il 62 e mezzo per cento. Ecco dunque come si è potuto evitare il riscatto ed ottenere nello stesso tempo interamente lo scopo.

Le obiezioni finora fatte alla soluzione da noi data al problema sono state molto generiche, e ad esse è stato già risposto da taluno degli oratori, che mi hanno preceduto, onde io mi limiterò su quest'argomento ad aggiungere poche cose ancora. Fu domandato se la sovvenzione fissa corrispondesse soltanto al capitale impiegato nelle strade e nel materiale mobile, o se con quella si intendesse di compensare anche le perdite eventuali dell'esercizio. L'onorevole Simonelli osservava che, secondo lui, è in quest'ultimo modo che deve essere intesa la cosa. Ma un altro onorevole deputato, che non ha parlato alla Camera, e che ha molta competenza in questioni di finanza, ha invece affermato per l'appunto l'opposto, vale a dire che la sovvenzione fissa delle 20,000 lire al chilometro — diventate poi 20,500 per le ragioni che sapete — corrisponde soltanto al capitale speso nella costruzione delle strade, agli interessi e all'ammortamento di esso, ma non comprende il materiale mobile; adducendo come valida ragione l'articolo 16 del contratto il quale stabilisce che alla fine del contratto il materiale mobile deve essere pagato a parte alla Società, appunto perchè con la sovvenzione non viene ammortizzato. Ora, io ho sempre sostenuto nelle trattative colle Società che la sovvenzione compensasse anche il materiale mobile perchè era evidentemente più favorevole allo Stato. Ma nondimeno bisogna riconoscere che vi era un forte dubbio legale, fondato nelle convenzioni del 1862 ed è stato risolto interamente a favore dello Stato.

Un dubbio anche poi più forte era quello che riguardava gli approvvigionamenti.

Il Governo ha sostenuto che gli approvvigionamenti nella loro misura ordinaria debbono essere considerati come un capitale fisso di dotazione delle strade, compensato dalla sovvenzione fatta, mentre la Società sosteneva che sono un capitale circolante proprio dell'esercizio, e quindi non voleva cederli insieme al materiale senza uno speciale compenso. E noi abbiamo ottenuto che di fronte alla sovvenzione chilometrica si avesse a computare tutte le strade, tutto il materiale mobile, che per tal modo diventa proprietà dello Stato, e gli approvvigionamenti, per un valore

corrispondente al quinto del prodotto lordo ottenuto nell'anno 1884.

Alla Società imponemmo però l'obbligo di spendere nove milioni per mettere in buon assetto le sue strade, come lo Stato fa per le proprie. E infine abbiamo salvaguardato un diritto che lo Stato ha secondo la convenzione del 1862, quello cioè di poter riscattare la rete dal 1892 in poi. Ma qui fu necessario di fare una modificazione ai patti di riscatto contenuti nell'articolo 18 della convenzione del 1862, modificazione resa indispensabile dalla nuova forma dell'esercizio e dall'aver riunito insieme, senza distinzione di prodotti, di spese, di contabilità le linee sociali con quelle appartenenti allo Stato.

Potrei dir poche parole intorno alla vendita del materiale mobile. Le Società devono necessariamente avere un capitale: ora si chiede in quale misura, in qual modo devono impiegarlo? La risposta è molto semplice; il capitale della Società secondo i contratti corrisponde al valore del materiale mobile e degli approvvigionamenti, è impiegato nell'acquisto di essi e serve a garantire lo Stato della esecuzione degli obblighi assunti dalle Società, ed a rendere queste più salde contro gli eventi contrari.

Una ragione, che mi pare così semplice e naturale, non è bastata a convincere l'onorevole Baccarini. Egli ha detto: come mai chiedete un capitale così grande alle Società, e fate partecipare agli utili di questa azienda ferroviaria, 135 milioni della Mediterranea, e nientemeno che 180 delle Meridionali? Meglio, soggiungeva egli, sarebbe stato ridurre il capitale al puro necessario, di 40 milioni circa tra le due reti continentali.

Ora, questo ragionamento mi ha fatto la stessa impressione che provai quando lessi il preambolo di quella nota proposta degli inglesi, della quale fece cenno qui nell'Gala l'onorevole Maffi. Anche in quella proposta si faceva cotesto ragionamento, che mi parve tanto debole da toglier serietà alla proposta. E diceva tra me: Come è mai possibile di affidare una così vasta azienda ferroviaria, a chi non ha che un capitale di 20 milioni? Venti milioni possono garantire un'azienda, in cui il prodotto nel primo anno d'esercizio sarà certamente superiore o prossimo ai 100 milioni? Le vicende del mercato o una perdita anche piccola sull'esercizio, non le permetterebbero più di pagare un soldo agli azionisti.

Ma che interesse avrebbero più gli azionisti allo sviluppo del traffico e ad anticipare qualche spesa? Quale solidità, di fronte agli eventi straordinari, avrebbe la Società? Veramente nessuna!

Io lo confesso schiettamente; invece che affidare l'esercizio delle strade ferrate italiane a Società che non avessero in complesso che 40 milioni di capitale, mille volte preferirei l'esercizio di Stato con tutti i suoi inconvenienti; giacchè quella non sarebbe una soluzione. Le Società difficilmente potrebbero reggersi, ed allora ci vorrebbe un'altra legge per puntellarle alla meglio, o per passare all'esercizio di Stato. Tanto varrebbe andarci direttamente.

Del resto anche l'onorevole Baccarini nel suo progetto proponeva la vendita del materiale mobile. Ora, come potevano le Società con 20 milioni di capitale, comperare il materiale mobile e gli approvvigionamenti che non costano meno di 250 milioni? Bisognava necessariamente che egli cominciasse a derogare al Codice di commercio e consentire a quelle Società che avrebbero avuto soli 20 milioni di capitale, di emettere almeno 210 milioni di obbligazioni: somma che supera di più che cinque volte il capitale sociale. E questa deroga sarebbe stata condannata da tutti i giuristi che hanno contribuito a compilare quel Codice, e condannata pure da tutti i tecnici e finanzieri che si sono occupati di questa questione.

Anche la Commissione d'inchiesta studiò questo tema, e trovò anzi che una delle ragioni principali per cui le Società ferroviarie italiane non fecero in genere buona prova, fu appunto quella, che il loro capitale era costituito più dalle obbligazioni che dalle azioni, così che qualunque piccola scossa, o del credito, o del mercato dei carboni, o dei ferri, o una deficienza qualunque dei prodotti, bastava a scuotere l'equilibrio dei loro bilanci e il loro credito.

Vedemmo la Società delle Romane per questa principalissima ragione, sebbene non unica, condotta in miserande condizioni.

Dunque era necessario costituire le Società col maggiore capitale possibile e prescrivere che questo capitale fosse in azioni. Ecco quello che abbiamo fatto.

Rimaneva la seconda questione: come impiegare questo capitale in azioni?

Volete che lo Stato se lo faccia dare a mutuo? Preferite che lo Stato venda alle Società il materiale mobile? Evidentemente tra le due forme quella della vendita del materiale mobile appariva molto più conveniente sotto tutti gli aspetti.

Appariva molto più conveniente sotto l'aspetto giuridico, perchè di questa maniera (lo noti l'onorevole Brunetti, che mi rivolse a questo proposito una domanda) lo Stato facendo trapassare la proprietà del materiale mobile nelle Società eser-

centi non solo le interessa maggiormente al buon mantenimento, ma scarica sopra di esse tutti i danni fortuiti di forza maggiore, secondo la massima giuridica *res perit domino*; il che non poteva ottenersi con qualunque altra forma di contratto. Se avviene un incendio, chi è colpito dal danno? Il proprietario.

Se noi avessimo dato a nolo il materiale mobile, rimanendone proprietario lo Stato, avrebbe dovuto sopportare lui, che non esercitava, le conseguenze di tutti i casi fortuiti o di forza maggiore. Divenendo invece proprietario le Società esercenti le conseguenze di codesti casi ricadono sopra d'esse.

Ma il prezzo com'è stato determinato?

È stato determinato come meglio potevasi in questa materia. Fu fatta una formula secondo la quale si parte dal prezzo primitivo di acquisto del materiale mobile, e poi si applica un coefficiente di deduzione, in ragione del tempo trascorso dal giorno in cui il materiale è entrato in servizio.

Stabilito il prezzo, v'era una domanda assai grave da farsi: alla fine del contratto cosa avverrà del materiale?

Lo Stato aveva più ancora delle Società interesse a stabilire fin d'ora il diritto di ricomprarlo, perchè altrimenti, cessato il contratto, avrebbe avuto le strade senza materiale mobile.

Bisognava però predeterminare, nell'interesse d'ambe le parti, e principalmente nell'interesse dello Stato, il modo col quale doveva essere fatta la stima del materiale mobile al cessare del contratto. Quale doveva essere il modo? Lo stesso criterio, la stessa formula che servì al cominciare del contratto per stabilire il prezzo del materiale mobile, servirà anche alla fine del contratto per la retrocessione, salvochè non si terrà conto del deprezzamento delle parti non rinnovabili del materiale, il quale deprezzamento va a carico del fondo di riserva, e si assumeranno gli stessi prezzi unitari pel materiale nuovo, che hanno servito alla perizia nella consegna. Ma se il materiale mobile non è tenuto in buona condizione?

In tal caso si fa una deduzione dal prezzo; e lo Stato ha nelle mani 265 milioni, per rivalersi del minor valore, dipendente, da perdite o da trascurata o difettosa manutenzione.

È stato però obiettato che se al termine del contratto i prezzi correnti del materiale mobile nuovo fossero minori di quelli d'oggi, lo Stato ne avrebbe una perdita, che alcuni hanno fatto salire a decine di milioni.

Ora, o signori, quale sarà il prezzo corrente di mercato del materiale mobile alla fine del contratto? E chi lo sa? Anzitutto sapete dirmi quando finirà il contratto? Dopo 20 anni? dopo 40? dopo 60?

Io credo che probabilmente il materiale mobile alla fine del contratto, se dovesse comprarsi secondo il prezzo del mercato, costerà meno di quello che costi ora. Ma appunto per questo, dicono molti, i patti del contratto sono dannosi allo Stato.

Vediamo se è davvero così. Se voi convenite che alla fine del ventennio, del quarantennio, del sessantennio il materiale mobile costerà meno, evidentemente la Società che ora lo compera e allora ce lo dovrà rivendere, avrebbe dovuto tener conto del minor prezzo che avrà il materiale mobile alla fine del contratto. E in tal caso essa avrebbe detto: Se io devo obbligarmi a rivendere a voi il materiale al prezzo del mercato di allora, che sarà minore dell'attuale, mettetemi in grado di ammortizzare quella parte di valore del materiale che per ragioni economiche andrà perduta. Ed allora che cosa avremmo dovuto noi fare? Avremmo dovuto al compenso per l'uso del materiale mobile, aggiungere una quota di ammortamento.

E se invece i prezzi del mercato alla scadenza del contratto fossero uguali o maggiori degli attuali? Allora quella quota di ammortamento pattuita sarebbe stata a tutto danno dello Stato ed a tutto ed indebito vantaggio della Società.

Ora adunque per evitare questa grave incertezza, derivante dalla natura stessa delle cose, si è pensato di eliminare la questione, supponendo che il prezzo del mercato non vari, e quindi nè lo Stato nè la Società ne risentano danno.

E per assicurare che il materiale mobile sarà restituito in buone condizioni, abbiamo stabilito che il deprezzamento delle parti rinnovabili a periodi mediante le riparazioni non abbia, alla fine del contratto, a superare quello che sarà constatato all'atto della consegna del materiale stesso al cominciare del contratto.

Inoltre, invece di dare alle Società una quota di ammortamento del materiale rotabile, per le parti di esso non rinnovabili si è reputato meglio conducente allo scopo l'istituire il fondo di rinnovamento del materiale stesso. Con questo fondo si comperano locomotive o carri quando gli altri per vetustà o lungo uso non sono più atti al servizio.

Desidererei ripesare un momento.

Presidente. La seduta è sospesa per venti minuti.

Presentazione di una relazione del deputato Frola.

Presidente. Onorevole Frola, intanto che l'onorevole ministro si riposa, l'invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Frola. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge portante facoltà al Governo di applicare temporariamente alcuni consiglieri alla Corte di appello di Torino.

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

(La seduta rimane sospesa dalle 3,20 alle 3,40.)

Seguito della discussione del disegno di legge concernente le convenzioni ferroviarie.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di riprendere il suo discorso.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Da molti oratori fu affermato essere esageratissimo il compenso che si paga alle Società per il materiale mobile. Fu detto che il 5.79 per cento era compenso esagerato, e quindi fu accagionato l'intero contratto di essere prodigo verso le Società dei danari dei contribuenti.

Già alcuni valenti oratori, fra cui l'onorevole Lugli, l'onorevole Prinetti, l'onorevole Lacava e l'onorevole Curioni, hanno risposto a questa obiezione; ma un'ultima osservazione sia consentita pure a me.

Innanzitutto, il 5.79 per cento, che ragguaglia il compenso, che viene pagato agli esercenti per il materiale mobile impiegato nell'esercizio delle tre reti, non è una garanzia, non è un interesse; è un compenso, soggetto a tutte le eventualità dell'impresa.

Dal 5.79 va difalcato in primo luogo l'importo delle tasse di ricchezza mobile e di circolazione, non che la quota di assicurazione del materiale contro i danni di forza maggiore che sono a carico della Società. Già un oratore dell'opposizione, l'onorevole Branca, lo ha ammesso ed ha valutato questa quota al 0.15 per cento del valore del materiale onde il compenso si riduce al 4.85 per cento.

Ebbene, o signori, per ridurre tutto il contratto che vi sta dinanzi ad una semplice formula, io potrei affermare che le Società impiegano i loro capitali al 4.85 per cento ed hanno a loro carico o vantaggio le eventualità contrarie o favorevoli dell'esercizio.

Ora, vi pare questo un impiego esorbitante? Fu studio del Governo di ricercare quella forma

di contratto che potesse ridurre al *minimum* le alec, così dall'una come dall'altra parte; i contratti, dove le alec sono esagerate, diventano i più pericolosi e i più difficili ad osservarsi.

Tuttavia è sembrato, ad un oratore dell'opposizione, che questo appunto fosse un difetto capitale delle convenzioni presentate.

Ora io non comprendo, o signori, come o perchè le alec devono riversarsi tutto quante sulle Società; io non comprendo, come debba essere scopo di un contratto quello di stabilire quasi artificialmente tutte le condizioni in modo che il contratto possa coll'andare degli anni riuscire fatale a una delle parti. Noi invece abbiamo cercato di organizzare l'esercizio per modo che lo Stato venisse sottratto interamente ai rischi dell'azienda, e le Società, per quanto lo consentiva la natura delle cose. E con tale criterio ci siamo studiati di determinare la ripartizione delle spese e dei prodotti fra lo Stato, l'esercente e i fondi di riserva.

In qual modo verranno repartiti i prodotti? L'onorevole Simonelli nel suo discorso alludendo alla parte del prodotto lordo assegnata allo Stato esclamò: *quod superest date pauperibus*. No, onorevole Simonelli, il criterio che ci ha guidato è stato un altro; abbiamo seguito il dettame della sapienza romana: *jus suum cuique tribuere*; abbiamo dato a ciascuno il suo.

E quanto a ciascuno? E, innanzitutto, chi è questo ciascuno? Vi sono nella azienda ferroviaria tre enti che concorrono a formarla: il capitale — qui rappresentato dallo Stato — la spesa di esercizio e il compenso per l'impiego del materiale necessario a questo esercizio — entrambi rappresentati dalle Società — in fine certe spese, gravi in sè stesse, ma saltuarie e variatissime da anno ad anno, e tali che in un'azienda bene ordinata richiedono una costituzione loro particolare.

Ecco la ragione dei fondi di riserva, ai quali fa seguito la Cassa per gli aumenti patrimoniali. Or dunque, noi abbiamo: l'esercente, i fondi di riserva, lo Stato. A ciascuno di questi va data la sua parte di spesa, a ciascuno la sua parte di prodotto, adoguata alla gravità della spesa.

L'onorevole Simonelli non ha affermato essere esigua la quota assegnata allo Stato: lo ha lasciato forse travedere, ma non è andato più in là di quell'arguta frase, che ho riferito, e non ne ha tratto la conseguenza che si assegna al bilancio dello Stato meno di quanto gli spetta, nè lo poteva. Invece ha fatto un ragionamento più sottile dicendo: supponiamo pure che voi diate allo Stato, tutto quello che gli spetta; è innegabile però che voi assegnate

meno del necessario ai fondi di riserva, e in tal modo voi create un debito latente con la istituzione di questi fondi e della Cassa per gli aumenti patrimoniali. Non basta quindi dimostrare che il bilancio dello Stato riceva annualmente la sua giusta quota, ma dovete dimostrare altresì che i fondi sono sufficienti allo scopo pel quale sono costituiti. Allora soltanto potrete affermare che le convenzioni sono buone.

Ed in verità questo ragionamento apparentemente non fa una grinza. Spetta infatti a noi dimostrare, o meglio ridimostrare, come oltre la quota assegnata allo Stato — che corrisponde, anzi supera la somma che l'erario riceve ora dalle strade ferrate — sono state anche esattamente determinate le quote dei fondi di riserva, e la quota della percentuale per le spese all'esercente. E se ci riuscirà di dimostrare questo, noi potremo, come conseguenza, affermare che i contratti sono buoni, e si potrà affrontare allora il dilemma che l'onorevole Odescalchi poneva nel chiudere il suo discorso; o queste convenzioni, o l'esercizio governativo.

Sono sufficienti i fondi di riserva? L'onorevole Simonelli ha fatto un'obiezione che a nessun altro era venuta in mente.

L'onorevole Baccarini e l'onorevole Gabelli, pel primo, hanno tentato di dimostrare insufficienti le somme assegnate a questi fondi, ma non hanno però affermato che il concetto stesso dei fondi fosse erroneo, e quindi fosse impossibile determinare adeguatamente il modo e la misura per bene costituirli. Invece l'onorevole Simonelli dedicò una parte del suo discorso a dimostrare direi umoristicamente, la impossibilità di conoscere la durata delle rotaie. Egli diceva: dell'uomo possiamo sapere la vita e le vicende, perchè l'uomo è antico, ma le rotaie di acciaio sono recenti e quindi non siamo in grado di poter valutarne la durata.

E un analogo ragionamento fece per le carrozze e per le locomotive.

Ora a me sembra che il suo ragionamento vada tropp'oltre, perchè per voler dimostrar troppo, con esso l'onorevole Simonelli colpisce non solo i nostri fondi di riserva ma qualunque specie di assicurazione, qualunque cassa di previdenza, comprese quelle in cui egli ha posto la sua abile mano. Il concetto dell'assicurazione presuppone di per sè l'incertezza di certi fenomeni e nel tempo e nella misura; ma l'esperienza dei fatti riesce a far trovare fra tante vicende e tanto varie una legge, la quale o vera assolutamente o approssimativamente vera, diventa il fondamento di quegli isti-

tuti, che sono le Casse di previdenza, o contro gli incendi, la grandine, le avarie marittime, le malattie, la mortalità e simili.

L'onorevole Simonelli diceva essere la vita delle rotaie più incerta di quella dell'uomo. Io non sono del suo avviso, e credo che la durata della vita dell'uomo è meno certa di quella delle rotaie, perchè sono di gran lunga più varie le vicende alle quali la vita dell'uomo è esposta, secondo la razza, i paesi, le arti, i mestieri, il grado di civiltà, e via dicendo. Se l'onorevole Simonelli si fosse fidato della storia e avesse preso a base dei suoi calcoli, per esempio, gli anni di Matusalem, sarebbe ridotto a fare delle Casse di assicurazione per gli impiegati che non reggerebbero di certo al cimento dei fatti.

L'onorevole Curioni e l'onorevole Dini vi hanno già dimostrato con gran copia di ragionamenti, e di dati, la sufficienza dei fondi di riserva; ond' io non rientrerò più in questo tema. Soltanto dirò che anche il fondo per i casi di forza maggiore non è stato determinato a caso, ma bensì dedotto sperimentalmente da quello che sulle ferrovie italiane si è speso per un certo periodo d'anni. Le spese fin qui avute per causa di forza maggiore, non hanno quasi mai raggiunto in complesso le 200 lire al chilometro, perchè se è vero che una parte della rete va soggetta a frequenti danni a motivo delle inondazioni, non bisogna però dimenticare che abbiamo una lunga distesa di linee meno esposte a questo e ad altri pericoli, per le quali è sufficiente una spesa media di circa 100 lire per chilometro. Nondimeno per tenerci più al sicuro fu stabilito un prelevamento di 200 lire il chilometro per tutta la rete.

Benchè mi sia proposto di non entrare in molti particolari ho voluto però toccare quest'argomento per fare due considerazioni.

La prima è questa: che le somme devolute ai fondi di riserva sono prelevate dal prodotto lordo totale in tale misura, che, pure attenendoci al solo prodotto iniziale il prelevamento basta non soltanto a dare a ciascuno dei fondi di riserva l'entrata nella misura stabilita negli articoli del capitolato, ma lascia inoltre per le due reti continentali circa un milione all'anno di avanzo; ora un milione all'anno di avanzo, che vuol dire 20 milioni per il primo periodo della durata dei contratti, senza contare gl'interessi composti, è per certo più che sufficiente per provvedere ai bisogni affatto eccezionali e straordinari.

Con la seconda considerazione rispondo all'onorevole Simonelli, il quale affermò che mediante i fondi di riserva non otterremo lo scopo che ci

siamo proposto, di assicurare al bilancio dello Stato una entrata certa del 27 e mezzo per cento del prodotto lordo delle ferrovie. Lo Stato, egli disse, dovrà assai di frequente supplire alla deficienza dei fondi, e allora sarete costretti a provvedervi con la sua quota del 27 e mezzo per cento.

Non credo che questo caso possa verificarsi, perchè i fondi, come è stato dimostrato, sono sufficienti; ma facciamo pure la ipotesi che a lui piace e supponiamo che il caso segua.

Io chiedo all'onorevole Simonelli: senza i fondi di riserva cosa seguirebbe? Pigliamo per esempio quello per i casi di forza maggiore che sono a carico dello Stato, come lo erano nel 1877, e come è naturale, essendo lo Stato proprietario delle strade, e nulla importando la forma dell'esercizio, giacchè non dipende da questa che il Po straripi o che un ponte minacci ruina. Senza il fondo di riserva la spesa, che pur si dovrebbe fare, peserebbe tutta sul bilancio di un solo anno. Col fondo di riserva, invece, essa si distribuisce più equamente fra vari anni, e pesa nelle debite proporzioni sopra il bilancio di ciascun anno mediante gli opportuni prelevamenti.

E se mai per una serie sfortunata di eventi accadessero danni tanto gravi e frequenti che il fondo non bastasse a coprire la spesa si ricorrebbe innanzi tutto a quella eccedenza annuale di un milione, di cui ho tenuto dianzi parola, da riversarsi a favore del fondo di riserva, poi, non bastando, si chiederebbe a prestito ad un altro fondo, e quindi non verrà forse mai, ne durante il contratto nè alla fine, il caso di far ricorso al bilancio dello Stato; mentre ora, o signori, ci si ricorre sempre. E non ho che a ricordare in proposito le parole pronunziate dall'onorevole Gabelli quando presentai un progetto di legge di nove milioni di spese ferroviarie, in conto capitale. Egli, con molta verità, disse allora che in quelle spese ve ne erano parecchie di semplice esercizio, perchè dovevano servire a ricostruire ponti delle strade ferrate Calabresi, portati via dalle piene.

Ora si è sempre usato nelle ferrovie italiane di mettere in conto capitale le spese per riparare i danni straordinari di forza maggiore; e quindi a ragione egli osservava che a questo modo un chilometro di strada costa, per esempio, 300,000 lire a costruirlo; poi viene una piena e porta via un ponte; lo si rifa spendendo 50 mila lire, e si computa il valore capitale di quel chilometro di strada lire 350,000, mentre non vale in realtà che lire 300 mila di prima, giacchè non si è aggiunta una nuova opera, ma si è semplicemente sostituito

un ponte nuovo ad un ponte caduto, ripristinando la strada nelle primitive sue condizioni.

Questa, lo dichiarai io stesso alla Camera, è spesa di conservazione e quindi di esercizio, e non già una spesa di aumento patrimoniale, e quindi da farsi in conto capitale.

A questo inconveniente gravissimo abbiamo voluto e dovuto riparare mediante i fondi di riserva; e grazie ad essi quelle spese che adesso accrescono il bilancio passivo dello Stato, perchè spese in conto capitale, graveranno invece quind'innanzi sull'esercizio; non però fra le spese accollate all'esercente bensì sopra i fondi di riserva, alimentati mediante i prelevamenti dal prodotto lordo.

Lo stesso si dica delle rotaie, che debbono essere cambiate dopo un lungo ordine d'anni. Si potrà discutere se la durata sarà di 47 o 50 anni; e fino a che l'esperienza del 50° anno non sia passata, convengo che ci possano essere delle incertezze, ma questo è nella natura delle cose.

Abbiamo calcoli circa la durata delle rotaie, fatti per le strade ferrate italiane da uomini competentissimi, i quali variano fra un *minimum* di 42 anni e un *maximum* di 60; noi ci siamo tenuti alla durata media di 47 anni.

Se non ci fossero i fondi di riserva, potremmo durante il periodo di circa 40 anni, versare, come si fa oggi, nelle casse dello Stato, una somma maggiore del 27 e mezzo per cento stabilito nei contratti, ma alla fine dei 40 anni, dovrebbe lo Stato sborsare somme cospicue per rinnovare tutti i binari consunti.

Gabelli. Sono già da rifarsi.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ci potrà essere al più qualche rotaia o malamente fabbricata o posta sopra tratti ripidissimi, dei quali casi fu pure tenuto conto nello stabilire la durata media; ma come può affermare l'onorevole Gabelli, che siano da rinnovarsi i binari che hanno in media sei anni di vita, e più ancora quelle, di 2 o 3 mila chilometri, non per anco fatte in acciaio. Sono affermazioni assolutamente contrarie ai fatti.

Ma per ritornare all'argomento dirò che si potevano seguire due sistemi, quello del buon padre di famiglia, e quello, che per antitesi chiamerò del figlio di famiglia.

Il buon padre pone da parte anno per anno le somme necessarie da spendersi quando le rotaie, le locomotive, i ponti saranno consumate e distrutte; il figlio preferisce il sistema di godersi intero il provento delle rotaie nuove che ha messo, lasciando ai nipoti, se non ai figliuoli, la cura di rifarle da capo quando sarà tempo a tutte loro spese.

Ora noi tra questi due sistemi abbiamo creduto nell'interesse dello Stato di attenerci a quello del padre: previdenza o risparmio, e con esso conseguiamo la stabilità dei bilanci e la ottima conservazione delle strade.

Che i fondi siano sufficienti apparirà anche più, quando si consideri che oltre le quote assegnate, al cominciare del contratto si versa in essi un fondo iniziale di più che tre milioni.

L'onorevole Simonelli è incorso in un grave errore, di cui si è servito molto per finire con gran colpo la sua dimostrazione. È il grosso errore è questo. Dopo avere cercato di dimostrare insufficienti i fondi di riserva, ha concluso: i fondi di riserva si fanno a vicenda dei prestiti, la Cassa degli aumenti patrimoniali presta a tutti. Ora la Cassa per gli aumenti patrimoniali si alimenta colle emissioni di obbligazioni, vale a dire con un debito dello Stato in conto capitale. Quindi ne viene che si pagano le spese di esercizio assegnate ai fondi di riserva, con un debito che si fa in conto capitale.

Qui posso subito rispondergli *nego majorem* e il suo ragionamento cade in frantumi. La Cassa per gli aumenti patrimoniali non può fare prestiti ai fondi di riserva.

Questi hanno facoltà di farsi a vicenda, in caso di bisogno, dei mutui, perchè tutti quanti hanno una medesima natura, e tutti insieme sono destinati alla conservazione delle strade e del materiale mobile in buone condizioni e impiegano a tal uopo i denari dell'esercizio e non emettono obbligazioni. Ma la Cassa per gli aumenti patrimoniali, che non deve servire ad altro che a pagare gli aumenti di patrimonio, non ha facoltà di far prestiti ai fondi di riserva, nè di emettere obbligazioni per venir loro in soccorso.

Prego l'onorevole Simonelli di rileggere l'articolo 61 del capitolato che egli lesse non interamente alla Camera, e vedrà che la Cassa non presta ai fondi di riserva, ma solamente un fondo presta all'altro per quei bisogni straordinarissimi e momentanei, ai quali non potesse sopperire da solo, specie nei primi anni del contratto, quando la previdenza non abbia ancora avuto il tempo d'accumulare somme sufficienti.

In questa condizione di chiedere prestiti crediamo che non si potrà trovare che qualche rarissima volta, il fondo per casi di forza maggiore.

Anche per la Cassa degli aumenti patrimoniali è stato detto che non è sufficiente. Ed anche qui potrei ripetere; questa è materia extra-contrattuale. Noi riteniamo che il formare la Cassa patrimoniale con un prelevamento sull'aumento del

prodotto lordo, tale che possa mediante l'emissione di obbligazioni apposite dare un capitale che corrisponda tre volte all'aumento del traffico, sia sufficiente: e sulle strade ferrate italiane siamo lontani dall'aver mai speso tanto. Io trovo, per esempio, che nella legge del 1881 proposta a beneficio della Società delle strade ferrate Meridionali dal mio onorevole predecessore Baccarini, al servizio del capitale necessario agli aumenti in conto patrimoniale non era assegnato che il 10 per cento dell'aumento di prodotto. Alla Cassa si assegna il 15 per cento invece del 10; quindi riteniamo che sarà sufficiente. Certo è che fino ad ora il bilancio dello Stato non ha mai largito una somma corrispondente a quella per la quale abbiamo costituito la cassa per gli aumenti patrimoniali. E del resto anche qui posso rinnovare la solita ipotesi.

Supponiamo pure che il 15 per cento non basti per gli aumenti patrimoniali, ebbene che male ne deriva? Che conseguenze porta? Porta la conseguenza che il bilancio dello Stato ha incassato durante l'esercizio una somma maggiore di quella che doveva essere preveduta per non ricorrere mai assolutamente al bilancio stesso, neppure per le spese in conto capitale che pure aumentano il patrimonio dello Stato.

Io dico questo, non perchè non creda sufficiente il 15 per cento, ma perchè di questo argomento se n'è fatta un'arma contro le convenzioni, mentre le convenzioni non c'entrano per nulla. Anzi ai contraenti non parrebbe vero che i fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali si impinguassero anche di più! E se la Camera lo desiderasse, io, come ministro dei lavori pubblici, non ci avrei la minima difficoltà; anzi dovrei ringraziarla perchè quanto più ricchi sono i fondi più facilmente e prontamente si possono far le spese. Il ministro si potrebbe far bello di un esercizio davvero esemplare, ottenuto mediante i fondi di riserva e una Cassa più pingue per gli aumenti patrimoniali. Ma siccome noi siamo guidati, non dal desiderio di fare spese voluttuarie, non dall'intendimento di far sì che le strade ferrate italiane consumino i loro prodotti in opere non necessarie, ma bensì dal criterio di metterle in grado di fare quelle che sono veramente richieste dall'aumento del traffico... (*Interruzioni*)

Ci sono degli Stati che possono fare spese di lusso e sono gli Stati ricchi. Quando si è ricchi, allora si può largheggiare; ma lo Stato italiano preferisce di consacrare le sue forze a costruire nuove strade ferrate, invece che nel rendere più piacevole ai cittadini il viaggiare sulle strade che già ci sono. Lo Stato italiano, fino ad ora, ha preferito

sempre di costruire nuove ferrovie e imporre tasse sui trasporti, anzichè di ribassare le tariffe. La Camera però può tenere l'una o l'altra via come vuole. La diminuzione delle tariffe sarebbe facilissima a farsi, basta che il bilancio dello Stato lo possa consentire. Ripeto quello che ho già risposto all'onorevole Nervo: Qui non c'entra per nulla l'esercizio privato o il governativo. Per noi le tariffe furono un dato di fatto. Noi potevamo benissimo ridurre il prezzo delle tariffe alla metà di quello che è. Avremmo potuto anche ridurlo alla pura spesa d'esercizio; non ci era che da modificare la percentuale che evidentemente non sarebbe stata più del 62 e mezzo per cento, ma poteva anche salire fino al cento per cento del prodotto, qualora si fossero ribassate le tariffe tanto che i 57 milioni — supponiamo che sian tanti — che si versano nelle casse dello Stato, venissero invece rilasciati a vantaggio di chi si vale delle strade ferrate. Ben inteso che il ministro delle finanze dovrebbe poi riaverli sotto altra forma, cioè sotto forma di imposte.

In tutto ciò non entra per nulla la forma di esercizio, sia esso privato o governativo; nè l'ordinamento che noi abbiamo proposto alla Camera impedisce menomamente questa soluzione. Onde mentre devo ringraziare l'onorevole Sorrentino, delle gentili parole che egli ha detto a mio riguardo, pur dolendomi che non abbia ben giudicato il provvido organismo della presente legge, non posso a meno di fargli osservare che la questione da lui sollevata non ha alcun nesso necessario con le attuali convenzioni, ma è una questione che può essere trattata indipendentemente da queste, e consiste tutta nell'esaminare se convenga o no allo Stato di abbandonare una parte dei suoi redditi, ribassando le tariffe ferroviarie.

Essa non implica quindi menomamente, comunque si risolve, la necessità di un voto contrario alle convenzioni che noi presentiamo, le quali potranno esser sempre modificate tutte le volte che noi modificheremo le tariffe. L'articolo 44 dei capitolati, che fu molto malamente interpretato, e del quale, del resto, si parlerà a suo tempo anche da altri membri del Governo, lascia aperta una via a queste modificazioni. E solamente quando si volesse aprirla così ampia da compromettere il bilancio dello Stato, per venire in soccorso, col mezzo delle tariffe ferroviarie, al commercio, all'industria ed all'agricoltura italiana, la forma di quell'articolo dovrebbe essere adeguatamente modificata.

Parimenti ove si facesse una grandissima diminuzione delle tariffe sarebbe necessario, per

non iscuotere l'economia dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, di modificare in giusto rapporto anche le quote assegnate ai fondi stessi e alla cassa.

Quanto ho detto circa ai fondi di riserva ed alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, mi pare che basti per poter affermare, non soltanto che sono razionali e provvidi, ma che sono altresì sufficienti, e mi rimetto del resto alle parole egregiamente dette a questo riguardo dall'onorevole Curioni.

Veniamo alla percentuale, intorno a cui furono fatti tanti giudizi e ragionamenti inesatti.

Si è domandato: quali furono i criteri per la determinazione della percentuale? È provvido il sistema di interessare l'esercente al prodotto lordo delle strade? Non sarebbe egli meglio compensarlo direttamente per le spese di esercizio, senza che avesse parte nel prodotto lordo, e per conseguenza nella determinazione delle tariffe che sono una funzione di esso?

Dissi già implicitamente qualche cosa su questo argomento nel mio precedente discorso in risposta all'onorevole Bertolotti, e quindi intendo di riportarmi a quanto allora ho detto senza entrare di nuovo in tutta la materia.

Soltanto ripeterò, che il Governo crede preferibile di compensare l'esercente, mediante la partecipazione al prodotto lordo, appunto per interessarlo a promuovere lo sviluppo del traffico, ed anche per dare allo Stato un aiuto nello studio delle tariffe e per aggiungergli forza a resistere a quelle pressioni, che, essendo d'indole meramente politica, sono dannose al commercio, alla concorrenza ed alle finanze dello Stato.

Era naturale che noi preferissimo quella forma, che interessava l'esercente a tutta l'azienda.

Ma come è stata determinata la partecipazione delle Società al prodotto lordo?

Il Governo ha preso per base l'anno 1882, perchè è quello in cui la grandezza delle reti già in esercizio si differenzia meno dalla estensione che esse avranno al cominciare del contratto ed anche perchè era l'ultimo di cui fossero chiuse le contabilità, quando si incominciarono le trattative cogli assuntori dell'esercizio.

Nè vi sono buone ragioni per ritenere che i risultati di quell'anno sieno stati poco favorevoli. — Quelle che furono allegate per sostenere questa tesi, non hanno fondamento, come dimostrerò più innanzi.

Ma se l'anno 1882 fu preso per base dei calcoli, che il Ministero ha fatti, — e, come l'onorevole Simonelli potrà immaginare, non gli ha fatti insieme

con i contraenti, ma li ha fatti da sè — le spese però non furono tutte prese tali quali erano registrate nella contabilità e nei bilanci dell'anno stesso.

Voi sapete, signori, che ci sono le spese generali, quelle di traffico, quelle di trazione e materiale, e quelle di manutenzione. Ora la maggior parte di queste spese sono cresciute dopo il 1882; ed è importante fermarsi sulle spese della manutenzione più specialmente.

Per valutarle, non ci siamo limitati ai dati del 1882, ma abbiamo presi tutti i conti del decennio anteriore, ed in base a questi le abbiamo ridotte notevolmente. Tanto per le spese di manutenzione, come per le altre categorie di spese abbiamo poi modificati i dati del 1882 in correlazione colle condizioni del nuovo contratto, sceverando le spese che vanno a carico dei fondi di riserva. Così si sono detratte le spese sostenute per i casi di forza maggiore e quelle per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento. Dalle spese per il rinnovamento del materiale mobile ci era poco da levare, perchè, in generale, fino ad ora, quando si è trattato di comperare un nuovo carro, od una nuova locomotiva, non si è posta la spesa a carico dell'esercizio, ma bensì in conto capitale; nondimeno anche quella parte che poteva esserci afferente a queste spese è stata pure detratta.

In questo modo noi abbiamo potuto ottenere la spesa del 1882 ridotta, come sarebbe stata secondo i nuovi contratti a carico dell'esercente. Fatto questo, bisognava trovare la percentuale, che, come ripeto, è in rapporto col prodotto lordo.

Ma il prodotto lordo del 1882 sarebbe stato eguale a quello che fu, se si fossero applicate le nuove tariffe, quelle tariffe che allora erano dinanzi alla Camera?

Da un saggio accurato, che fu fatto, e i cui risultati furono comunicati alla Commissione, appare che ci sarebbe stata una diminuzione di circa lire 1,600,000, onde si è dovuta ragguagliare la spesa a questo prodotto così corretto. Quindi spesa corretta, prodotto corretto in relazione al disegno di legge che sta davanti alla Camera. E ne uscì una percentuale del 63.7 per cento che abbiamo poi ridotta al 62.50 per cento da un lato aggiungendo alcuni oneri, per l'esercente, dall'altro elevando di alquanto il prodotto iniziale che fu stabilito, per le due reti, di 212 milioni, mentre nel 1882 era stato di circa 180 milioni. Questi furono i computi preliminari che abbiamo fatto, appunto per avere una guida sicura nelle trattative.

Ma si fanno parecchie obiezioni. Si dice: per-

chè avete scelto l'anno 1882, che fu per l'appunto l'anno in cui si verificò l'inondazione del Veneto? Anzitutto dovete considerare che le inondazioni del Veneto hanno recato alle strade ferrate molto minor danno di quello che ordinariamente si crede. Hanno recato grave danno alle arginature dei fiumi, alle proprietà dei privati cittadini; ma le strade ferrate per se stesse non ebbero a risentirne un grave pregiudizio. I guasti infatti, non superarono la somma di 800 mila lire, delle quali sole 70 mila circa gravarono il bilancio del 1882. Le altre sono andate a carico dei bilanci successivi; imperocchè, o signori, il danno avviene ad un tratto, ma il lavoro delle riparazioni invece si fa molto più lentamente e non può essere compiuto che dopo molti mesi; onde le spese non gravano il solo bilancio dell'anno nel quale i danni sono seguiti, ma principalmente quello degli anni successivi.

Se non che, si dice, nel 1882 è diminuito il traffico per causa delle inondazioni. Potrà anche forse in certe proporzioni esser vero; ma se diminuì il traffico, o signori, non si fecero neanche i treni per servire questo traffico che non c'era. Quest'anno, non ostante la diminuzione del traffico a motivo del colera, il movimento dei treni — salvo pochissime eccezioni giustificate da ragioni di salute pubblica — non fu diminuito, onde non diminuì neppure la spesa di trazione. Nel 1882 invece i treni durante le inondazioni furono sospesi sopra quasi tutte le linee venete per parecchi giorni, e taluni per intere settimane; quindi anche la spesa di trazione diminuì.

Tutto al più ci sarebbe da tener conto di quella quota di spese generali che si riferirebbe a questo mancato traffico, ma si tratterebbe ad ogni modo di un importo quasi impercettibile.

Fu detto anche che non ci sono dati sufficienti per i calcoli relativi ad un contratto d'esercizio. Io, invece, credo che mai fu presentato alla Camera italiana un contratto di strade ferrate, così minutamente esaminato, così fondato su dati sperimentali, come questo. E di ciò non voglio attribuirmi merito nessuno, nè biasimo gli altri: fu una conseguenza naturale delle cose; il tempo è passato, e col tempo è venuta l'esperienza.

Nel 1862, nel 1864, quando si fecero le concessioni, le formule eran tutte quante stabilite *a priori*: si stabiliva quanto sarebbe costata, presso a poco la costruzione di una strada; quanta perdita nel procurarsi il danaro per costruirla; quale sarebbe stato il provento dell'esercizio. Questo, ripeto, si faceva tutto *a priori*; nè si poteva fare altrimenti, mancando l'esperienza.

Invece tutto il nostro contratto è fondato sopra dati sperimentali; dati che ci ha fornito in parte anche l'esperienza dell'esercizio provvisorio di Stato; poichè esso ha messo il Governo in condizione di poter meglio conoscere i particolari delle contabilità dei vari servizi.

In proposito di questi servizi furono fatte molte altre obiezioni assai minute, specie dall'onorevole Baccarini: ad esempio, egli ha affermato che le cifre del bilancio delle strade ferrate non concordano con quelle prese a base per la determinazione della percentuale. Questo non è punto vero, come ha già dimostrato l'onorevole Lacava e come dimostrerà di nuovo l'onorevole Magliani. L'onorevole Baccarini ha citato pure, come non dedotta, la spesa per l'ufficio di riscontro della Corte dei conti, e qualche altra; ma anche questo non è esatto, perchè di contro a coteste spese che cessano, ce ne sono altre che cresceranno, perchè vi sono molte ragioni per credere che le spese generali in forza dei patti stipulati, ad esempio, l'obbligo di istituire almeno due direzioni di esercizio e istituire in Roma un ufficio di rappresentanza, dovranno piuttosto crescere anzichè diminuire.

E nel calcolo della percentuale, se abbiamo tenuto conto di alcuni oneri che non c'erano nel 1882, come l'aumento degli stipendi agli impiegati, che, per le sole Romane, sale a circa 350,000 lire, e il maggiore onere per le Casse pensioni, non abbiamo invece conteggiati altri oneri contrattuali che graveranno sulle Società esercenti.

Così, per esempio, il nuovo Codice di commercio stabilisce una responsabilità più grave a carico delle Società — gli oneri delle condizioni dei trasporti annessi alle tariffe sono pure maggiori, — vi è un articolo del capitolato che stabilisce alcune norme a favore dell'industria nazionale, dalle quali deriverà indubbiamente una maggiore spesa; perchè sebbene gli effetti di quell'articolo vadano a gravare più i fondi di riserva che la spesa di esercizio, nondimeno in parte anche la spesa d'esercizio se ne risente — vi sono pure nei capitolati norme e condizioni di esercizio che contribuiranno ad aggravare la spesa; e ne potrei citare parecchie, ma mi riservo di parlarne a suo tempo.

Inoltre due importanti modificazioni si sono fatte le quali hanno una molto considerevole conseguenza finanziaria. L'una, riguarda i telegrafi; l'altra, le poste. L'amministrazione dei telegrafi verrà a guadagnare notevolmente dalle convenzioni che la Camera sta esaminando, sia dal lato tecnico, come dal lato degli introiti. L'ammini-

strazione dei telegrafi valuta, al cominciare del contratto, a circa 230,000 lire all'anno questa maggiore entrata netta che avrà il bilancio dello Stato per effetto delle condizioni poste nel capitolo. Le poste verranno regolate meglio secondo le norme che noi abbiamo stabilite, e ci sarà pure un vantaggio, che la direzione delle poste ha valutato a circa 700,000 lire.

Or dunque, o signori, io vi prego di tener conto di tutte queste cose (interamente trascurate dagli onorevoli oppositori,) per giudicare se la percentuale del 62 e mezzo per cento, sia o no giusta e conveniente.

Non bastano dunque questi semplici fatti e considerazioni a confutare quanto ha affermato l'onorevole Baccarini, fondandosi su argomentazioni inesatte e incomplete?

Oltre questi oneri contrattuali determinati e che graveranno certamente, per tutta la durata del contratto, le Società, e che cresceranno col crescer del traffico, ce ne sono altri eventuali, ma quasi altrettanto certi. Nello stabilire la percentuale abbiamo considerato i prezzi quali furono nel 1882; ma se io chiedessi alla Camera se in avvenire questi prezzi aumenteranno o diminuiranno, mi si risponderebbe certo che è più probabile l'aumento che la diminuzione, almeno per la maggior parte di essi. Infatti, c'è innanzitutto una spesa notevole per il carbone, il cui prezzo non fu mai in Italia tanto mite quanto adesso, a causa dei noli che sono bassissimi. Ma la condizione della marina mercantile è scesa tanto a vile, che tutte le nazioni cercano di sostenerla mediante premi, e noi stessi abbiamo una legge dinanzi alla Camera a questo effetto. Ora può darsi che i noli non aumentino, ed allora la spesa per questa parte rimarrà così com'è; ma mi pare molto più probabile il caso di un rialzo e quindi di un nuovo onere per le Società.

E i salari? I salari sono in continuo aumento non solo in Europa, ma in tutto il mondo civile; ed anche in Italia l'aumento di salario è notevole, specialmente quello degli operai, che si calcola sia stato di circa il 25 per cento nell'ultimo ventennio. Ed è certo che le grandi questioni sociali che si agitano ora in tutta Europa e in America sono tali da determinare nuovi aumenti in tempo non lontano; mentre la nostra percentuale resterà sempre quella che fu calcolata in base ai salari del 1882.

E gli stipendii degl'impiegati? Noi sappiamo quali erano gli stipendii degl'impiegati nel 1882, per ispettori, sorveglianti e controllori delle Società; ma è un fatto che anche questi stipendii, e

per i bisogni cresciuti della vita e per il cresciuto prezzo delle derrate alimentari, tendono decisamente ad aumentare e non in lievi proporzioni. Che diminuiscano non si può neppure immaginarlo, non che sperarlo! Eppure noi li abbiamo sempre considerati, per tutta la durata del contratto, nella misura in cui trovavansi durante il 1882.

Così potrei citare altre eventualità che potrebbero far aumentare la spesa d'esercizio; ma preferisco invece parlare di quelle che potrebbero diminuire i prodotti, senza far diminuire la spesa.

Ponete per esempio il caso di un'epidemia. Questo caso si è avverato in questi ultimi mesi. Ebbene, nei due mesi in cui l'Italia fu colpita benchè non gravemente, dal colera, il prodotto dei viaggiatori è diminuito di molto, mentre le spese d'esercizio continuarono a essere quelle di prima, anzi aumentarono e per il maggior sciupio del materiale e per i soprassoldi e le indennità al personale, come l'amministrazione dello Stato ebbe a sopportare per gli impiegati delle poste e dei telegrafi. Questa spesa non si ebbe nel 1882; ma può ripetersi nuovamente quando le Società abbiano incominciato l'esercizio, come possono rinnovarsi le inondazioni nel Veneto e in altre parti d'Italia.

Può avvenire una guerra. E allora, signori, gli effetti economici dei danni di guerra su chi ricadono? Ricadono a danno di chi esercita, chiunque sia, privato o Governo, poco importa. E i danni di guerra possono avere, anzi avranno di certo per effetto una diminuzione d'entrate ed un aumento di spese.

Di questo passo potrei citare altri fatti analoghi contro ai quali noi abbiamo contrapposto naturalmente eventualità favorevoli, perchè nulla è stato trascurato e tutto abbiamo attentamente e profondamente esaminato. Potrà darsi, per esempio, che il prezzo del danaro diminuisca, ma questo non basterà certo a compensare l'aumento dei salari. Potrà verificarsi un grande sviluppo di traffico il quale possa permettere alle spese generali di attenuarsi come percentuale; ma, signori, vi è un'altra grande considerazione da fare. Oltre che la seconda percentuale per gli aumenti di prodotto fu stabilita nella misura del 56 per cento; e la terza del 50 per cento, è da notare che le linee di prima categoria, che dovranno essere esercitate dalle Società, sono quasi tutte concorrenti a strade di principale importanza già esistenti, alle quali toglieranno una parte del traffico, senza che si possa su queste diminuire le spese d'esercizio, perchè la Società è vincolata a mantenere la per-

correnza chilometrica: e non soltanto quello che si ebbe nel 1882, ma l'altra maggiore del 1884. Nonpertanto le Società dovranno pure esercitare queste linee di prima categoria concorrenti e perdenti, ai patti della rete principale e quindi col solo compenso del 62 e mezzo per cento del prodotto lordo che discenderà poi al 56 per cento.

La perdita sarà molto notevole e continuativa. Diceva l'onorevole Baccarini: voi ne avete tenuto conto nella seconda percentuale, ed anzi avete commesso un grande errore, perchè, in certa maniera, avete consolidata mediante il compenso assegnato, la perdita sull'esercizio di queste strade per tutta la durata del contratto.

Questo ragionamento è fondato su un equivoco, perchè le strade di prima categoria verranno ad essere incorporate nella rete principale col prodotto che avranno nel secondo anno del loro esercizio.

Ora, signori, questo prodotto sarà molto scarso appunto per l'indole delle dette strade, le quali sono concorrenti ad altre che servono già quel traffico medesimo che le nuove sono pure destinate a servire e per giunta sono linee di montagna con forti pendenze. Presso a poco il prodotto di queste linee, nel secondo anno di esercizio, sarà di otto mila lire il chilometro; ma da queste ottomila lire il chilometro, si dovrà prelevare il 10 per cento per i fondi di riserva, il 27 e mezzo per cento assegnato allo Stato; di guisa che alle Società rimarrà solo il 62 e mezzo per cento di 8,000 lire, cioè 5,000 lire per chilometro, a compenso delle spese necessarie per le prime 8,000 lire di prodotto chilometrico, spese che si possono ritenere eguali e forse superiori alle 8,000 lire il chilometro.

Gli aumenti di prodotto poi al disopra di 8,000 lire al chilometro che si otterrà da queste linee di prima categoria, verranno sommati cogli aumenti di prodotto della rete principale, e le Società vi parteciperanno in ragione del 56 per cento, ciò che non basterà, o basterà scarsamente, a coprire le spese necessarie per questi aumenti.

Ma sulle spese occorrenti alle prime 8,000 lire di prodotto chilometrico, le Società continueranno ad avere, per tutta la durata del contratto, la perdita derivante dal non essere loro assegnato che il 62 e mezzo per cento.

È stato detto, che noi stabilivamo una percentuale, per la quale allo Stato non deriverebbe dagli aumenti di traffico alcun vantaggio. Ma come affermare questo, dal momento che abbiamo stabilito non una, ma tre percentuali? Ed anzi, signori, vi prego di considerare che se avessimo

dovuto prendere i dati sperimentali dell'Alta Italia, avremmo dovuto rinunziarvi; giacchè se il prodotto lordo in taluni anni è cresciuto, le spese sono pure cresciute in una proporzione uguale, e forse in taluni casi anche maggiore e per conseguenza non si sarebbe dovuto stabilire in rapporto agli aumenti di prodotto una percentuale minore.

Quali sieno le ragioni di questo fatto, non importa ora di indagare; certo è che se voi guardate al prodotto del treno-chilometro, che è il termometro col quale si possono valutare gli effetti pratici e finanziari di un esercizio, trovate che il prodotto del treno-chilometro dell'Alta Italia nel 1882, è superiore a quello del 1883 di circa 11 o 12 centesimi. E non per tanto noi diamo alle Società, in eredità, tutta la spesa del 1883 anzi quella del 1884, coi treni diretti aumentati, e con altri oneri, che le Società dovranno sostenere per tutta la durata del contratto e che non furono valutati nell'anno 1882.

Che valore ha dunque l'obiezione che noi col 62 e mezzo per cento, abbiamo consolidato i risultati dell'esercizio governativo a favore di una Società? Ma non diamo forse ad esse con patti espliciti del contratto, anche gli oneri dell'esercizio governativo?

Del resto, dalle cose dette più sopra risulta come erri chi ritiene che le percentuali convenute sieno tale compenso da retribuire le esagerate spese dell'esercizio governativo. Di più considerando tutte le eventualità contrarie, che sono certamente e per numero e per importanza finanziaria di molto superiori alle eventualità favorevoli, voi troverete che la percentuale del 62 e mezzo per cento dapprima, e quella del 56 e del 50 per cento dopo, devono lasciare molto trepidanti le Società che contraggono con lo Stato, intorno alle conseguenze finanziarie dell'esercizio; mentre lo Stato invece con questi contratti assicura indubbiamente la sua finanza. Queste mie parole, come quelle dell'onorevole ministro delle finanze non devono essere intese nel senso che lo Stato si trovi in angustie e abbia bisogno di ricorrere ai banchieri, di vendere il materiale mobile, per ritrarne 250 o 260 milioni. Parliamo di finanza in un senso più vasto, cioè in quello di consolidare colla sicurezza delle entrate e col freno messo alle spese, il bilancio dello Stato.

In un contratto di questa natura il 27 e mezzo per cento assegnato allo Stato, non è il *quod superest date pauperibus*, ma rappresenta la parte che gli spetta maggiore di quella che oggi percepisce, e gli viene inoltre assicurata col mezzo dei

fondi di riserva sufficientemente provveduti e di una percentuale determinata che le Società corrono tutti gli altri rischi dell'esercizio.

Per tal modo noi otteniamo uno dei più grandi benefizi che possiamo aspettarci dall'esercizio privato ed evitiamo uno dei maggiori pericoli dell'esercizio di Stato.

Il Belgio ci dà su questo proposito chiari esempi e concludentissimi. A tutti son noti i giri di contabilità coi quali si spostano alcuni capitoli di spesa dal bilancio dei lavori pubblici, per metterli a carico di quello delle finanze. Ma chi ci legge dentro con occhio analitico, come fecero gli uomini di Stato del Belgio, ad esempio, il Le Hardy de Beaulieu e lo Scailquin trovano che la continuazione di cotesto sistema è causa di turbamento e può diventare un pericolo per la finanza di quel paese. (*Benissimo!*)

Voci. Si riposi.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Grazie, la stanchezza non mi permetterebbe di proseguire più, ma consenta la Camera che io risponda in breve ad una obiezione che è stata fatta a me particolarmente dall'onorevole Baccarini, il quale, al solito, cercando invano, di trovarmi in contraddizione, ha detto che io nel 1876 affermai che la industria privata poteva esercitare le strade ferrate al 49 per cento.

Respingo da me simile dichiarazione che non ho mai fatta. Che il solo cambiamento della persona dell'esercente possa di per se produrre l'effetto che in ogni caso, in qualunque rete, in qualunque paese, e in qualunque condizione l'esercizio delle ferrovie debba costare soltanto il 49 per cento, è tale enormità che non so paragonarla, se non a quella di chi ha osato affermare, in nome di una asserita società inglese, che qualunque strada ferrata si poteva esercitare al 50 per cento.

Ma conoscete voi, chiesi a chi mi faceva quella proposta, la rete italiana? — Oh, certamente. — E sapete che le ferrovie Calabresi costano il 145 per cento? — Oh, questo non importa, sono pochi chilometri. E invece sono quasi 800!

Quando si vuole, signori, determinare la spesa d'esercizio, pigliando gli esempi di reti in tutt'altre condizioni, non si arriva a nessuna conclusione seria. Si può, certo, fare un confronto tra le spese dell'esercizio governativo o quello dell'esercizio privato; ma in un'altra maniera. Bisogna prendere quei dati che sono comparabili; e necessariamente voi prendiate una regione determinata, che abbiate le stesse condizioni di paese, sicchè i salari degli uni, siano i salari degli altri; che abbiate impiegati, materiali di consumo e car-

boni allo stesso prezzo. Ma se io vi facessi il confronto soltanto dei prezzi del carbone troverei fra paese e paese una differenza di percentuale del 4 o del 5 per cento a favore di quella da noi proposta. E che diremo dei salari? Che degli impiegati? Che delle esigenze del pubblico? Che delle tariffe? Noi abbiamo nel nostro paese le tariffe delle merci più basse delle tariffe per viaggiatori, onde queste sono assai più produttive di quelle, e il viaggiatore in termine ferroviario si può chiamare la merce più ricca.

Ebbene non baderete voi nel determinare la percentuale delle spese, alla proporzione in cui nel prodotto lordo totale entrano i viaggiatori? Or dunque prima di far confronti, è necessario tenere esatto calcolo di tutti gli elementi e non di una parte solamente.

Noi abbiamo voluto fondare su dati di fatto reali, accertati, veritieri i contratti, che abbiamo proposto alla Camera. E se non avessimo potuto concluderli su queste basi non li avremmo presentati. Chi ci obbligava a presentarli? E non era forse maggiore il numero di coloro, che mi sconsigliavano dall'affrontare questa formidabile questione? E non aveva io l'esempio dinanzi a me dei miei predecessori i quali non avevano avuto il coraggio di cimentarsi alla risoluzione di tutto l'arduo e complicato problema, che pure non era per lo addietro così arduo e complesso come ora?

L'onorevole Gabelli ha detto che io stesso non ho avuto l'animo di affrontare tutte le difficoltà che presenta la questione delle costruzioni. Ebbene, onorevole Gabelli, la forza non mi regge per isvolgere ora questa che dovrebbe essere la seconda parte del mio discorso, ma alla sua benevola osservazione io risponderò in altra circostanza. Per ora tengo ad affermare che ho voluto porre il problema pieno ed intero; non ho tremato dinanzi ad esso, benchè vedessi assai maggiori le probabilità della caduta che quelle della vittoria, e ognuno di voi lo intenderà facilmente.

Se a me non fosse stata data, direi quasi, la chiaroveggenza delle difficoltà enormi della questione, me lo avrebbe svelate la voce di un'autorevole senatore, che coprì già importanti uffici anche nel Ministero dei lavori pubblici, l'onorevole Saracco, il quale pure augurandomi prospero successo, disse al Senato che la questione ferroviaria avrebbe inghiottito parecchi Ministeri. Io pure come da un principio ho dubitato che questa dovesse essere la mia sorte, ma non ho esitato un istante a compiere il mio dovere, perchè, dirò cosa già detta in altra simpatica adunanza, io credo fermamente che così nella vita del cittadino,

come in quella dell'uomo di Stato, non è degno di vivere e di vincere, chi non ha il coraggio d'affrontare il pericolo e di cadere.

E noi, o signori, vi abbiamo messo innanzi piena, intera, senza ambagi, senza restrizioni la questione ferroviaria. Io non risponderò alle invettive, non risponderò alle calunnie, ma rispondo ora e sempre a voi della verità delle cose che ho affermate e di quest'altra verità: che il Governo, i miei colleghi ed io pure nella parte che mi riguarda, non abbiamo nulla trascurato, nè studii, nè veglie, nè tenacità nelle trattative, per ottenere che fosse sicuro il nostro progetto, sicura la nostra difesa, sicura la nostra coscienza. (Bravo! Benel — Applausi — Molti deputati si recano a congratularsi col ministro.)

Presidente. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Peruzzi, che è così concepito:

“ La Camera, ritenendo il disegno di legge in discussione conforme al disposto dell'articolo 4 della legge del 29 giugno 1876 ed alle conclusioni della Commissione d'inchiesta, passa alla discussione degli articoli. „

L'onorevole Peruzzi ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno. (*Conversazioni nell'emiciclo*)

Prendano i loro posti, onorevoli deputati, e facciano silenzio. La via è ancora lunga.

Peruzzi. Sono tanto più soddisfatto di aver potuto far cosa gradita all'onorevole Sorrentino cedendogli la mia volta e prendendo la sua, inquantochè mi viene così opportunità di rispondere anche a lui, dal quale dissenso sopra un argomento che stimo principalissimo per indurre la Camera ad approvare il disegno di legge in discussione.

L'onorevole Sorrentino chiedeva il prolungamento per altri otto o nove anni del presente stato provvisorio. Ma il provvisorio, in tutte le cose, e più specialmente in ciò che concerne le strade ferrate, è un incubo per me e lo dichiarai anche alla Commissione d'inchiesta nella mia risposta, che durò cinque ore e mezzo, e nella quale, più che su qualsivoglia altra cosa, insistei sopra la necessità di uscirò dal provvisorio nell'interesse del buon servizio ferroviario e soprattutto dell'economia nazionale, strettamente legata al buon ordinamento e al buon esercizio delle ferrovie.

Veramente io non aveva intenzione di prendere parte a questa discussione, perchè si tratta di un argomento del quale tanto mi sono occupato, sul quale tanto ho parlato qui ed altrove, che in me è grandissimo il timore di ridire le

stesse cose e di annoiare inutilmente. Ma, che vogliono, signori? Al sentire alcuni argomenti esposti in questa discussione, mi è parso di essere ringiovanito di otto anni; parendomi che il 18 marzo e il 27 giugno 1876 non sieno stati altro che un sogno della mia mente inferma per monomania ferroviaria.

A me veramente era parso che la crisi del 18 marzo fosse stata fatta principalmente a motivo della questione fra l'esercizio governativo e l'esercizio privato delle strade ferrate. Vero è che la crisi fu determinata da un ordine del giorno sospensivo; che fu una tattica parlamentare, consentita da una parte e dall'altra, appunto perchè non si voleva dagli oppositori del Ministero ritardare la crisi, e dai sostenitori di esso si voleva, nell'interesse del paese, che la crisi non avvenisse per la tassa del macinato.

Quello però che determinò la votazione fu l'indirizzo del Governo, che voleva l'esercizio delle strade ferrate, invece che all'industria privata, affidato non perennamente ma come esperimento di due anni, se non isbaglio, al Governo.

E sia pure che nel 18 marzo la maggioranza della Camera non avesse occasione di manifestarsi esplicitamente sull'argomento; questa occasione però non mancò il 27 giugno, quando la Camera si pronunziò, non sopra l'articolo 4 della legge 29 di quel mese, ma sopra un emendamento dell'onorevole Cadolini al detto articolo. Il quale emendamento non comprometteva in modo assoluto le decisioni future, inquantochè, se ben ricordo, non parlava di esercizio privato nè di esercizio governativo: dando soltanto facoltà al Governo di provvedere temporaneamente all'esercizio delle strade ferrate. Laonde evidentemente, la divergenza era tra quelli i quali volevano affermato esplicitamente l'esercizio privato, e quelli i quali volevano tenere la questione, per così dire, in sospenso.

Tanto che mi rammento che fra l'onorevole Maurogò nato e me, ebbe luogo uno scambio di facce. Quando l'onorevole Maurogò nato mi diceva: non si tratta qui di fare un matrimonio fra le strade ferrate ed il Governo, ma semplicemente di sperimentare; io gli rispondevo, sta bene: ma voi mi fate dare questa sposa futura a chi ha palesato l'intenzione, il vivissimo desiderio di sposarla; e quindi, in certo modo, mi fate precedere il concubinaggio al matrimonio. (*ilarità*)

Del resto tutte queste cose non le avrei richiamate alla memoria, nè avrei presentato il mio ordine del giorno, nei termini nei quali è stato testè

letto dall'onorevole nostro presidente, se fossimo nella stessa Legislatura, se si fosse trattato di un tempo più vicino a noi: ma ho pensato che d'allora sono state fatte due elezioni generali, se non isbaglio...

Voci. Tre.

Peruzzi. ...anzi tre, e che è stata anche mutata la legge elettorale, in virtù della quale noi siamo qui a rappresentare il paese. Molti, i quali non presero parte alle discussioni del 1876, per avventura potrebbero credere che la questione sorgesse quasi nuova nel nostro paese, almeno parlamentariamente, non essendo presenti alla loro mente questi incidenti, i quali si riferiscono a fatti molto importanti, qualunque giudizio se ne voglia fare, della nostra vita politica.

In quella votazione, a me fu attribuita una responsabilità grandissima. Io non ero presente il 18 marzo alla Camera; ed anche di questo mi fu fatta colpa, quantunque la ragione ne fosse purtroppo vera e dolorosa; inquantochè il 13 marzo io aveva avuta la disgrazia maggiore che si possa avere nella vita, quella di chiudere gli occhi a mia madre! (*Senso*)

Ma, se io non potei intervenire a quella seduta, v'intervennero bensì l'amico mio Puccioni, che con grave dispiacere non posso più chiamare collega, sebbene io mi onori di chiamarlo ancora amico, e lo desidero nuovamente collega.

L'onorevole Puccioni vi diceva:

“ Il dissenso nostro ha origine dall'indirizzo economico ed amministrativo che il Gabinetto segue da qualche tempo e di cui ha dato prova apertissima nello schema di legge sull'esercizio delle ferrovie. Noi ci applaudiamo che il voto che dobbiamo dare non abbia relazione alla tassa del macinato. Dopo le dichiarazioni del presidente del Consiglio, questa è ora messa da parte e ne siamo lieti, perchè noi abbiamo votato la tassa, ecc...”

“ Noi dubitiamo grandemente che per la strada in cui ci volete condurre oggi dell'esercizio per parte dello Stato delle ferrovie, il pareggio conseguito oggi sparirebbe domani. ”

Ecco quello che dichiarava a nome anche di vari suoi amici, io tra essi, l'onorevole deputato Puccioni.

Si è detto altresì che allora taluno si trovò da una parte col voto e dall'altra parte coll'intelletto. Ben lungi è da me il pensiero di ricordare questo detto di qualche nostro collega, per farne argomento di censura; felice quell'uomo politico il quale in una lunga carriera ha potuto mettere sempre in accordo il suo voto col suo intelletto!

Tutte le volte che si può credere che dal cambiamento degli uomini che stanno al potere, specialmente del loro indirizzo politico, possa venirne al paese o un danno o un vantaggio maggiore di quello che sia il vantaggio o il danno di una misura da adottare, è evidente che il voto è con l'intelletto anche quando in quella questione particolare si sia per avventura discordi o concordi col Ministero.

Questo appunto mi pare il più grave degli argomenti contro lo accrescere le funzioni dello Stato, contro il dare al Governo l'esercizio delle strade ferrate: imperocchè, o signori, queste occasioni di conflitto tra il voto e l'intelletto tanto più diventano frequenti, quanto maggiori sono le funzioni che date al Governo; le quali gli danno troppo frequenti occasioni di disaccordo intorno a singole questioni, con quella maggioranza la quale generalmente lo appoggia nello indirizzo della politica interna ed esterna del paese. Non basta. Non fu solamente il 18 marzo e il 27 giugno 1876 che avvenne questo disaccordo fra il voto e l'intelletto in chi ora ci ha fatto questa confessione: poichè esso si ripeté anche per la legge promulgata l'8 luglio 1878; la quale all'articolo 1° dice: “ Una Giunta provvederà ad una inchiesta per conoscere in qual misura i sistemi di esercizio delle ferrovie, finora seguiti, e le condizioni, i criteri, i calcoli su cui si fondano le convenzioni finora stipulate rispondano all'interesse dello Stato; e inoltre quali siano i metodi da preferirsi per le concessioni dell'esercizio medesimo alla industria privata. ” Ecco i due chiodi del 1876, ribaditi nel 1878; ecco una nuova e terza occasione in cui il voto dovette essere discorde dall'intelletto. Ve lo dicevo poco fa: lungi dal mio pensiero la idea di muover censura a chi si trovò nel caso di subire gli effetti di questo disaccordo; ripeto che mi ci sono trovato anche io; e che quando ho appartenuto ad un partito cui sono stato, per 16 anni, fedele, molte volte il mio intelletto non è stato concorde col mio voto.

Quel giorno in cui mi è parso che la misura fosse colma, in cui mi è parso che veramente fosse troppo grosso il sacrificio che il mio intelletto avrebbe dovuto fare, allora il mio voto si è rivolto dall'altro lato, ed ho votato per i principii e contro i ministri nei quali aveva sempre avuto fiducia.

Per conseguenza, se io stesso ho commesso questo peccato, chi l'ha confessato può essere sicuro, non solamente della mia assoluzione, ma, sino ad un certo punto, anche della mia lode.

Ma peraltro, signori, io credo che sia nell'into-

resse della durata e del buon andamento delle istituzioni parlamentari il non dare troppo frequenti le occasioni di questi conflitti; ed è per ciò, ripeto, che io credo che bisogna diminuire, per quanto è possibile, le funzioni del Governo, e soprattutto non accrescerle. Questo, o signori, credo che debba essere l'obiettivo dei fautori d'un Governo libero, il quale non si restringa soltanto ad assicurare il libero esercizio dei diritti privati, ma adempia altresì ai doveri che ad esso spettano, in modo che i benefizi del Governo libero siano sentiti dal maggior numero possibile dei cittadini dello Stato.

Il Governo parlamentare è battuto in breccia da qualche tempo; esso è battuto in breccia e dall'una, e dall'altra parte. Noi che siamo vecchi innamorati del Governo parlamentare, noi trepidiamo tutte le volte che lo vediamo attaccato; e temiamo per esso tutte le volte che non funziona in modo da far sentire i suoi benefizi alle popolazioni del paese che rappresentiamo.

Se noi, dopo tanti e tanti anni, dacchè affastelliamo leggi su leggi intorno alle strade ferrate, progetti sopra progetti, discorsi sopra discorsi, non riusciamo nemmeno, dopo otto anni di provvisorio, ad escirne ed a fare qualche cosa di stabile, ve lo domando, o signori, se non ci si potrà rimproverare quello che sullo stesso argomento era rimproverato dalla Società d'economia politica di Parigi al Parlamento francese: "le strade ferrate non vanno bene, non si compiono, nè si esercitano le nuove linee come si deve, e ci avete dati in cambio discorsi, discorsi, discorsi!" Mi dispiace che anch'io commetto ora questo peccato, ma non c'è altro modo! (*ilarità*) Signori, vi rammentate voi di una certa discussione fatta in questa Camera a proposito di corazze Schneider e corazze Compound e del pericolo che corse l'indirizzo politico del Governo nostro per causa di quelle benedette corazze? Vi rammentate come quella discussione a poco a poco diventasse una questione politica e ministeriale?

Ma io vi domando: che criterio avrebbe dato il nostro voto al Re per scegliere dei successori ai ministri se su quel voto fossero caduti? Ora date le strade ferrate in esercizio al Governo! Chi sa quante volte ci potranno essere questioni per uno o per altro sistema, per locomotive, treni, orari, tariffe e per tante altre questioni che adagio adagio ingrossano, diventano ministeriali e possono benissimo produrre delle crisi.

Quanto a me, se l'onorevole Baccarini offrì all'onorevole Depretis, se faceva a modo suo, tre o cinque anni di vita ministeriale, io gliene offri-

rei anche cinquanta. (*Si ride*) Per me il maggior dolore sarebbe quello di ridiventare ministro: *Je sorts d'en prendre*, direbbero i francesi; ne ho avuto abbastanza.

Vi sono, o signori, delle questioni ministeriali che il Ministero non ha bisogno di porre perchè si pongono da sè: e questa delle convenzioni mi pare veramente che sia del bel numero *una!*

Convengo esservi talvolta delle questioni che sorgono dalla discussione, altre che diventano tali accidentalmente, senza che sia in facoltà di un ministro di eliminarle, o di toglier loro il carattere di vere e proprie questioni politiche. (*Interruzioni*) Sia pure che questo carattere glielo potesse togliere; ma se lo facesse, il giorno dopo tutti i giornali contrari lo assalirebbero acerbamente; e griderebbero: ma che sfacciato di ministro! Avere il coraggio di rimanere al potere dopo il voto di ieri! Ed io sfido quel povero ministro a rimanere in quella difficile condizione; esaurato, indebolito, sarebbe probabilmente costretto a rinunciare, in condizioni peggiori, al suo posto.

Io sono convinto che le crisi ministeriali siano generalmente poco giovevoli al buon andamento dei pubblici servizi, specialmente degli amministrativi; tanto che qualche volta conviene all'uomo prudente contribuire ad evitarle, non fosse altro per la perturbazione che portano nei pubblici servizi e per i danni politici che ne derivano. Credo poi fermamente che quello ch'è quanto più sia possibile da evitarsi, sia tutto ciò che può dare occasioni di crisi dovute a motivi non politici, o non strettamente connessi colla politica.

Ne abbiamo avuto un esempio recente nel Belgio. Quante volte in quel piccolo e nobile paese, dove le istituzioni costituzionali hanno da 54 anni funzionato sempre in modo da farlo citare ad esempio dei liberi paesi, quante volte delle crisi sono avvenute senza disturbi? Quante volte il potere è passato dalle mani dei cattolici, che l'ebbero, se ben ricordo, nei primi, a quelle dei liberali e dai liberali ai cattolici?

Eppure il Governo parlamentare e costituzionale ha sempre in quel paese esercitato ottimamente le sue funzioni moderatrici interpretando con verità gl'intendimenti della maggioranza, e ogni disordine è stato sempre evitato. Quest'ultima volta la crisi è avvenuta per un motivo finanziario del quale le strade ferrate sono tutt'altro che innocenti. E che cosa è accaduto, o signori? I cattolici venuti al potere in un paese la cui maggioranza si era da poco tempo manifestata liberale, manifestazione che fu confermata poco dopo in talune elezioni parziali, e nelle elezioni ammini-

strative, profittarono immediatamente di questa occasione per rimaneggiare a modo loro quella famosa legge della pubblica istruzione che era stata altre volte il motivo per cui il Governo era passato dalle mani dei cattolici in quelle dei liberali.

Ebbene! In queste altre volte i cattolici fecero tutto quello che poterono costituzionalmente per opporsi alla legge; e profittarono di tutta la libertà a loro lasciata dalla libera costituzione belga per provvedere all'educazione dei figli loro, valendosi d'insegnanti del loro partito o provvedendo negli altri modi che riputavano migliori; e si adoperarono costituzionalmente per modificare gli effetti di quella legge che riputavano esiziale. Ma nessun turbamento dell'ordine pubblico vi fu, e la sacra persona del Re venne sempre rispettata.

Questa volta non è accaduto così, e avete veduto far rimontare la responsabilità sul capo venerato di quel paese, sul figlio del Re sapiente che aveva assicurato e svolto l'indipendenza, la libertà, e la prosperità di quel nobilissimo paese.

Prima di lasciare questa parte politica dell'argomento, io non so astenermi dal leggervi pochissime parole pronunziate dall'onorevole Zanardelli nel suo magnifico discorso del 27 giugno 1876. « Il programma dei democratici francesi del 1849 voleva l'esercizio governativo; ma a crescere la potenza dell'individuo e delle associazioni, anziché immolarla all'idolo dello Stato; tale è il compito che si impone agli studi, agli assidui sforzi della moderna democrazia. »

Nel resoconto sta scritto: *Applausi a sinistra ed al centro.*

Passando al lato finanziario dell'argomento, ricordo come nel discorso dell'onorevole mio amico Puccioni, di cui ho letto testè un brano, il maggior timore da lui manifestato, a nome degli amici suoi, fosse quello di veder compromesso col l'esercizio governativo quel pareggio del bilancio, che era stato pochi giorni prima, in mezzo agli applausi della Camera e con grande e meritato suo onore, annunziato dall'onorevole Minghetti. E questo è infatti uno dei motivi principali del mio voto favorevole alle convenzioni, a meno che mi fosse luminosamente dimostrato, essere desse veramente dannose all'interesse dello Stato.

E sarei pur'anco disposto, (come diciamo noi volgarmente) ad abbozzare, pur di non esporre, specialmente nelle condizioni presenti, il bilancio dello Stato a quelle incertezze, a quei guai, a quei pericoli, a cui l'esercizio governativo, a parer mio, lo esporrebbe.

Rammentiamoci che il bilancio dello Stato, non

è più quel di pria; non è più nelle condizioni in cui si trovava nel 1876, quando dovemmo per forza tentare l'esercizio governativo provvisorio (pur votando il principio dell'esercizio privato) poichè piacque d'approvare la convenzione di Basilea, rispetto alla quale io non ho rimorsi davvero, essendo stato fra i pochi che votarono contro.

Dopo quell'epoca abbiamo diminuite le risorse del bilancio, con l'abolizione della tassa del macinato, e ne abbiamo accresciuti d'assai gli oneri con spese d'armamenti, di grosse navi, ecc. E poi, anche noi, come la Francia, abbiamo avuto il nostro Freycinet, nell'onorevole mio amico Baccarini; lo che non dico per fargli la benchè minima censura, anzi fu nobile sentimento il suo; ma la sua proposta che fu promulgata come legge il 29 luglio 1879, è ad un tempo un titolo di gloria per lui o di preoccupazioni per il ministro delle finanze.

Anche io ho sperimentato come questo genere di gloria non sia scevro del pericolo di amarezze successive. Per di più accadde qui un fatto, che mi piace di rammentare, per attenuare la responsabilità dell'onorevole Baccarini, e perchè anch'esso è un argomento contro l'ingerenza diretta del Governo nelle ferrovie.

Il fatto è che se l'onorevole Baccarini propose delle costruzioni di ferrovie gravanti d'oneri assai considerevoli il bilancio, la Camera andò molto più in là del ministro; tanto che questi oneri furono di molto accresciuti; e lo furono viemaggiormente per le leggi complementarie del 1881 e 1882.

Sul qual proposito mi giova rammentare che quando era giovane deputato, avevamo nella Camera l'onorevole mio amico Broglio, autore di un pregevole libro intorno alla giurisprudenza parlamentare inglese. L'onorevole Broglio assumeva volentieri l'ingrato ma patriottico ufficio di moderatore delle tendenze un po' spendereccie di noi altri giovani. Chiamo giovani anche i vecchi, perchè all'indomani dei grandi avvenimenti del 1859 e 1860 ringiovanimmo tutti. Animati come eravamo dal desiderio di fare la patria grande e libera, ci inducevamo non di rado a proporre accrescimenti di spese a quelle proposte dai ministri per questa o quella miglioria.

E l'onorevole Broglio sorgeva spesso ad ammonirci; rammentando come in Inghilterra non si proponesse mai o quasi mai, nel Parlamento, di aumentare le spese proposte dai ministri.

Infatti è stato sempre detto che i deputati debbono essere i custodi dei cordoni della borsa dei

contribuenti; ed è poco conforme a questo ufficio lo accrescere le spese poste a carico dei contribuenti stessi.

Insomma, il fatto sta che questo povero nostro bilancio ha ora minori sorgenti di entrate per l'abolizione della tassa del macinato. Ma a questo in parte ha, grazie al cielo, provveduto la crescente prosperità del paese, e la saggia amministrazione dell'onorevole mio amico Magliani, ministro delle finanze, al quale, mi piace rammentarlo, da tutte le parti della Camera vien resa generalmente quella giustizia che merita.

Ed è altresì un fatto che il bilancio è gravato di oneri considerevolissimi.

Quello che avviene fra noi, dopo la legge del 1876, è accaduto in Francia dopo le famose proposte del Freycinet. Il quale è caduto dal potere, sebbene sia certamente uno degli uomini più competenti in quanto ai lavori pubblici; presso a poco come sarebbe l'onorevole Baccarini fra noi. Ebbene, quantunque nell'Assemblea francese ci fossero le stesse avversioni e le stesse diffidenze contro i capitalisti, che sono qui state manifestate, quantunque vi si facessero balenare le stesse speranze di una specie di età dell'oro in fatto di tariffe, a beneficio dell'industria e dell'agricoltura nazionale, in due o tre o quattro sedute, vi si votò con notevole maggioranza il disegno di convenzioni colle Società delle strade ferrate. E ciò fu fatto principalmente per assicurare le sorti del bilancio assai più compromesse del nostro, nonostante le maggiori risorse di quel paese ricco e laborioso.

Argomentando da quello che il ministro delle finanze ha detto e scritto, credo di non essere lungi dal vero, affermando che la sua fiducia nelle tendenze solennemente manifestate dal Parlamento nel 1876 e nel 1878, non sia stata senza influenza sull'animo di lui e del Ministero nel determinarlo ad affrontare i gravi problemi dell'abolizione del corso forzoso e della tassa del macinato.

Credo adunque, o signori, che i timori manifestati nel 18 marzo 1876 dall'onorevole Puccioni potrebbero avere adesso un fondamento anche più grave, se, mutando propositi, preferissimo al privato l'esercizio governativo, ovvero prolungassimo il provvisorio, anche più esiziale alle sorti presenti e future del bilancio.

Per non abusare della vostra pazienza, tralascio molte altre ragioni che conforterebbero la tesi contraria all'esercizio governativo: per esempio, le tariffe, rispetto alle quali tante speranze sono riposte nel Governo, io le credo pericolosissime nelle

sue mani; pericolosissime per le industrie e per i commerci, non meno che per il buon andamento del reggimento parlamentare. Basta, o signori, percorrere gli Atti della Commissione d'inchiesta per vedere quante domande, quante richieste si sono fatte, e spesso contraddittorie, fra l'una e l'altra industria, fra l'una e l'altra città. Mi restringo a citare il conflitto per il trasporto degli zolfi fra Messina e Catania. Il Governo ha un assoluto bisogno di un intermediario fra lui e gli interessati per poter resistere a tante e tante pressioni degli interessati stessi, ed ancor più alla crescente impiegomania, alle raccomandazioni che ogni giorno più diventano numerose e insistenti. È invalsa generalmente la credenza, che le raccomandazioni siano una necessità per riescire.

Non si può più neppure mutare un cuoco, una cameriera, un contadino, senza che da tutte le parti vi vengano delle raccomandazioni, e viceversa gli amici vostri non possono far cambiamenti senza che voi siate ricercato da gente la quale vi dice: Cosa vuole, mi dicono tutti che senza un appoggio non si conchiude niente! (*Si ride*)

E questo che si fa per i privati, avviene smisuratamente più per la pubblica amministrazione. Ciò accadrà, mi direte, anche con gli amministratori delle strade ferrate esercitate da Società private. Sono stato anch'io per 10 anni direttore di una strada ferrata, non garantita dal Governo; e quando venivano a raccomandarsi, le mie risposte erano molto più recise di quel che non lo fossero quando divenni ministro e sindaco.

Imperocchè allora mi metteva le mani in tasca e diceva: volentierissimo io vi contenterei, ma bisogna che pensiate che ho sulle spalle gli azionisti, i quali vogliono dei dividendi. E se non ci sono dividendi saltano addosso a me. E con questi discorsi li mandava via, non dirò contenti, ma meno scontenti di quando faceva gli stessi discorsi come ministro e come sindaco.

E infatti, o signori, sapete che cosa è accaduto nelle strade ferrate dell'Alta Italia dacchè l'amministrazione è divenuta governativa? Le strade ferrate dell'Alta Italia spendevano per il personale, prima del 1876, il 51 per cento della spesa totale; adesso spendono il 60 per cento, mentre la Società del Nord francese spende il 33 per cento, e la Paris-Lyon-Méditerranée spende il 48 per cento.

E sapete quanti ce ne sono di questi impiegati nelle nostre ferrovie? 73,000. L'Alta Italia ne ha 42,000, le Romane ne hanno 12,000, le Meridionali 11,000, le Calabro-Sicule 8,000. Mettete i mi-

nistri alle prese con gli aspiranti ad impieghi, che spesso purtroppo sono veramente lupi affamati, ed io vi domando se potranno resistere alle raccomandazioni che essi sicuramente si procureranno.

Voi avete veduto in una pubblicazione recente, non so se del Ministero o della Commissione, quanti aspiranti (mi pare, oltre il migliaio) si sono presentati all'esame per 125 o 130 posti vacanti nell'amministrazione ferroviaria!

L'onorevole senatore Morandini, stato presidente del primo Consiglio amministrativo governativo dell'Alta Italia, interrogato nell'inchiesta se credesse possibile una buona organizzazione dell'esercizio governativo, rispondeva: Io la credo possibile, ma bisognerebbe soprattutto che questa amministrazione fosse libera da tutte le influenze parlamentari; a questa condizione, che è un sogno, essa potrebbe camminare.

E permettetemi di citarvi un brevissimo brano di Stuart Mill: "Se le ferrovie, le assicurazioni, i municipi divenissero tanti rami del Governo; se gli impiegati di queste imprese fossero pagati dallo Stato e da lui dovessero attendere avanzamento e fortuna, nè la libertà di stampa, nè la nostra costituzione popolare impedirebbero che l'Inghilterra non fosse libera più che di nome."

Quanto alle ferrovie, appunto questa è la questione che noi discutiamo. Quanto all'assicurazione, per buona sorte, la scuola economica che oggi tende a predominare e che in qualche Stato è riuscita perfino a far presentare proposte concrete al Parlamento, da noi per adesso non è abbastanza forte per tentarlo.

Quanto ai comuni abbiamo già fatto un bel passo, inquantochè abbiamo anche perfezionato quello che, come ipotesi, temeva il Mill. Con un disegno di legge recentemente, approvato, abbiamo stabilito una classe di impiegati, i maestri elementari, i quali dai comuni sono pagati, ma avanzamento e fortuna o disgrazia, non possono aspettarne che dal Governo.

Tornando alle tariffe, io leggevo l'altro giorno nel giornale *La Tribuna*, referiti i lamenti della industria metallurgica, particolarmente di quella del ferro, esposti largamente dal mio amico ingegnere Wilfredo Pareto, in uno scritto, ov'erano specialmente lamentate certe tariffe più vantaggiose al ferro straniero che a quello nazionale.

Come l'ho già detto privatamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici, credo che rispetto alla industria del ferro vi sia qualche cosa da fare, e per ora so che il ministro è disposto a riformare, appena lo potrà, le tariffe internazionali. Ma riconosco giusto che per queste, come per le conven-

zioni, come per qualunque atto bilaterale, bisogna considerare che vi sono dei patti favorevoli più all'uno che all'altro contraente, e viceversa, poichè nei patti bilaterali, per avere dei vantaggi nelle tariffe di alcune merci, bisogna cedere rispetto ad altre.

Permettetemi intorno a ciò una domanda. Le convenzioni sono state forse già approvate dai due rami del Parlamento e sancite dal Re? E poichè così non è, come può esser questo un argomento addotto giustamente contro esse quando altro non sono che proposte?

Chi è che ha fatto e mantenuto queste tariffe? Mi pare che sia il Governo l'esercente delle Romane e dell'Alta Italia; essendo notevole che i lamenti rispetto alle Meridionali sono assai minori. Come spiegare adunque la grande fiducia che certi industriali nutrono pel Governo, altrimenti che per la speranza di accaparrarsi potenti influenze?

La imposta sopra i trasporti a piccola velocità chi l'ha messa? Le Società o il Governo?

Io sono il colpevole della imposta sui trasporti a grande velocità e su quella dei viaggiatori, per averla proposta e difesa nel 1861; ma allora non consentii di metterla anche sopra la piccola velocità, perchè la credevo come tuttora la credo, dannosa.

Non ne biasimo però il ministro, autore di questa imposta, inquantochè le necessità di bilancio non hanno legge, e conviene provvedervi a qualunque costo. Ma infine fu fatta dal Governo e non dalle Società questa carezza alla industria nazionale.

E chi ristabilì il territorio pontificio, nel 1871, o nel 1872, agli effetti delle tariffe ferroviarie?

Il Governo, per dei bisticci colla Società delle Romane, ristabilì agli effetti delle tariffe ferroviarie la divisione fra il territorio pontificio e il territorio italiano, con moltissimo danno di certe industrie che non poterono fruire delle tariffe speciali oltre quelle dei 201 chilometri.

Dunque, o signori, senza più dilungarmi, faccio ceco di gran cuore alla conclusione della Commissione d'inchiesta, di cui do lettura. "Giunta al termine de' suoi lavori, alla Commissione d'inchiesta altro non rimane che fare voti vivissimi, affinchè il Governo e il Parlamento, senza frapporte indugi, diano alle strade ferrate italiane quell'assetto definitivo, che il paese desidera ed aspetta."

Rigettata la legge che noi abbiamo davanti, che succederebbe? Succederebbe la continuazione del provvisorio. Scusatemi, o signori; ma

io sono talmente abituato a vedere che i provvisori durano più dei definitivi, che mi fanno immensa paura. Quando in un ordinamento definitivo, vi è qualche cosa da migliorare o da mutare, si provvede con qualche leggina o regolamento; ma quando si è nel provvisorio, a tutti i reclami vien data questa risposta: ma che volete mutare? Abbiate pazienza: tanto fra poco si cambierà il provvisorio nel definitivo: lasciate correre. E così va avanti per anni ed anni il provvisorio con una vitalità più vigorosa di quella di un definitivo.

Con buona pace dell'onorevole Sorrentino, io credo che questo provvisorio sia pessimo, sia quel peggio che possa avvenire nell'interesse del paese, del buon servizio, delle industrie; e perciò faccio voti vivissimi perchè, anche a costo di votare un esercizio governativo definitivamente organizzato, cessi questo provvisorio.

Io, lo dichiarai alla Commissione d'inchiesta, lo dichiarai il 27 giugno alla Camera, deplorerei vivissimamente che si venisse all'esercizio governativo, ma, lo dico francamente, lo preferirei al provvisorio attuale.

Che mi canzonate?

Non vedete, o signori, che cosa succederebbe, per esempio, del povero bilancio? Non vedete che i *fabbisogni* di alcuni anni fa sono più che raddoppiati, e che abbiamo le strade ferrate in condizioni orribili?

Quando mi trovo con un forestiere nelle nostre carrozze, specialmente in quello dell'Alta Italia (quelle delle Romane e delle Meridionali sono migliorate), ma io mi vergogno pel mio paese; sono sudicie, hanno un'aria di miseria vergognosa.

Ricordo che una volta le uniformi delle guardie, degli impiegati dell'Alta Italia erano lorde; ora sono sporche, cascano da tutte le parti: pationo veri scialabrandoni.

E, se andiamo avanti così, i 135 milioni ora presagiti, bastevoli a migliorarle, chi sa a quanti saliranno fra qualche tempo; ed allora ne riparleremo coll'onorevole Magliani.

E, riguardo alle tariffe, permettetemi che io vi dica: come volete continuare a disconoscere, dopo dieci anni, come il Governo lo ha disconosciuto finora, l'ordine del giorno della Camera del 14 giugno 1875? Ordine del giorno savio e conforme alla giustizia distributiva ed all'interesse pubblico e privato.

“ La Camera invita il Governo a provvedere onde per effetto delle tariffe differenziali le strade ferrate di proprietà dello Stato, direttamente con-

giunte fra loro, costituiscano una rete sola benchè l'esercizio ne sia condotto da appaltatori diversi. ”

Da otto interi anni non si hanno più appaltatori diversi; l'Alta Italia e le Romane, cioè le strade ferrate più direttamente congiunte fra loro, da otto anni sono governative: e durano tariffe diverse, secondo le diverse reti; pochi essendo stati gli accordi intervenuti fra esse. Con una disuguaglianza ingiustissima le tariffe speciali sono godute da chi spedisce da una ad altra stazione della stessa rete; mentre se la stessa distanza è percorsa fra una stazione d'una rete, per esempio delle Romane, ed una stazione d'un'altra rete, per esempio dell'Alta Italia o viceversa, la percorrenza sull'una non è cumulata con quella effettuata sull'altra.

Taccio di molte altre cose; dei disaccordi fra le varie amministrazioni, sebbene governative e di altri mille inconvenienti, che è inutile che io vi dica, perchè voi li conoscete o immaginate molto facilmente.

E, se qualcheduno venisse qui a proporre, nel caso di continuazione del provvisorio, questa o quella riforma, credetelo pure, o signori, ne sono certissimo, si risponderebbe: aspettate che le strade ferrate si riordinino. E non se ne farebbe niente. Intanto continuerebbero gli stessi inconvenienti, con danno gravissimo del paese.

Ma quel che, soprattutto mi rende contrario sia al provvisorio, sia al definitivo esercizio governativo, è, lo ripeterò sino a sazietà, la sollecitudine pel bilancio: imperocchè il nostro bilancio ha bisogno, come diceva l'onorevole Magliani, di moltissime e speciali cure. Se il nostro bilancio è in buone condizioni, se è in pareggio, manca della elasticità necessaria in un bilancio come il nostro; nel bilancio di un grande paese come l'Italia. Ora, o signori, altro che elasticità! se continuiamo a tenerlo esposto all'eventualità dell'esercizio delle strade ferrate! E per soprappiù con l'onere delle costruzioni!

A me piace argomentare da quel che conosco; e perciò divento per un poco infedele al proposito di non parlarvi con le cifre, delle quali dovete essere sazi.

Saranno poche; e spero che saranno le sole che vi dirò. I conti a mente non sono bravo a farli; e le battaglie di cifre sentite gli scorsi giorni, mi hanno fatto il capo come un cestone.

Ecco le mie cifre.

Come direttore di una modesta strada ferrata, quella da Firenze a Livorno, ebbi la fortuna di riescire, col concorso dei membri del Consiglio, a

ridurre la proporzione della spesa al 34,90 per cento dell'introito lordo.

Non si affrettino, o colleghi avversari, a servirsi di questa percentuale come argomento contro la percentuale delle convenzioni. Per togliere questa tentazione, soggiungo subito che quando, nel 1860, si fece la fusione con le strade ferrate da Firenze a Pistoia-Lucca-Pisa, l'una fallita, e le altre giù di lì, eh! allora questa percentuale crebbe immensamente. Lo che comprova quello che ci diceva dianzi l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che per giudicar con giustizia e verità una media, bisogna tener conto così delle linee che danno un utile, come di quelle esercitate con scapito. Ma di ciò ho discusso soltanto incidentalmente.

Quello che mi preme dirvi è, che negli anni 1854, 1855 e 1856, per effetto della guerra di Crimea e delle quarantine pel colera che in quegli anni disgraziatamente infierì in Italia, e segnatamente a Livorno ed a Firenze, i noli crebbero talmente che il costo del coke a Livorno, da 50 lire salì a 68 e poi a 100 lire per tonnellata, e quello del carbone fossile, da 36 lire a 71.

Applicando questo aumento alle 500,000 tonnellate consumate press'a poco per le strade ferrate italiane in un anno, si potrebbe avere in un anno un aumento di spesa di 15 milioni. Questa perdita che adesso aggraverebbe il bilancio, sarebbe, per virtù delle convenzioni, a carico delle Società esercenti.

Convegno che adesso certi sbalzi enormi di prezzi non sono più probabili, dopochè sono state aggiunte alle comunicazioni marittime, uniche servibili allora, molte comunicazioni ferroviarie; e specialmente dopochè l'apertura dei valichi alpini ha messo il nostro paese in una condizione molto migliore.

Ma considerate, o signori, che si tratta ora di 500,000 tonnellate all'anno e di più nell'avvenire; e che il prezzo di 32 lire, come è stato detto dall'onorevole Genala, e da altri, è un prezzo estremamente basso; e pensate che quando i prezzi sono bassissimi, generalmente rialzano, come ribassano quando sono altissimi.

Negli anni 1855 e 1856, comè vi ho detto, vi fu il colera; ebbene quale fu la differenza tra un anno e l'altro della spesa annuale e degli noli, e della differenza del bilancio, non fu che di 28 milioni. La spesa annuale per le strade ferrate italiane, l'anno 1855, fu di 27,500,000 lire, e la differenza dell'introito netto fu di lire 2500 al chilometro; applicando questa differenza agli 8000 chilometri delle strade ferrate italiane, e perverrete a 28 milioni.

A queste perdite dovrebbero provvedere le Società. A quelle dovute a casi di forza maggiore dovrebbe provvedere il fondo di riserva.

E gli avversari obiettano che non sarà bastevole. A questo io rispondo. Le inondazioni del Veneto, come disse l'onorevole ministro Genala, sono costate circa 800,000 lire (e furono guasti abbastanza considerevoli ed eccezionali): questa spesa dovendo essere imputata su due o tre esercizi, avrebbe assorbito *per ogni esercizio* circa un quinto del fondo di riserva.

È stato inoltre paragonato il fondo di riserva delle nostre convenzioni col fondo di riserva della convenzione olandese, scherzando sullo schiacciamento delle gallerie poco probabile nei Paesi Bassi.

La risposta è molto semplice e persuasiva: l'articolo 10 del contratto olandese del 24 maggio 1876 dispone: " Toutes les réparations aux divers éléments mentionnés à l'article 5, et résultant d'inondations, ruptures de digues, débâcles de glaces, guerres ou revolutions, sont supportées par l'Etat. "

Potrei dire molte altre cose in favore dell'esercizio privato e contro il governativo, e potrei anche ribattere non pochi argomenti addotti contro le convenzioni; ma di buon grado me ne astengo, perchè altri l'hanno già fatto meglio di me ed altri non mancheranno di farlo; e specialmente perchè a quest'ora credo in voi pari al mio il desiderio di andarsene.

Non posso bensì astenermi dal toccare brevemente due argomenti, quello delle Società private e quello della questione di fiducia. Se la Camera me lo consente, io procurerò d'esser breve; a meno che preferisse di rimettere...

Voci. Parli, parli!

Peruzzi. Relativamente alle Società è stato detto da alcuni oratori, fra gli altri, se non erro, dall'onorevole Simonelli (io non ho potuto leggere il suo discorso, nè so se afferrai bene le sue parole, per cui se cito a sproposito, prego la Camera e Lui di correggermi), è stato detto che le Società hanno lasciato nei bilanci dello Stato tristi tracce; e che di tutte quelle nate in Italia, una soltanto rimane in vita. Credo purtroppo anch'io che tristi tracce sieno state lasciate nei nostri bilanci, ma non tanto per colpa delle Società, e non tanto per colpa dello Stato. Le Società ferroviarie nate in Italia, ne rimane viva ora sola, e nessuno forse si è sentito di lanciare contro essa la prima pietra? Non vi abbiano le Società italiane vitalissime distrutte per volere governativo palese o occulto?

Il nostro provvisorio dura da molti anni. Da quando fu chiaro che in alcuni uomini stati lungamente sul seggio ministeriale, era, se non il proposito deliberato, almeno il desiderio vivissimo di sbarazzarsi, ripeterò un'espressione riferita qui pochi giorni addietro, delle consorterie che sfruttano la finanza italiana. Quando da una parte si manifestano siffatte intenzioni, e l'altra se ne accorge, è naturale che sorga uno stato di cose nocivo al regolare andamento del servizio, e tale da lasciar traccie dolorose nei bilanci d' ambo le parti.

Se nell'esecuzione di qualsivoglia contratto pubblico o privato, non vi è, oltre la buona fede, cui credo che nel caso nostro nessuno sia venuto meno, anche il proposito e il desiderio dell'una parte e dell'altra, che il contratto produca tutti i frutti di cui è capace, divien quasi impossibile che una delle due parti alla fin fine non debba andare come suol dirsi a capo rotto; o non è raro che ci vadano tutt'e due. Ed appunto così credo che sia avvenuto nel caso nostro; e ne deduco che se le Società hanno lasciato delle traccie tristi nei bilanci dello Stato, ne abbiano lasciate delle molto più tristi nei bilanci particolari degli azionisti.

Spaventa. Degli azionisti; non dei fondatori.

Peruzzi. I fondatori altro non sono che intermediarii indispensabili per raccogliere capitali: ce ne sono sempre stati e sempre ce ne saranno, onorevole Spaventa. Io li ho sempre visti di mal'occhio anche per gli affari privati, essendo nato in me, specialmente quando ero inesperto in affari, il desiderio naturalissimo di tenermi in tasca quel che essi guadagnano; ma ho dovuto accorgermi che, se non si fa guadagnare qualcuno il quale, alla fin fine, rischia, prepara, negozia gli affari, li organizza, e spesso non riesce e perde, non si fanno affari; neppure i piccoli di compe e vendite di generi agrari, d'olio, di vino, di grano; ed ancor meno si fanno affari, pei quali occorra di costituir capitali di milioni col concorso di quelli di migliaia e di centinaia.

L'essenziale è che le Società adempiano esattamente gl'impegni assunti; e credo ormai dimostrato essere ciò stato fatto dall'unica, sopravvissuta all'ecatombe delle Società ferroviarie italiane.

Ma a me non spetta difendere quella Società dalle accuse fattele, essendo abbastanza difesa dalle lodi tributate al suo pubblico servizio: del quale generalmente le popolazioni sono soddisfatte.

Ritorno ora all'argomento dal quale mi sono un po' allontanato per rispondere all'interruzione; e aggiungo a quelle già svolte un'osservazione in ri-

sposta ad una asserzione dell'onorevole Gabelli, se non sbaglio. Ne fui colpito, e ne presi nota. "La costruzione di linee nuove, egli disse, apporta sempre sulle linee vecchie un aumento di movimento." Non è mia intenzione di contestare quest'affermazione; e mi restringo modestamente ad osservare che movimento aumentato non è sinonimo di aumento degli utili netti dell'esercizio delle linee vecchie.

Bramando di mantenere la promessa di non prolungare troppo questo discorso, ricordo come in Francia, dopo l'attivazione delle nuove linee, le Società abbiano generalmente diminuito i loro dividendi. Ho fra le mani questo documento che pubblicherò, (a) se mi sarà permesso, negli Atti ufficiali, per non far perdere troppo tempo alla Camera. Mi basta di soggiungere com'esso provi che gli utili netti, i dividendi delle Società ferroviarie sieno andati diminuendo nonostante l'aumentato movimento.

In questo momento sono molte, o signori, le

(a)

SOCIETÀ FRANCESI	Utili netti		Somme pagate per ogni azione	
	1865	1881	1865	1881
Est. . . L.	45,427,738	55,642,600	32. 27	30. 46
Ovest. . »	37,278,946	54,571,363	36. 79	32. 34
Orléans. »	53,783,183	98,976,782	54. 56	51. 81
Midi . . »	21,645,819	50,058,687	39. 20	38. 68
Nord . . »	43,246,342	79,933,000	71. 50	74. 70 (1)
Lyon . . »	108,730,406	190,853,500	60. »	72. 65

L'introito lordo delle sei Società:

da. . . L. 562,137,227 nel 1865

ascese a » 1,021,184,308 nel 1881

Aumento L. 459,047,081 circa l'80 per ^o/₁₀

L'utile netto da . L. 315,115,484 nel 1865

ascese a » 530,035,882 nel 1881

Aumento L. 214,970,398 circa il 68 per ^o/₁₀

Le somme distribuite agli Azionisti sono generalmente diminuite; tranne per la Società Paris-Lyon-Mediterranée, per la quale l'utile netto è cresciuto di lire 82,123,094, cioè dell'80 per ^o/₁₀ e le somme distribuite agli azionisti di lire 12.65, cioè del 23 per ^o/₁₀.

(1) Di queste lire 74.70, sono prodotte dalle strade ferrate concesse alla Società francese del Nord nel Belgio lire 5.13; e rimangono per le linee francesi sole lire 69.57; cioè di lire 1.93 inferiore alla somma distribuita nel 1865.

necessità d'interesse pubblico, cui, senza capitali, tutti sentiamo non essere possibile provvedere.

Se a svolgere i commerci e le industrie, a sanare le piaghe dell'agricoltura, a compiere e render più proficue le ferrovie, ci pioveressero come la manna, i capitali dal cielo, senza che fossero maneggiati dai banchieri, io batterei volentieri le mani. Ma che volete? Dacchè mondo e mondo il capitale è sempre stato rappresentato da qualche materia inerte, merci o metalli diversi, carta ecc.; ma quando si è trattato d'impiegarlo a svolgere qualche commercio o industria, ad eseguire qualche opera pubblica, è comparso sempre sotto la forma di qualche uomo, col nome di capitalista banchiere o altro.

L'altro giorno sentii enunciare una etimologia della parola banchiere che sarebbe: associazione di usurai, secondo Catone e S. Tommaso d'Aquino. A me, rampollo di antichi banchieri, (i miei antenati erano i primi banchieri del mondo, cinque secoli fa) ha fatto poco gusto la notizia che nelle mie vene scorra un po' di sangue d'usurai! (*Ilarità*)

E ciò tanto più perchè quanto ad essere capitalista, io sono proprio l'antitesi dei miei maggiori; essendo piccolo proprietario, e piccolo industriale; appena che un po' di capitaluccio, messo da parte, fa capolino, sparisce per il bisogno di far rendere di più la poca terra e la piccola industria.

Non avrei quindi potuto chiederlo di parlare per un fatto personale mio, ma fui tentato di chiederlo per i miei antenati del 1300.

Chechè ne sia de' miei vecchi, falliti per colpa del Re d'Inghilterra, io passo, o signori, a quello che ho sentito intorno ad una strana interpretazione della legge delle incompatibilità parlamentari, quasi che le sue disposizioni dovessero intendersi estese implicitamente, anche ai membri dell'altra Camera: nuovo e strano modo d'interpretare liberamente le leggi restrittive della libertà, rendendole anche più restrittive di quel che il legislatore abbia prescritto.

I cittadini che hanno denari da impiegare quando si occupano di impiegargli in imprese utili: al paese dovranno esser dunque colpiti da nuovi ostracismi oltre quelli sanciti dalle leggi, cui riverentemente, ancorchè non consenziente, m'inchino?

Così finiremo per mandar via dalla Camera, anche l'onorevole Lucca ed i 140 suoi colleghi perchè si occupano dell'agricoltura, essendo essi probabilmente, *horresco referens*, più o meno direttamente interessati alla prosperità degli agricoltori, dei quali sono nobile ed eletta parte.

Bando agli scherzi, signori. Andando innanzi

per questa via, noi faremo un Parlamento di nulla tenenti e di nulla sapenti: se poi il paese se ne avvantaggerà, lascio a voi il considerarlo. Io non lo credo: e finisco, col rammentare ciò che su questo proposito diceva l'onorevole Zanardelli nel giugno 1876:

“ I socialisti francesi dipingevano la cupida folla dei lupi cervieri, degli speculatori avidi e sfrontatamente dediti ad accumulare ricchezze, il sospetto della prevaricazione nei funzionari che devono fare le concessioni; l'amore del guadagno portare il suo contagio sino nella Rappresentanza nazionale.

“ Ma la Francia non si arretrò nella sua via in forza di queste eloquenti invettive, e seppe dire a sè stessa *corruptio optimi peiora*. ”

Pensiamoci bene, signori, noi abbiamo troppo bisogno di capitali, per poter senza motivi legittimi, senza ragione, o senza sicuri argomenti, dare addosso come è stato fatto, ai capitalisti; imperocchè, ve lo ripeto, e sfido a contraddirmi; i capitali non verranno se non passando per le loro mani.

Il primo di tutti i bisogni per l'Italia è quello di levare dall'inerzia in cui giacciono i molti capitali grandi e piccoli accumulati col risparmio, ora giacenti con scarso frutto nei loro possessori, con nessuno per il paese, mentre potrebbero, con prudente e savio accorgimento impiegati, alimentare tante industrie ed essere elementi di vita e di prosperità nazionale.

Se noi a Tunisi abbiamo fatto una figura molto diversa da quella che avremmo bramato di fare, pel decoro nazionale, e per i nostri interessi, ciò è avvenuto perchè il Governo domandò invano ai capitalisti italiani che fondassero là una Banca italo-tunisina che sorgendo prima della francese avrebbe potuto ridurre nelle nostre mani gran parte dei traffici, ed anche delle strade ferrate di quel paese. Uno solo dei capitalisti invitati si chiari disposto ad intraprendere l'affare, ma egli non fu secondato, il proposito fu abbandonato, ed avvenne quello che avvenne.

Ed oggi, o signori, che vogliamo lanciarci anche noi nell'arrischiata politica coloniale, che cosa volete che facciamo ad Assab o in altri luoghi, se le carovane che vi porteranno le merci dall'interno, non troveranno altre merci da riportarvi scambiando con esse le proprie? (*Commenti ed interruzioni*)

Si fanno nobili sforzi dalle Società africane, geografiche, ecc. per aiutare il Governo; ma sono i capitali che ci vogliono; perchè questi sforzi soli e

le intenzioni governative ad altro non giungono che a procacciarci nuovi dolorosi disinganni.

Abbiamo molti altri bisogni ch'esser possono soddisfatti soltanto coi capitali e con l'opera energica, intelligente, ardita di chi li ha. Ma taccio di questi, e tornando all'argomento vengo a parlarvi finalmente della questione di fiducia.

L'onorevole Baccarini ricordava l'altro giorno, additandolo al Governo, l'esempio, secondo lui, imitabile del Ministero Rattazzi del 1862 a proposito della legge approvativa del contratto stipulato con Rotschild o Talebot, cui, durante la discussione, era stato come emendamento sostituita la proposta del conte Bastogi che diede poi nascita alla Società italiana delle ferrovie Meridionali.

Io ho voluto riscontrare gli Atti parlamentari di quel tempo nel quale ero anch'io in Parlamento, ed ecco come andò la cosa. L'onorevole presidente dei ministri commendator Rattazzi cominciò dal chiedere insieme col suo collega dei lavori pubblici che, prima di tutto, il Parlamento si pronunziasse intorno al contratto stipulato dal Governo. Ed a sostegno del suo proposito, diceva il Ministero: io non posso tollerare che la Camera sostituisca un altro contratto a quello stipulato dal Governo del Re se prima questo contratto non è stato... (*Interruzione.*)

Presidente. Non interrompano. Continui, onorevole Peruzzi.

Peruzzi. Nel tempo che l'onorevole Depretis, dopo aver difeso com'era suo dovere, l'atto sotto il quale stava il suo nome, prendeva un po' di riposo, sapete cosa accadde? Accadde che il presidente Tecchio profitò di quel momento per dare comunicazione alla Camera di un proclama di Sua Maestà il Re Vittorio Emanuele il quale cominciava colla parola: *Italiani*, e nel quale era detto:

“ Guardatevi dalle colpevoli imprese. Quando l'ora del compimento della grande opera sarà giunta, la voce del vostro Re si farà udire fra voi. ”

E quella promessa fu lealmente mantenuta più tardi; ed allora la Camera si associò ai sensi espressi in quel proclama controfirmato da tutti i ministri di cui disgraziatamente piangiamo nel maggior numero la perdita.

Ne restano soli tre a cui auguro lunga esistenza: l'onorevole Depretis, il presidente del Senato del Regno, general Durando, ed il mio ottimo amico generale Petitti. Ve lo domando, o signori: sarebbe stato patriottico, e costituzionale (secondo lo spirito dello Statuto) da parte del Ministero il porre in quel momento la questione di Gabinetto che in

altro momento avrebbe forse dovuto porre? Io non lo credo. La Dio mercè oggi, compiuta la grande opera, come diceva il proclama del Re, compiuta la grande opera, noi possiamo molto più liberamente agire secondo le buone regole parlamentari. Dalle considerazioni che allora furono prevalenti, faccio astrazione.

Ripetendo quel che ho detto in principio, questo mi pare appunto uno di quei casi, nei quali non può il Ministero porre o non porre la questione di fiducia, che a lui ed a noi forzatamente si impone.

Non solamente si tratta di convenzioni stipulate, che porrebbero il Ministero in condizioni analoghe a quelle in cui si trovò il Ministero Rattazzi nel 1862. Ma non abbiamo di fronte alle convenzioni altre offerte, migliori come quella Bastogi, reputata allora generalmente migliore, e con entusiasmo.

Quel Ministero consentì, non già di abbandonare il proposito di affidare le costruzioni e l'esercizio delle ferrovie Meridionali e di altre all'industria privata, ma di esaminare la nuova proposta, e di confrontarla col contratto da lui stipulato. Questa volta invece si tratterebbe di disconoscere tutto il nostro passato; si tratterebbe oggi di dar di frego al voto sull'articolo 4 della legge del 29 giugno 1876, alla legge del 1878, alle conclusioni della Commissione d'inchiesta, alle ripetute assicurazioni del disegno di legge dell'onorevole Baccarini del 1883, o dei due del ministro Genola del 1884. Con tutto questo, o signori, io pure darei contrario il mio voto, se avessi il convincimento che queste convenzioni fossero cattive, se non mi fosse invece stato dimostrato che sono buone, dopo averle io stesso materialmente esaminate, dopo lo studio accurato fattone da una Commissione nella quale si vedono uomini competentissimi, e che abbiamo avuto cura di costituire in numero doppio di quello consueto. Ed essa ha adempiuto all'obbligo suo con un'ampiezza raramente riscontrata nell'esame di altri disegni di legge.

Io, o signori, non ho nessuna autorità, non ho nessuna veste per discorrere a nome di chicchessia.

Se un uomo isolato c'è in questa Camera, quello certamente sono io. Mai mi avrete visto nelle adunanze della maggioranza: dacchè, nel 1872 o nel 1873 vidi una sera, in una riunione della maggioranza, nominarsi sette vice presidenti per contentare sette gruppi del partito, dissi a me stesso che altrimenti avrei potuto impiegare meglio il mio tempo. (*ilarità*)

D'allora in poi ho preso impegno di non prendere mai più parte alle adunanze della maggioranza; e l'ho mantenuto.

Dopo il 18 marzo 1876 votai con pochi colleghi contro l'articolo primo della legge 29 giugno 1876, e detti poi un altro esempio ancor più singolare di questa mia indisciplinezza. Rammento tuttora l'ilarità con la quale il 30 aprile 1881 da tutte le parti della Camera fu accolto un certo mio *no* solitario pronunciato nella votazione per appello nominale a proposito della questione di Tunisi, mentre degli altri colleghi, i più, risposero sì, o taluni si astennero.

Rimproveratemi pure, o signori, rispetto a quel che vi ho detto, erronei giudizi, un modo non retto di valutare i veri interessi del paese; ma non potete ravvisare in me il portavoce di chiacchierata, e men che tutto il ministeriale accanito. Sono io forse quel teorico, cui, sotto il nome di Smithiano fiorentino, ho udito lanciar qualche strale durante questa discussione? Non lo credo; dappoichè vi ho esplicitamente ripetuto qui la dichiarazione fatta altrove, che pur di uscire dal provvisorio, pur di dare alle strade ferrate italiane un assetto che reputo urgentemente necessario per il buon andamento del servizio e per la prosperità finanziaria ed economica del paese, sono pronto a prendere solenne impegno di votare l'esercizio governativo quando fossero respinte le convenzioni, riservandomi naturalmente di fare ogni sforzo perchè fossero introdotte nell'ordinamento dell'esercizio governativo tutte quelle modalità che meno possano allontanarlo dall'esercizio privato e maggiormente scemarne gl'inconvenienti e i pericoli.

Spaventa. Siamo d'accordo.

Peruzzi. Me ne dispiace; ma non siamo d'accordo.

Anche l'onorevole Minghetti, nel 1876, quando io dissi che l'esercizio privato per me non era un dogma, ma una questione che andava esaminata in relazione colle condizioni in cui ci troviamo, mi interruppe dicendo:

« Sia lodato Iddio! »

Ed io gli risposi:

« Ha pronunciato proprio il nome di Dio invano!... » (*ilarità*)

E lo ripeto anche oggi.

In un Parlamento, siffatte questioni non sono poste in un senso assoluto come in un'Accademia. La questione io l'accetto posta chiaramente e senza

equivoci, come è posta dell'onorevole mio amico Spaventa.

Egli credo che nelle condizioni dell'Italia il Governo abbia la capacità, l'attitudine di intraprendere, senza pericolo per le finanze e per gli ordini liberi, l'esercizio delle ferrovie; ed è convinto che quest'esercizio, ben ordinato, secondo il suo ideale, possa rendere ben maggiori servizi al paese di quello che possa rendergli l'esercizio privato.

Una voce a destra. Benissimo!

Peruzzi. Io credo precisamente il contrario!

Come può dunque credere che siamo d'accordo? (*ilarità prolungata — Interruzione a destra*)

Non sono logico? Abbiamo pazienza. Gli racconterò un fatterello.

Nel luglio del 1859, avevo preparato un ragionamento, che mi pareva bellissimo, per dimostrare all'imperatore Napoleone III che le stipulazioni di Villafranca portavano diritto diritto all'annessione della Toscana al Piemonte. Giocherellando con un anello fra le dita delle due mani, e fumando sigarette, l'Imperatore mi lasciò dire tutto quello che volli, ascoltandomi pazientemente; e quando ebbi finito, mi disse: *Ce que vous dites-là, monsieur Peruzzi, est fort logique; mais malheureusement ce n'est pas avec la logique qu'on fait de la politique.*

Se, come dice l'onorevole Spaventa l'accordo fra noi due possa logicamente esser desunto da quello che io ho detto, non lo discuto. Questo so bene: che persevero e persevererò *usque ad finem* a fare tutto quello che posso per far trionfare l'esercizio privato e son sicuro ch'egli farà altrettanto per il trionfo dell'esercizio governativo. Ma il giorno in cui l'esercizio privato fosse respinto; il giorno in cui fossi posto nella necessità di subire l'esercizio governativo ordinato il meno male possibile, con una certa stabilità, ovvero di lasciar che convenzioni nuove fossero studiate, negoziate, discusse per esser poi probabilmente anch'esso respinte, considerando che intanto, mentre noi continueremo a far discorsi, durerrebbe ancora per anni ed anni l'esercizio provvisorio, che è per me la negazione di qualsivoglia buon esercizio, io non esiterei. Capitolandolo, discuterei lealmente l'ordinamento dell'esercizio governativo, una volta che dovessi subirlo; e farei il più che potessi perchè fosse ridotto il meno discosto possibile dall'esercizio privato.

Bando dunque agli equivoci: allora soltanto quando non avessi potuto impedire l'esercizio governativo, discuterei il suo ordinamento; cioè quando fossi posto, lo ripeto, e lo ripeterò cento e mille volte, fra le strette di un esercizio prov-

visorio pessimo ed un esercizio governativo stabile. Nulla va bene per i pubblici servizi e l'economia nazionale quando troppo lungamente durano le incertezze del domani.

Non si può avere neppure dagli impiegati il servizio che al buon andamento delle ferrovie è indispensabile, quando essi sono malcontenti ed incerti di quel che sarà domani di loro e delle loro famiglie.

Credete voi che oggi il servizio sia fatto come prima? Non vi accorgete delle disgrazie frequenti dovute agli sbagli o all'incuria dei barattai e di altri impiegati o inservienti? Non vi accorgete dei danni infiniti che questo provvisorio produce?

L'anno passato, il mio egregio amico commendatore Bertina faceva istanza al ministro dei lavori pubblici per ottenere che consentisse un piccolo aumento di stipendio a certi impiegati, specialmente ai meno retribuiti delle strade ferrate Romane, i quali, per la lunga durata del provvisorio, aspettano da lungo tempo quei passi nella loro carriera temporariamente troncata; ed essi pazientavano confortati dalle speranze concepite per la fiducia di veder accolte dal ministro le discrete proposizioni del loro ottimo direttore. Lo essere alla vigilia di questa soluzione che stiamo discutendo, tratteneva l'onorevole Genala, come aveva trattenuto l'onorevole suo predecessore dall'approvare le proposizioni del comm. Bertina. Finalmente l'onorevole ministro dei lavori pubblici consentì. Durante le incertezze sul risultato delle sue pratiche, l'egregio Bertina mi fece più volte i suoi sfoghi. Se il ministro non mi consente quest'aumento, mi diceva con sentito dolore, la mia responsabilità diviene tale da farmi temere di non potere corrispondere alla fiducia del Governo.

E lo stato delle Casse pensioni e di soccorso non vi pare molto, ma molto grave? Leggete gli studi fatti dal competentissimo mio amico cavalier Besso sino dal 1876, e gli altri citati nella relazione, e vedrete in qual condizione esse si trovano. Si rischia di fare una specie di fallimento; oppure di costringere l'onorevole Magliani a proporci un disegno di legge per provvedere che sia mantenuto l'impegno sacrosanto preso con una quantità di poveri padri di famiglia, che fidenti hanno con gravi sacrifici mantenuto i loro impegni, abbandonando una parte delle obbligazioni della procedura, nella misura ed alle specie prescritte dagli statuti.

Torno, o signori, alla conclusione del mio discorso, che mi dispiace di avere ritardata per rispondere agli interruttori. Ma la Camera me lo perdoni; e dal canto mio la ringrazio d'aver

consentito che ad uno dei migliori miei amici, io rispondessi, removendo qualsivoglia pericolo di equivoco. Mi promeva di spiegare chiaramente la divergenza con l'onorevole Spaventa, la cui amicizia non ha potuto essere scossa neppure da divergenze molte e profonde rispetto all'indirizzo amministrativo ed in specie rispetto all'indirizzo delle ferrovie. Nè mai sarà scossa, perchè egli sa come abbiamo radicate, profonde in noi le convinzioni, fra loro diversissime, intorno e quello che egli con maggiore ingegno e più assiduo studio, entrambi con pari lealtà, ci adoperiamo a far trionfare in Parlamento per il bene del paese nostro. Lo ringrazio di avermi offerta l'opportunità di chiarire maggiormente le mie idee; e confido, o signori, che ispirandovi a pari sentimenti, darete al problema che da tanto tempo vi sta dinanzi, la soluzione meglio rispondente agli interessi del nostro paese. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. Domani seduta pubblica al tocco.

La seduta è levata alle ore 6,55.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato alla legge sulle opere pubbliche. (51) (*Urgenza*)

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

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

- 13° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)
- 14° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)
- 15° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)
- 16° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)
- 17° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)
- 18° Circoscrizione giudiziaria ed amministrativa dei due mandamenti di Pistoia. (118)
- 19° Aggregazione del comune di Palazzo Canavese al mandamento d'Ivrea. (213)
- 20° Aggregazione del comune di Penango al mandamento di Moncalvo. (212)
- 21° Modificazioni alla legislazione sugli 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*)
- 31° Provvedimenti per la città di Napoli. (261-A) (*Urgenza*)
- 32° Trattato di commercio e navigazione fra l'Italia e la Spagna. (223) (*Urgenza*)
- 33° Proroga delle facoltà competenti al collegio arbitrale Silano. (262) (*Urgenza*)
- 34° Proroga dei termini per l'affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane. (275) (*Urgenza*)
- 35° Proroga del termine per la concessione di prestiti a' privati danneggiati dalle inondazioni. (277) (*Urgenza*)
- 36° Proroga dell'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane. (283) (*Urgenza*)
- 37° Istituzione del servizio ausiliario per gli ufficiali della regia marineria. (197-B)
- 38° Modificazioni delle leggi sulle pensioni militari del regio esercito. (100-B)
- 39° Modificazioni delle leggi sulle pensioni militari della regia marineria. (101-B)
- 40° Facoltà al Governo di concedere la costruzione di ferrovie secondarie nell'isola di Sardegna. (228) (*Urgenza*)
- 41° Convenzione col municipio di Roma per reciproche cessioni di proprietà demaniali e comunali. (221)
- 42° Facoltà al Governo di applicare temporariamente alcuni consiglieri alla Corte di appello di Torino. (280) (*Urgenza*)

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

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