

CCCXLIX.

TORNATA DI GIOVEDÌ 18 DICEMBRE 1884

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il presidente comunica una lettera dell'onorevole Gagliardo, con la quale, per ragioni personali, rinunzia a far parte della Commissione per l'esame del disegno di legge sugli Istituti di emissione; e nomina in suo luogo l'onorevole Giolitti. — Il ministro dell'istruzione pubblica presenta il disegno di legge per provvedimenti circa i maestri elementari, modificato dal Senato; propone che sia dichiarato d'urgenza e rimandato alla stessa Commissione che lo esaminò altra volta. — Seguito della discussione del disegno di legge per l'esercizio delle strade ferrate — Discorsi dei deputati Pozzolini, Fortis, Costa e Luzzatti. — Per fatto personale parla il deputato Gabelli. — Sull'ordine dei lavori parlamentari parlano il presidente del Consiglio, i deputati Roux, Marcora e Dotto. — Il deputato Branca presenta la relazione sul disegno di legge per proroga del corso legale dei biglietti bancari. — Il deputato Cuccia presenta la relazione sul disegno di legge per proroga dei termini dell'affrancamento di canoni, censi e livelli dovuti al Fondo per il culto ed all'erario dello Stato.*

La seduta comincia al tocco e venti minuti.

Quartieri, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Si annunzia la dimissione del deputato Gagliardo, da membro della Giunta pel disegno di legge sugli Istituti di emissione, e la sua sostituzione col deputato Giolitti.

Presidente. Nella seduta di ieri l'altro, in esecuzione dell'incarico avuto dalla Camera, chiamai l'onorevole Gagliardo a far parte della Giunta incaricata di riferire sul disegno di legge per il riordinamento degl'Istituti d'emissione. L'onorevole Gagliardo scrive:

“ Non potendo per ragioni mie personali accettare di far parte della Giunta pel riordinamento degl'Istituti d'emissione, mentre ringrazio l'E. V. Illustrissima, la prego di partecipare alla Camera la mia rinunzia. Mi professo ecc. ”

In conseguenza di questa rinunzia, chiamo a far parte della Giunta medesima, cioè di quella che deve riferire sul disegno di legge pel riordinamento degl'Istituti di emissione, in surrogazione dell'onorevole Gagliardo, l'onorevole Giolitti.

Presentazione d'un disegno di legge.

Presidente. L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica ha facoltà di parlare.

Coppino, ministro dell'istruzione pubblica. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge, già approvato in questo ramo del Parlamento, che riguarda le disposizioni pel pagamento degli stipendi, per la nomina e il licenziamento dei maestri elementari. Il Senato vi ha apportato alcune lievi modificazioni, che non mutano la sostanza dei principii. Cosicchè, se la Camera me lo permette, io la pregherei di due cose: di rimandare questo disegno alla stessa Commissione

che ha già riferito su di esso la prima volta e di decretarne la urgenza.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge; e, se non vi sono opposizioni, si intenderanno approvate le sue due proposte, cioè che questo disegno di legge sia dichiarato d'urgenza, e che sia trasmesso alla stessa Commissione, che l'ha esaminato la prima volta.

(Sono approvate.)

Presentazione di due relazioni.

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

Branca. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per la proroga del corso legale dei biglietti degli Istituti di emissione.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita ai signori deputati.

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

Cuccia. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per la proroga dei termini stabiliti dalla legge 29 gennaio 1880 sull'affrancamento di canoni, censi ed altre prestazioni.

Presidente. Questa relazione pure sarà stampata e distribuita ai signori deputati.

Domanda del deputato Roux riguardante l'ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Roux.

Roux. Ho chiesto di parlare sull'ordine del giorno per domandare all'onorevole presidente del Consiglio se e quando intenda di rispondere all'interrogazione rivoltagli da me e da altri colleghi, circa i disordini avvenuti a Torino nella giornata di domenica scorsa; risposta che l'onorevole presidente del Consiglio aveva promesso di dare ieri.

Presidente. Onorevole Roux, parmi che l'onorevole presidente del Consiglio non sia presente.

Roux. Era presente un momento fa.

Presidente. Quando sarà presente, mi farò un dovere di comunicargli la sua richiesta.

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'eser-

cizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, e costruzione delle strade ferrate complementari.

Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Pozzolini. Ne do lettura:

“ La Camera, persuasa che le convenzioni, rispondendo alle condizioni amministrative e politiche del paese, procurano una soddisfacente ed immediata soluzione dell'urgente problema ferroviario, passa alla discussione degli articoli. „

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, do facoltà di parlare all'onorevole Pozzolini per svolgerlo.

Pozzolini. Anche oggi, come nel 1876 e nel 1878, non è tanto una legge speciale che si discute, quanto il criterio fondamentale per l'esercizio di Stato o l'esercizio privato delle strade ferrate.

Vi è una differenza però, che le idee a tal proposito allora virilmente e vittoriosamente sostenute su quei banchi della Camera, (*Accennando a sinistra*) oggi, dall'onda del tempo, sono state portate sopra questi banchi, ed io mi auguro che abbiano qui lo stesso risultato che ebbero da quell'altro lato. Allora, come oggi, la questione era essenzialmente politica. Invano, all'aprirsi della discussione, l'onorevole Cairoli e l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri si accordarono fra loro a considerare questa questione come assolutamente tecnica.

Era invece nel vero l'onorevole Bonghi, quando, traendo occasione da un fatto personale, diceva che questa legge è essenzialmente politica, che non è possibile che una legge di questa mole non lo sia, e che sopra una tal legge la questione politica si impone da sè, senza che sia necessario che nessuno la invochi. Questa legge ha un'importanza politica perchè nessuna legge può imporre dei limiti razionali, costituzionali all'esagerata base politica che la condizione attuale di cose dà e darebbe, ove non passasse, al ministro dei lavori pubblici. Da altri fu parlato della condizione attuale di cose nella nostra azienda ferroviaria; ma, affinchè la Camera possa giudicare con piena conoscenza di causa, mi si permetta di richiamare brevemente la sua attenzione sullo stato attuale delle cose.

Tralasciando delle Calabro-Sicule, noi oggi abbiamo due grandi reti ferroviarie, la cui amministrazione dipende più o meno direttamente dallo Stato, la rete dell'Alta Italia e quella delle Romane. Per l'una e per l'altra esistono due speciali

regolamenti, che portano la firma dell'onorevole Baccarini. Il concetto fondamentale che ispirò questi due regolamenti fu quello di lasciare le cose tali quali erano per la ragione che si preparava un futuro assetto definitivo dell'azienda ferroviaria. Ora noi abbiamo un direttore generale ed un Consiglio d'amministrazione per ognuna delle due reti; di più per l'Alta Italia abbiamo una sezione della Corte dei conti per controllare amministrativamente l'operato del direttore generale e del Consiglio di amministrazione. Ho detto Consiglio di amministrazione, ma la parola non è esatta, nè giusta, quantunque mantenuta dal regolamento, perchè questo Consiglio di amministrazione in molte circostanze ha delle attribuzioni di vero e proprio Consiglio direttivo, e il risultato di tutto questo è che in realtà non esiste nè nell'uno nè nell'altro una vera responsabilità. Il ministro dei lavori pubblici, che nomina i membri del Consiglio d'amministrazione, che attende alle cose più importanti non partecipa con loro la responsabilità, visto che ci sono degli enti ai quali questa responsabilità è più specialmente imposta.

Però nello stato attuale delle cose, un vero e proprio ente che sia responsabile dell'andamento amministrativo di queste nostre due grandi reti non esiste.

E' su questo argomento mi sia permesso di citare un fatto. Non molto tempo fa l'amministrazione dell'Alta Italia si trovò ad avere per soli dieci giorni di carbone nei suoi magazzini. Quanto questo stato di cose sia regolare, a quali pericoli possa esporre lo Stato, e come sia regola di buona amministrazione avere una sì piccola dotazione nel momento preciso in cui il carbone costava sì poco, lo lascio giudicare alla Camera. Ma il fatto è questo. Ebbene, in queste strettezze la direzione dell'Alta Italia seppe esistere a Novi un deposito di 100,000 tonnellate di carbone, che il proprietario era disposto a vendere a buon mercato, a circa mezzo franco meno di ciò che costavano. In realtà la direzione dell'Alta Italia non domandava nulla di meglio di acquistarle, ma la sezione della Corte dei conti a ciò preposta si opponeva a quell'acquisto, ed aveva ragione; voleva che si esaurissero tutte le formalità dell'acquisto, l'asta pubblica e via dicendo, tanto che l'amministrazione dell'Alta Italia non potè acquistare le 100,000 tonnellate di carbone perdendo così poco meno di 50,000 lire. L'intervento del Ministero potè solo far concedere che di questa quantità di carbone l'amministrazione ritirasse quel tanto di cui aveva bisogno. Non credo che questo stato di cose

corrisponda ai veri ideali di una buona amministrazione.

Ma v'ha di più. Di tutta questa grande azienda ferroviaria, per una parte della quale soltanto, cioè per le Romane e per l'Alta Italia, si tratta di un incasso di 150 milioni e di una spesa di 90 milioni, che cosa ne sa la Camera? Noi ci restringiamo a registrare il risultato finale, quale ci vien presentato dal ministro delle finanze; tutta questa massa ingente di capitali che sono dello Stato, e dei quali alla Camera spetta per diritto costituzionale la sorveglianza, sfugge interamente al suo controllo, e mentre la Commissione del bilancio si affatica a lesinare qualche diecina di mila lire nei varii Ministeri per fare delle economie, e per domandare spiegazioni sull'impiego di minime somme, noi abbiamo questa somma ingente di 150 milioni di entrata e 90 milioni di uscita di cui la Camera non sa niente. Se questo sia costituzionale, la Camera lo giudichi.

Ecco perchè nel mio ordine del giorno ho accennato all'urgenza di risolvere questa questione.

Quale sia la soluzione vedremo fra poco; ma io voglio tornare sull'argomento dell'importanza politica di questa legge.

E ricorderò che nel 1881 qui alla Camera fu discusso un disegno di legge sulla Società dei trasporti marittimi, i quali compiono sul mare un ufficio identico a quello che le ferrovie compiono in terra. In quella legge, non per opinione mia, ma per dire ciò che nella folla comunemente si ripeteva, si monopolizzava in una sola Società tutto ciò che è relativo ai trasporti marittimi: io domando se allora la discussione fu così prolungata come oggi, se si ebbero allora discorsi e lotte così vivaci come oggi si fanno; io domando ai miei colleghi perchè quella legge di così grande importanza, la quale per lungo periodo di tempo affidava ad una Società privata, con pochissimo controllo dello Stato, tutto ciò che riguardava i trasporti marittimi, non suscitò tanta vivacità di opposizione, come questa dei trasporti ferroviari; egli è perchè non vi era in quella una base politica, come vi è nella questione ferroviaria.

I solchi che una nave lascia sul mare, non hanno contatto con così grandi interessi politici, nè con tanta massa di popolazioni come accade delle ferrovie. E che la lotta sia politica, e ne abbia il carattere veramente accentuato, ve lo provano i Comizi popolari di Bologna e di Milano.

Io non solo rispetto il diritto di riunione, ma mi piace anche che sia esercitato: ma in una questione così complicata, nella quale gli uomini più competenti hanno avuto bisogno di impiegare molto

per formarsene un concetto completo tecnico-politico, è molto difficile che le assemblee popolari possano dirci se le convenzioni che discutiamo dal lato finanziario e tecnico, siano utili o dannose. Tuttavia io annetto qualche importanza a codesto voto, e credo che ognuno di noi vi applichi un coefficiente d'importanza, però unicamente politica; e con ciò è evidente che la riunione di questi Comizi, ha dato il suggello e il carattere di questione politica a questa questione.

Oltre di ciò, quando l'onorevole Baccarini, rispondendo all'onorevole Gabelli, sulla esecuzione della legge del 1879, col mezzo della legge del 1881 convenne che quella legge per rapporti finanziari, tecnici e ferroviari, non era il meglio che si poteva fare; però soggiunse: Qual'è quel deputato che avrebbe accettata una legge, nella quale la ferrovia che a lui più direttamente importava, non sarebbe stata costruita che alla fine di 10 o 15 anni? L'onorevole Baccarini non negò che la distribuzione delle somme fra tanti tronchi di ferrovia non fosse fatta nel modo più opportuno per la più utile esecuzione della legge; ma ammise la necessità politica, che a tutti questi tronchi si mettesse mano nello stesso tempo. Ora se questo non è un argomento politico, non so a quale potrebbe darsi un tale nome.

Ma su quella legge avrò bisogno di ritornarvi sopra.

Ora ammesso questo, e credo che in realtà nessuno oggi ne possa dubitare, io rimpiango che gli uomini politici più eminenti si rinchiodano in un pigro silenzio. Io prego l'onorevole Minghetti di dirci la sua opinione; prego l'onorevole Zanardelli, che fu ministro dei lavori pubblici, e che ebbe tanta parte nella costruzione delle ferrovie sarde, che per me furono il più grande errore tecnico che sia stato commesso, che venga...

Savini. È venuto stamane.

Pozzolini. Tanto meglio, sono lieto che ci sia.

...che venga qui a discutere l'ordinamento ferroviario, venga qui ad esprimere la sua opinione così importante, per l'alta autorità politica che egli ha in questa Camera.

Per me, amo dirlo, non appartenendo a nessuna scuola economica, credo che la questione tra l'esercizio di Stato e l'esercizio privato sia più che altro questione d'opportunità. Qui potrà essere utile affidarlo ai privati, là sarà utile affidarlo allo Stato. Datemi uno Stato feudale, militare, in cui l'autorità del capo dello Stato è immensa, e superiore a tutti i Parlamenti, e allora capisco l'esercizio di Stato. In altre condi-

zioni invece trovo logico, naturale un ordinamento differente dell'azienda ferroviaria.

Ma io oggi non solo mi preoccupò dei risultati politici immediati, che avrebbe l'accettazione o il rigetto di questo disegno di legge, ma penso anche alla condizione che sarebbe fatta al ministro dei lavori pubblici, quando un concetto differente da quello che informa questo disegno di legge, prevalesse.

Gli oratori che mi hanno preceduto hanno parlato di ciò, nè io amo ripetere quello che altri ha detto. Però io ricordo ciò che un momento fa diceva relativamente all'onorevole Baccarini, il quale ammise una influenza politica nella distribuzione e nella costruzione delle ferrovie ammesse dalla legge del 1879.

Oltre a ciò l'onorevole Baccarini disse che nè l'amministrazione di Stato nè l'amministrazione di Società private hanno il monopolio degli uomini adatti a dirigere le costruzioni ferroviarie ed il loro esercizio; però per me v'è questo, che le Società ferroviarie per mezzo dei lauti stipendi che pagano hanno il vantaggio di avere questi uomini speciali, questi uomini d'ingegno adatti, ciò che l'organismo di Stato non consentirà mai. Oggi noi abbiamo dei direttori generali di ferrovie che hanno od hanno avuto 60, 70, 80 mila lire, ed hanno questi stipendi appunto perchè sono riconosciuti adatti.

D'altra parte è egli ammissibile supporre che nell'esercizio di Stato un direttore generale di strade ferrate abbia il doppio se non il triplo di stipendio che ha un ministro? Dice l'onorevole Baccarini: ma gli uomini di speciale attitudine per questo servizio si trovano sempre; e sarà vero, ma io credo che solo le Società private hanno il mezzo di accaparrarli.

Per tutte queste considerazioni se questo disegno di legge non è un mostro, come in qualche circostanza fu definito, io lo voterò, perchè ho la convinzione che respingendolo si annulla il famoso articolo 4^o della legge del 1876 di cui si è tanto parlato: ed ho la convinzione che se dopo tre infelici esperimenti questa legge non passasse, noi andremmo diritti all'esercizio di Stato che io combatto.

Son lieto di trovarmi d'accordo coll'onorevole Baccarini, il quale sostiene essere più utile con date cautele l'esercizio privato; ma debbo anche notare un fatto curioso, ed è ch'egli è il più diligente, il più minuto raccoglitore di tutte le notizie che sono dannose all'esercizio privato.

Ma è poi davvero un mostro questa legge? Innanzi tutto una questione pregiudiziale.

Vi è un caso speciale che accade per questa legge. L'onorevole Depretis si trova in una posizione veramente eccezionale. Egli presentò una legge analoga a questa nel 1877; ed essendo egli stesso presidente del Consiglio dei ministri, l'onorevole Baccarini presentò un'altra proposta nel 1883. Oggi egli è ancora presidente del Consiglio con l'onorevole Genala. Volere o no, si direbbe che di questa legge di cui oggi ci occupiamo, è padre l'onorevole Genala, nonno l'onorevole Baccarini e bisnonno l'onorevole Depretis.

È egli mai possibile che, dopo otto anni di studio, dopo aver raccolto con tanta cura nuovi dati, nuovi elementi di studio, nuovi confronti, l'onorevole Depretis apponga la sua firma ad una legge che sia un mostro?

Non mi pare probabile. Ma mi si dice: le Società guadagneranno enormemente, mentre lo Stato rinuncia a tanti suoi diritti, e perde delle somme ingenti. Esaminiamo queste obiezioni. E prima di tutto, mi sia permesso di osservare alla Camera come il nodo della questione amministrativa sta nella percentuale. Io non rinnovo la discussione già fatta su questo argomento, nè vorrò esporre una serie di cifre da far perdere il capo anche ad un calcolatore. La percentuale fu oppugnata da taluni oratori e l'onorevole Simonelli, a mo' d'esempio, si compiacque di leggere una serie di percentuali di ferrovie estere, che egli stesso poi si affrettò a dichiarare che non avevano alcun valore pel caso nostro, perchè la percentuale varia secondo le circostanze. L'onorevole Baccarini il quale, con tanta competenza e con tanto studio, si occupò di questa fondamentale questione, ammise che la percentuale invece del 62.50, fosse del 62.34: ora 16 centesimi in meno per cento importano una differenza di 300 o 350 mila lire.

Sono lieto di vedere come partendo da apprezzamenti così diversi, la differenza sia in realtà così mite.

Senonchè l'onorevole Baccarini, con quell'acume e con quell'amore speciale che porta a questa questione, osserva che nel coacervo la percentuale proposta è press'a poco giusta, ma che, per ciò che è relativo alle ferrovie Meridionali, essa è a loro favore mentre è a danno della Società Mediterranea. Ma ciò, parmi, non riguarda per nulla lo Stato, e se la percentuale risultante dall'insieme delle ferrovie Meridionali con le altre che concorrono a formare la rete Adriatica darà una percentuale alquanto inferiore alla Mediterranea, ciò riguarda le due Società esercenti, non lo Stato. Ma io non posso fare a meno di constatare il fatto che non esiste da noi uomo di Stato il quale abbia più

violentemente dell'onorevole Baccarini criticato l'operato delle ferrovie Meridionali (perfino quelle famose cinque carrozze relative al treno reale furono argomento di critiche violente) e viceversa non esiste uomo di Stato che a fatti abbia tanto giovato alle Meridionali quanto l'onorevole Baccarini, così severo a parole. È l'onorevole Baccarini che soppresse la scala mobile, è lui che concesse la costruzione della linea Aquila-Rieti e della Termoli-Campobasso alle Meridionali, concessione della quale credo che lui e lo Stato abbiano ragione di essere contenti, perchè quella linea fu costruita in minor tempo di quello che era previsto, e noti bene la Camera, senza dare occasione a veruna lite, cosa strana negli appalti per ferrovie. In fine l'onorevole Baccarini non credè di procedere al riscatto delle linee di quella Società.

L'onorevole Baccarini su questa parte del riscatto crede di potersi esimere da ogni responsabilità, e non sarò certamente io che l'accuserò; ma la Camera mi permetta di citare una cifra. La legge, la quale dava al Governo la facoltà di riscattare le ferrovie Meridionali, è dell'aprile 1881, se non m'inganno.

L'onorevole Baccarini lasciava il Ministero sul finire del maggio 1883; il contratto scadeva il 30 giugno dello stesso anno; queste date precisano la responsabilità relativa che ad ognuno può spettare per il non avvenuto riscatto.

L'onorevole Baccarini poteva fare il riscatto durante 24 mesi e giorni; l'onorevole Genala aveva un mese e giorni per farlo!

Ad ogni modo, io non incolpo nessuno di questo fatto perchè per me, oltre al bilancio finanziario, c'è un bilancio morale, di cui bisogna tener conto.

Per me il calcolare quanto avrebbe guadagnato lo Stato se il riscatto si faceva, è ricercare uno dei dati del problema, non risolverlo: perchè accanto al guadagno è da porre il danno che ne veniva al Governo nel fare il riscatto.

L'emissione di rendita necessaria per questa operazione esercitava una azione deprimente sul credito dello Stato, del quale forse prossimamente può trarsi gran profitto. Nè parmi naturale e corretto che l'azione del Governo sulle grandi Società, sia quella del celebre albero d'Africa del Manzanillo che uccide coloro che si riparano alla sua ombra.

Ieri fu parlato dei danni che seguirono in occasione dei disastri delle ferrovie Romane, e dell'Alta Italia. È utile allo Stato che tutte queste Società, le quali rappresentano pure interessi co-

spicui di cittadini italiani finiscano miseramente? È un fatto che nei rapporti fra Società e Stato abbiamo sempre osservato questo fenomeno curioso; se le Società sono deboli, tistiche, lo Stato cerca di aiutarle, di farle vivere; se all'inversa sono bene amministrate e prospere si cerca di ucciderle perchè guadagnano troppo e nuociono agli interessi dello Stato. A me sembra assolutamente illogica codesta linea di condotta. Ma torniamo alla percentuale. (*Benissimo!*)

È ammesso dunque che la percentuale del 62.50 per cento è press'a poco esatta; su questo dato importante fondamentale, anzi, tanto l'onorevole Baccarini, quanto l'onorevole Genala si trovano d'accordo abbastanza. Ed in questo caso vorrei domandare all'onorevole Simonelli, che importanza hanno quelle parole dell'*Economist* di Londra, che egli ha citato per dimostrare essere una delle cose le più difficili il determinare la percentuale nell'esercizio ferroviario.

È vero che lo stesso onorevole Simonelli, con quello spirito che gli è proprio, metteva in dubbio quest'autorità, ed egli stesso si affrettava a dimostrarne la poca importanza, mettendolo in ridicolo come giornale organo delle antiquate idee Smithiane.

Parmi dunque che la Camera possa essere tranquilla e che concedendo il 62.50 per cento per ispesa di esercizio, lo Stato non conceda troppo alle Società. E data questa cifra fondamentale, tutto il resto va da sé.

Fu detto dal mio onorevole amico personale e politico, l'onorevole Gabelli, che i fondi di riserva erano insufficienti. Ammesso che il 62.50 per cento sia giusto, poco mi preme il resto, perchè tutto il rimanente del prodotto va per manutenzione delle strade o per lo Stato. Ma su questo argomento, al quale, del resto, coll'alta competenza che ha, l'onorevole Gabelli dava grandissima importanza, amo di tranquillizzare la Camera osservando che se non per tutti quanti i fondi di riserva, almeno per due non abbiamo ragione di allarmarci: cioè il fondo per l'armamento, e quello pel materiale mobile.

Poichè anche ammesso che siano sbagliati i calcoli quanto volete sull'uno e sull'altro fondo di riserva, il dubbio è relativo ai 44 anni per l'armamento, ai 40 o 60 anni per il materiale mobile. Non vi dirò la umoristica frase che di qui a 40 o 60 anni qualcuno ci penserà, ma io dico che, siccome il contratto dura 20 anni soli, avremo tempo fra 20 anni per vedere se ci è qualche cosa da ritoccare.

Non è quindi un argomento di seria preoccupazione per la Camera ciò che è relativo a questi due, che sono fra i più essenziali dei fondi di riserva e quelli appunto sui quali fu più disputato.

L'onorevole Baccarini rubò un'intera giornata la penna ad un contabile per entrare in tutti i più minuti particolari, analizzando, con una cura veramente meravigliosa, tutti i diritti, a cui rinunciava lo Stato, tutti i guadagni enormi che facevano le Società.

A me poco importa che le Società guadagnino, ne sono anzi lieto; ma ad una condizione, che lo Stato non perda.

Ma invece di seguire il ragionamento ed i calcoli dell'onorevole Baccarini, parmi più opportuno di fare un calcolo inverso e vedere se, date le condizioni attuali di cose, lo Stato guadagni o perda con le convenzioni. Se noi potremo tranquillizzare la nostra mente su questo soggetto, parmi inutile tutta quella lunga analisi che è stata fatta. E fortunatamente noi abbiamo il mezzo ed i dati per far questo conto, se prendiamo a mo' di esempio il bilancio finanziario 1885-86.

Ho preso quest'anno finanziario perchè sarà il primo nel quale saranno andate completamente in attuazione le attuali convenzioni. Accettando tutte le rettificazioni fatte dall'onorevole Simonelli ai calcoli della Commissione, e possiamo esser certi per la di lui competenza e per la parte ch'egli ebbe in questa discussione che i suoi conti non sono esagerati, completando questi dati con la ultima pubblicazione fatta dal nostro egregio collega Valsecchi direttore generale delle ferrovie al Ministero, mediante le convenzioni, lo Stato nello esercizio finanziario 1885-86 guadagna dai 2 ai 3 milioni di più di ciò che incasserebbe nella condizione attuale di cose.

Questo è per il dato finanziario il più importante, e sarei ben contento se altri specialmente dell'opposizione volesse verificare i conti in questo senso che è quello già tracciato dalla Commissione. Ma per me questo risultato è inoppugnabile e non è il solo. Poichè oltre a ciò lo Stato ritiene i 265 milioni che le tre Società sono obbligate a versare al Tesoro; operazione che per me non è l'effetto di una vendita pura e semplice, non è un'imprestito, ma una garanzia, un pegno in corrispettivo del materiale mobile affidato alle Società. E poi da aggiungere, che mediante queste convenzioni, lo Stato cessa d'essere esposto alle non gradite sorprese (l'opposto di ciò che diceva l'onorevole Baccarini) di dover spendere all'improvviso ingenti somme che sebbene abbellite col titolo di aumenti patrimoniali, di spese in conto capitale,

non sono per questo un onere meno grave per le finanze. La Camera ricorderà che, nel 1879, a un tratto ci fu detto che c'era bisogno di grandi spese nell'amministrazione ferroviaria; e furono concessi 85 milioni; sa che nel 1883, l'anno scorso, furono concessi altri 9 milioni; ed è certo che, se le convenzioni non passano, è necessario che la Camera disponga di altri 135 milioni, o, come vorrebbe il mio amico Gabelli, di altri 150 milioni, per rimettere in assetto le ferrovie.

Gabelli. Duecento milioni.

Pozzolini. Tanto peggio.

Dunque tutte queste spese rendono, lasciatemelo dire, illusori i calcoli che si fanno sui redditi delle ferrovie: perchè di tanto in tanto, col titolo di spese in conto capitale siamo obbligati a concedere dei milioni che annullano per parecchi anni le entrate sulle quali credevamo poter contare, come prodotto delle ferrovie esercitate dallo Stato.

Questa è la conclusione finale di studi abbastanza minuti; e sarei lieto di intavolarci sopra onesta polemica, per vedere se i miei calcoli sono sbagliati.

Ho chiamato, un momento fa, l'onorevole Baccarini, il *nonno* di queste convenzioni; ed egli in realtà, non nega un certo diritto di paternità: ha convenuto esserne suo il contorno principale; ha negato esserne l'autore diretto. Ma, a mio modo di vedere, la influenza esercitata dall'onorevole Baccarini in queste convenzioni è molto maggiore di quella che egli stesso si immagina.

Io non credo di errare, dicendo che il metodo, secondo il quale si vuole eseguire nelle attuali convenzioni le nuove costruzioni in gran parte è dovuto a lui.

Con le leggi del 1881-82 egli stabilì il reparto generale delle somme da assegnarsi ad ogni singola linea compresa nella legge del 1879; ma si accorse che se per le ragioni politiche indicate di sopra era utile metter mano a ben 43 tronchi ferroviari, con i 60 milioni che lo Stato metteva a sua disposizione le costruzioni poco potevan progredire; si grattava la terra, non si ponevano linee in esercizio. Allora che cosa immaginò l'onorevole Baccarini? Immaginò questo sistema; di appaltare i tronchi ferroviari come prima, ma non pagarli agl'intraprenditori del lavoro, corrispondendo invece il 5 per cento sulle somme già liquidate che avrebbero dovuto percepire, e scalando questi pagamenti in modo che si potesse accelerare la costruzione di questi tronchi senza che lo Stato uscisse da quel limite di 60 milioni che la legge gli aveva imposto.

Amnesso il principio tanto combattuto dall'onorevole Gabelli, di dover mettere mano a tutti quei tronchi ferroviari, sembrava questo espediente il più ingegnoso, il più pratico possibile. Ma che accadde invece? Accadde che gli accollatari intraprenditori dei lavori, i quali in generale non sono molto ricchi, avevano bisogno di realizzare questi loro crediti, e quindi cercarono il mezzo di renderli negoziabili sulla piazza, ciò che riuscì più o meno imperfettamente; ma quello che la legge non permetteva fu fatto, in massima parte, *extra-lege*.

Poichè gli accollatari aventi questi crediti liquidati ma non girabili verso il Governo, erano obbligati a pagare il 9, il 10, se non il 12 per cento per la ragione principale che un aumento nello sconto doveva supplire alla imperfetta legalità della cessione del credito. Ebbene, quale ne fu la conseguenza pratica? A poco per volta diminuirono notevolmente i ribassi d'asta; poi cessarono assolutamente, e per ultimo gli accollatari disertarono le aste, nè vi fu più modo di appaltare un sol lotto. Talchè il sistema, che in apparenza sembrava ingegnoso, in pratica poi si palesò inattuabile. Ora che cosa facciamo con queste convenzioni? Al credito degli accollatari del quale voleva approfittare l'onorevole Baccarini a vantaggio dello Stato, e che la pratica dimostrò inefficace ed impotente, si sostituisce il credito dello Stato, il quale emettendo obbligazioni ferroviarie da esso garantite procura i capitali necessari al pagamento immediato degli appaltatori. Dunque l'origine vera e propria dell'attuale legge per ciò che riguarda l'acceleramento della costruzione delle ferrovie è dell'onorevole Baccarini; con questa sola differenza che al credito dei costruttori si è sostituito il credito dello Stato. E così l'acceleramento delle costruzioni è garantito, non nella proporzione che pur da taluno si vorrebbe, ma è innegabile, che se abbiamo un terzo di più nei mezzi, di un terzo si accelera pure la costruzione delle strade.

Questo acceleramento ha una conseguenza immediata, diretta, sopra uno dei più grandi servizi dello Stato, ed è di una grande importanza militare. Permettetemi che su questo argomento vi dica poche parole.

Le convenzioni ferroviarie dal punto di vista militare sino ad oggi sono state trattate assai poco. Io ho seguito con attenzione questa discussione, ed ho sentito solo parlare in proposito l'onorevole nostro collega Mussi; ed ho notato una frase dell'ordine del giorno dell'onorevole Sanguinetti.

L'onorevole Mussi si esprimeva così: « la Conca d'oro della valle del Po deve considerarsi come

un'unità non solo amministrativa, ma anche economica e finanziaria. „ E più tardi diceva: “ abbiamo sacrificata e spezzata quell'unità della gran valle del Po, in cui si sono combattute tutte le grandi battaglie, da quella di Annibale a quella di Magenta. „

Ebbene, io fermamente unitario, lo confesso, non sottoscriverei a questa sua idea. A me quest'idea di sotto unità distinte, sia al nord che al sud, non piace; nego che la Conca d'oro, la valle del Po, sia un'unità economica; c'è in quest'asserzione un certo orgoglio d'esser e parlare di una regione ricca; questo orgoglio traspira dalla frase. Convengo anch'io esser quella regione più ricca delle altre; ma reputo che ciò sia non solo per ragioni intrinseche a quella valle, proprie a quella popolazione, ma lo sia pur anco perchè la unità politica fortunatamente compiuta, gli ha facilitati, aperti direi, gli scambi col sud. Se dunque la prosperità della valle del Po è in gran parte dovuta al largo mercato del mezzogiorno, non mi sembra esatto distinguerla in una speciale unità economica e finanziaria, quando la sua locale finanza e la sua economia è così intimamente collegata con le altre regioni. Dico di più: se esistessero fra noi unità amministrative economiche speciali, io sarei, lo dico schiettamente, quasi tratto a spezzarle; io voglio un'unità sola, quella d'Italia, nient'altro. (*Bene!*)

È probabile che l'onorevole Mussi abbia ragione che anche le future battaglie saran combattute come per il passato nella valle del Po; ma egli dimentica che oggi diversamente dal passato a queste prenderanno parte non solo i soldati della valle del Po, ma di tutta Italia (*Benissimo!*) e per conseguenza è con le ferrovie che dall'estremo sud dovremo trasportarli al nord.

Ora, le linee longitudinali sono le più adatte a questo scopo, perchè è evidente che il movimento longitudinale è il più importante nel periodo del concentramento dell'esercito per la massa da trasportarsi e per la durata del trasporto.

Da questi elementi dipende la celerità del concentramento il quale può avere anche per noi una grande importanza, specialmente ove si voglia dare un carattere decisivo ai primi combattimenti.

Una sola Società costituita al nord non darebbe egual garanzia di successo, poichè in quei momenti supremi nei quali dal servizio ferroviario si esige la massima intensità è impossibile ottenere da differenti Società facilitazioni reciproche nell'uso promiscuo delle stesse linee e del

materiale mobile. La divisione più utile è certo quella longitudinale.

Quanto alla parte dell'ordine del giorno Sanguinetti relativa alla importanza militare delle convenzioni, io non posso approvarla. Non ammetto la sua opinione che sia necessario respingere le convenzioni ferroviarie nell'interesse della difesa dello Stato, e posso opporgli dei validi argomenti.

Ho la più alta stima della competenza ferroviaria militare dell'onorevole Sanguinetti, ma mi permetta di fargli osservare che negli allegati della Commissione vi è una lettera del ministro della guerra, il quale, è sperabile, un poco pure se ne intenda; e vi è una relazione del capo di stato maggiore dell'esercito sul quale pesa la responsabilità appunto di questo servizio in tempo di guerra. Ora, l'uno e l'altro hanno un'opinione affatto opposta a quella dell'onorevole Sanguinetti. Mi conceda egli quindi che almeno in me un dubbio possa nascere su questo argomento.

Sulla convenienza o il pericolo di avere Società private che durante la guerra esercitino le nostre reti ferroviarie, abbiamo la esperienza nostra e quella d'altri che può illuminarci.

Ognuno si ricorda per quali tremende peripezie sia passata la Francia durante la guerra del 1870-71 e quali servizi abbiano reso al loro paese le Società ferroviarie francesi, giacchè, eccettuato qualche mal combinato accumulamento di treni come accadde a Tours, gl'inconvenienti verificatisi furono un nulla in confronto dell'intensità del servizio. E ciò malgrado che nulla fosse predisposto, coordinato, accentrato nelle mani dell'autorità militare.

È lecito dubitare se sarebbe accaduto egualmente, ove l'esercizio delle ferrovie fosse stato nelle mani del Governo, poichè in questo caso non avrebbe potuto sfuggire alle scosse alle quali il Governo fu sottoposto con l'assedio di Parigi ed il cambiamento della forma politica. E fu giusta resipiscenza quella della Francia di condannare cioè la politica di Freycinet confermando alle sue Società ferroviarie quella fiducia che esse in modo splendido seppero meritarsi nei momenti supremi della guerra del 1870-71.

Ma l'esempio che abbiamo in casa nostra è anche più decisivo.

Nel 1866 noi eravamo in guerra con l'Austria, e la rete dell'Alta Italia, quella proprio del terreno su cui si combatteva era amministrata da una Società che palesemente subiva la doppia influenza di Parigi, e di Vienna; finanziaria la prima, tecnica-politica la seconda. E che ciò fosse

vero lo provò il fatto del 1873 quando giungendo a Milano l'imperatore di Germania, tutto il personale superiore dell'Alta Italia non volle assistere alle feste fatte in quell'occasione, scorgendo nella importanza politica di quello avvenimento un'offesa al loro patriottismo non italiano. Certo preferisco che quelle circostanze non si ripetano. Ma malgrado che questi fossero i sentimenti che dominavano nell'amministrazione dell'Alta Italia, abbiamo noi forse diritto di esser malcontenti di ciò che le ferrovie dell'Alta Italia fecero? Nessun grave inconveniente si verificò; vi fu una perfetta obbedienza agli ordini delle autorità militari; e se tutto non è andato come si sarebbe desiderato nel 1866, fu perchè nulla era preparato allo scopo.

Insisto proprio su questo fatto, che l'essere la direzione di quella grande amministrazione non italiana, e di più in quel momento non benevola per noi, non ha portato nessun danno al buon andamento ferroviario.

Ma vi citerò un altro fatto che è curioso. Nessuno negherà il patriottismo dei cittadini francesi. Eppure quando i tedeschi per gli eventi di guerra occuparono la Francia, per rimettere in assetto le ferrovie, più o meno danneggiate e poi esercitarle, in gran parte adoperarono personale francese; perchè come tutti comprendono, il personale non si improvvisa. Dal capo stazione ai facchini, si prendono quelli che ci sono. Ebbene sotto pochi capi, e pochissimo personale germanico, le ferrovie francesi continuarono il loro servizio esattamente.

Da questo insieme di fatti parmi potere a rigor di termini concludere, che invano s'invocono le esigenze militari a sostegno dell'esercizio di Stato quando la esperienza ha dimostrato essere le Società private perfettamente idonee ad esercitare le ferrovie anche in tempo di guerra.

Se così non fosse, se questa non fosse l'opinione prevalente in Europa, la Francia così gelosa della sua potenza militare non avrebbe certo affidata la sua vasta rete a Società private, nè l'Austria-Ungheria, impero nel quale la influenza militare è pur sempre così prevalente, non avrebbe consentito di lasciare a privati il possesso e l'esercizio della più gran parte delle sue ferrovie.

Nè questa condizione di cose esistente presso i nostri due potenti vicini, Francia e Austria, è considerata nei circoli e nei più importanti diari militari come una cagione di debolezza, poichè l'essenziale per il servizio militare non è la qualità del possessore della ferrovia o la natura dell'ente che la esercita, ma la conveniente prepara-

zione dei mezzi per esercitarla con grande produttività.

A noi italiani invece che pure abbiamo un esercizio provvisorio di Stato sulla maggior parte della nostra rete, a noi si fa grandissima colpa, si considera come causa di debolezza la condizione militare delle nostre ferrovie. Molto di frequente nei più autorevoli periodici, dagli uomini più competenti si sente esprimere l'opinione che noi non potremmo eseguire all'occorrenza i trasporti militari in modo da esplicare in tempo utile la nostra azione offensiva. In un periodico francese ho letto questa frase, che un mese dopo la dichiarazione di guerra, gl'italiani, con la loro lentezza abituale, potranno avere appena mobilitati due corpi d'armata. Non discuto questi apprezzamenti, constato che vi sono e per giudicare l'opinione che si ha di noi all'estero, bisogna tenerne conto.

Vero è però che alcuni miglioramenti sono stati introdotti. Con le successive leggi del 1875 e 1880 la Camera votò la rispettiva spesa di lire 2,560,000 e di 2 milioni destinata a migliorare per scopo militare le stazioni, aumentare i binari secondari, il numero delle fermate o stazioni ecc., ed essendo ormai questi fondi pressochè esauriti, il ministro Ferrero domandò nello stesso scopo alla Camera altri 10 milioni, i quali potrebbero benissimo essere compresi in quella ragguardevole somma che con la legge attualmente in discussione è prevista per l'assetto delle nostre ferrovie. Rimane però pur sempre il fatto che a scopo militare è principalmente l'ampiezza della rete che fa difetto. Solo quando saranno costruiti tutti quei tronchi indicati dal Ministero della guerra nella legge del 1881, designando con *A*, *B*, *C* quelli compresi nella legge del 1879, con *A'*, *B'*, *C'* quelli soltanto da lui desiderati, ma non compresi in quella legge, noi potremo dire che la nostra rete ferroviaria è militarmente al completo. Do lode quindi alla Commissione che col suo ordine del giorno domanda la priorità di costruzione per quei tronchi, mi associo fin d'ora con tutto l'animo a qualsiasi proposta possa esser fatta in questo senso, mi riservo fare io stesso una proposta concreta, ove altri non la faccia.

Per quanto riguarda il materiale mobile ci troviamo in men cattive condizioni. Il numero delle locomotive e dei veicoli di una rete non può in massima esser proporzionato che ai bisogni del commercio, non essendo ammissibile si possa avere per remote eventualità di guerra un materiale superfluo ai bisogni ordinari. Il tonnellaggio totale del nostro commercio in ferrovia fu di poco su-

periore ai 10 milioni di tonnellate nel 1883, mentre quello della Germania giunse ai 108 milioni di tonnellate. Malgrado questa sproporzione, poichè il nostro commercio si svolge a pulsazioni, a periodi e non a efflusso regolare come altrove, il materiale rotabile che abbiamo è press' a poco sufficiente per le linee ferroviarie che si utilizzerebbero in guerra, non dimenticando che ciò più che ad abbondanza di materiale è dovuto ad insufficienza di linee. È sottinteso però che da noi pure in quel caso si dovrebbe adottare il gravissimo provvedimento di sospendere quasi per intero il servizio dei privati, non per necessità d'adoprar tutte le reti, ma di utilizzare tutto il materiale. La Germania nel 1870 a questo partito si appigliò, sebbene avesse fin d'allora un materiale molto superiore al nostro; ma a me sembrerebbe necessario provvedimento accrescere di tanto il nostro materiale da conservare un servizio almeno limitato pei privati sopra le linee non monopolizzate per il servizio militare.

Queste sono le condizioni di fatto attuali, questo è ciò che è necessario per accrescere l'efficacia della nostra azione militare. Ora con le attuali convenzioni si accelera notevolmente la costruzione delle nuove linee necessarie all'esercito, si aumenta la quantità assoluta del materiale mobile che avremo in paese, si rende così più vicino il momento in cui si potrà evitare ogni critica, togliere ogni dubbio sulla potenzialità militare delle nostre ferrovie. (*Benissimo!*)

E la Camera mi permetta di notare che la necessità di rafforzare anche con questo mezzo la nostra potenza militare si basa sulla convenienza di far cessare i dubbi e le critiche degli stranieri, non come omaggio al motto ormai antiquato *Si vis pacem para bellum*. Oggi gli eserciti per il solo fatto che esistono e sono stimati, tutelano non tanto la pace, quanto le industrie ed i commerci nazionali, perchè la così detta pacifica lotta delle industrie può solo svolgersi con la tutela politica, e l'importanza politica di un paese è proporzionata alla sua potenza militare vera o supposta in tempo di pace.

Ho dimenticato di parlarvi della Germania e della linea di condotta da essa seguita relativamente alle ferrovie dopo la lotta grandiosa del 1870-71. Era tanto più grave questa dimenticanza, inquantochè la Germania suole essere citata come esempio da tutti coloro che credono esser l'esercizio ferroviario di Stato ottima condizione nella eventualità di una guerra.

Sta di fatto che dal 1870 in poi la Germania

riscattò quasi tutta la rete, solo eccettuati circa 5000 chilometri, e vi organizzò il servizio per conto diretto dello Stato. Ma s'ingannano coloro che credono, avere avuto questa grave misura per movente le esigenze del servizio militare. Credo che ragioni politiche, forse economiche, consigliarono quel provvedimento al principe di Bismark. Egli profittò di quel mezzo, non interamente riscuote del resto, per rafforzare la unità del nuovo impero, distruggendo il particolarismo dei singoli Stati ereditari; forse era una necessità per lo indirizzo economico risolutamente protezionista che egli credè utile al suo paese. Ma quando il maresciallo Molke intervenne nella questione e suffragò con la sua opinione le proposte del Cancelliere dell'impero, egli non disse che lo Stato avrebbe esercitato meglio delle Società private, le ferrovie in tempo di guerra. Nè poteva dir questo dopo gli splendidi risultati ottenuti nella guerra precedente, solo affermò che le numerose e microscopiche Società (erano 49 e non 63 come da altri fu detto) le quali esercitavano le ferrovie tedesche, costituivano una complicazione nel servizio, nella diramazione degli ordini di movimento, complicazione che era desiderabile potere evitare. Queste e non altre sono le ragioni con le quali l'autorità militare appoggiò il riscatto proposto dal principe di Bismark. Nel nostro caso adunque a nulla valgono gli argomenti addotti con criteri militari, per affidare allo Stato la proprietà e l'esercizio della rete ferroviaria, non essendo possibile la temuta complicazione costituendo due sole Società nella parte continentale.

Da qualunque lato quindi io guardi la questione, sia politico, sia militare, parmi si possa dare il voto a queste convenzioni, nella certezza che la nostra potenza militare s'accresce, s'afforza.

Il mio voto coscienziioso a questa legge è assicurato, non tanto perchè ho la convinzione che sia utile al commercio e alle finanze dello Stato, quanto perchè credo che con questa legge si fa un primo e notevole passo verso quell'ideale di Stato, che non è nè lo Stato militare, nè il sacerdotale, nè il commerciale, come diceva l'onorevole Spaventa, ma è la più alta espressione dello Stato moderno, nel quale non si va penosamente in cerca dell'uomo fatale che riassume e dirige il pensiero e l'azione del paese. Non si affida ad un potente organismo tutta quanta l'attività e la vita della nazione; ma si cerca soprattutto di creare una vigorosa generazione la quale sappia, voglia, possa. Questo è il mio ideale di governo. (*Bravo! Benissimo!*)

Presidente. Tocca ora all'onorevole Fortis di svolgere il seguente ordine del giorno:

“ La Camera, ritenendo che l'esercizio di Stato, specialmente nelle condizioni attuali del paese, è preferibile a qualunque forma d'esercizio privato, sotto il rispetto economico, politico e sociale, respinge le *Convenzioni* presentate dal Governo, e passa all'ordine del giorno.

“ Fortis, E. Fazio, Panizza, Majocchi, Boneschi, Savini, Agostino Bertani, G. Cadenazzi, L. Ferrari, C. Aveni, Marcora, Aporti, Pais, C. Dotto, G. Bovio, Bosdari, A. Maffi, Fabbri, Felice Cavallotti, E. Ferrari, Capponi, Mori. ”

Domando alla Camera se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

L'onorevole Fortis ha facoltà di svolgerlo.

Fortis. Signori, la questione fondamentale, che riflette l'assetto definitivo delle nostre strade ferrate, non è risolta.

Io so che molti, per ritenerla tale, si fondano sull'articolo quarto della legge 29 giugno 1876, che sanzionava la Convenzione di Basilea. Ma a me pare che la efficacia di quella disposizione sia venuta meno dal momento che il Parlamento ha dipoi votata un'inchiesta, a fine di sapere quale fosse il miglior sistema da adottarsi per l'esercizio delle ferrovie; se cioè l'esercizio di Stato o l'esercizio privato. Ciò è tanto vero, (*Segni di negazione da parte della Commissione*) malgrado le denegazioni di qualche membro della Commissione parlamentare, che la Commissione d'inchiesta si è appunto occupata di risolvere questo problema: ciò è tanto vero che il ministro dei lavori pubblici di allora dichiarò che l'inchiesta non doveva nè poteva avere limiti di sorta. Laonde la questione non può dirsi pregiudicata. Il Governo, anzichè portare dinanzi alla Camera le conclusioni della Commissione d'inchiesta, ha preferito di farle sue, presentando un progetto di esercizio delle ferrovie, che si uniforma al responso della Commissione medesima. Io non biasimerò per questo il Governo: a me basta di avere posto in sodo che si può oggi discutere liberamente, se sia da prescegliere l'esercizio privato o l'esercizio di Stato.

Vi ha chi sostiene con molta autorità che le conclusioni della Commissione d'inchiesta sono in aperta opposizione colle risultanze dell'inchiesta; ma di questo punto di controversia io non

intendo occuparmi. In una questione nella quale uomini saggi ed eminenti, uomini di Stato di grande riputazione, hanno interamente cangiato d'opinione, a me pare che sia pericoloso ricorrere all'argomento dell'autorità, che evidentemente è un argomento infido; preferisco affidarmi al ragionamento, per quanto le forze mi basteranno.

Tuttavia, pur volendo lasciar da parte ogni specie d'autorità dottrinale e parlamentare, io debbo far una eccezione, adducendone qui una che ha una peculiare importanza nel momento politico che attraversiamo, quella dell'onorevole Minghetti, che mi duole di non veder presente.

Nel 1876 egli diceva in questa Camera:

“ Noi sosteniamo che, fatto il riscatto delle ferrovie in Italia, la miglior soluzione è di affidarle all'esercizio governativo e non andiamo più oltre; e se vagheggiamo questa, come una forma avvenire degli Stati più civili, non intendiamo perciò d'imporre altrui la nostra opinione. ”

Non è un dogma, io ne convengo, ma è l'opinione dell'onorevole Minghetti e questo mi basta.

Io non ho ancora ragione di ritenere ch'egli l'abbia mutata.

Ciò premesso, vengo subito alla posizione della questione. Io son di avviso che, per giudicare qual sia il miglior sistema da adottare nell'ordinamento delle ferrovie, sia necessario guardare qual sia la intrinseca natura, ed il fine della cosa. Per ciò io faccio questa semplice domanda: che cosa sono le ferrovie, e a quali scopi debbono servire? So bene che non dirò cose nuove; ma non posso prescindere da questa premessa che è necessariamente collegata al mio ragionamento.

Per taluni le ferrovie sono un'industria; per altri, un pubblico servizio. Io mi limiterò a dire che le ferrovie sono un pubblico servizio e una industria al tempo stesso; la questione si riduce a sapere qual sia l'elemento prevalente. Le ferrovie, come disse giustamente il ministro delle finanze, pochi giorni fa (il ministro delle finanze, che io non so come sia convinto della bontà di questa legge), le ferrovie sono un demanio pubblico economico, che prende il posto degli antichi demani, pressochè improduttivi. Le ferrovie sono uno strumento di produzione; le ferrovie sono uno strumento di civiltà, di benessere, di sicurezza; le ferrovie sono anche uno strumento di guerra; le ferrovie poi rappresentano innegabilmente un'industria e, temporaneamente almeno, un'entrata del bilancio dello Stato.

Ma è evidente che l'importanza dell'elemento industriale è minima in confronto dell'importanza

economica, civile, politica delle ferrovie. Ora, a me pare ovvio che, in tanta prevalenza di pubblici interessi, si debba ritenere che le ferrovie, per rispondere adeguatamente ai loro fini d'ordine sociale, debbono restare nelle mani dello Stato.

Se le ferrovie fossero essenzialmente un'industria, non si dovrebbero costruire se non quando l'impresa potesse assicurare una conveniente remunerazione al capitale impiegato.

Questa è la natura dell'industria. Invece, che cosa avviene in molti Stati, e specialmente in Italia? Che si spendono per fini di civiltà centinaia di milioni in ferrovie, le quali non solo non danno alcun frutto al capitale impiegato, ma nemmeno sopperiscono alle spese dell'esercizio.

La obiezione che si può fare a questo ragionamento è la seguente: separando la proprietà dall'esercizio, si possono stipulare contratti coi quali sia egualmente provveduto al pubblico interesse. Se questo fosse vero, la questione sarebbe risolta. Ma io lo nego e sostengo che affidando l'esercizio all'industria privata, il più delle volte non è dato provvedere agli interessi generali, alcune volte vi si provvede in modo insufficiente ed incompleto. E per qual ragione? Per una ragione, o signori, molto concludente: l'opposizione degli interessi che voi incontrerete ad ogni piè sospinto, il conflitto permanente di diverse o contrarie tendenze: imperocchè il fine supremo della speculazione è il guadagno, mentre il fine supremo delle ferrovie consiste nel pubblico vantaggio.

Non ho bisogno d'indicarvi le molteplici contingenze nelle quali l'utile del privato esercente non si concilia coll'utile pubblico.

Per quanto però la cosa sia intuitiva, non voglio esimermi interamente dall'accennare al fondamento della prova, massimamente nel rapporto economico.

Le ferrovie che rappresentano una grande e sorprendente trasformazione dei mezzi di trasporto tendono sempre a perfezionarsi, e la loro eccellenza consiste appunto nell'effettuare i trasporti col massimo risparmio di tempo e di spesa. Or bene, guardate come l'interesse privato sia in collisione col vantaggio pubblico: il *progresso* è rappresentato dalla diminuzione della spesa e dalla massima velocità e sicurezza: ciò non è punto conforme al tornaconto di una impresa privata. Onde la conseguenza che appaltando l'esercizio delle ferrovie con tariffe convenzionali che avranno vigore per un lungo periodo di tempo, voi imponete al progresso ferroviario una sosta altrettanto lunga.

Per le molte cause che contribuiscono al sem-

pre crescente perfezionamento dell'esercizio ferroviario, malgrado l'elevarsi della mano d'opera, le tariffe tenderanno sempre più a diminuire: il contratto le rende fisse per tutto il periodo contrattuale, se lo Stato non le voglia ridurre a sue spese. Così un grande beneficio si disperde per il pubblico e si accumula invece nelle casse degli appaltatori. È chiaro, mi pare, che il vantaggio della speculazione è tutto a carico dell'economia del paese.

Sotto un altro aspetto si può proporre la questione, ma io non intendo che di darne un cenno, lasciando ad altri più competente di me, per esempio all'onorevole Luzzatti, così dotto in quest'ardua materia, di fare una dimostrazione che richiederebbe molto studio e cognizioni specialissime. Del resto la semplice enunciazione del quesito lascia intravedere una sicura risposta. Il quesito è questo: quali i criteri ed i fini di una tariffa ordinata nell'interesse della privata industria, e quali i criteri ed i fini di una tariffa propria di un ben inteso esercizio di Stato? quali i diversi risultati, e di quale importanza, in rapporto all'interesse economico generale?

Uno studio profondo di questo argomento conduce indubbiamente ad eliminare il falso concetto della *identità degli interessi*, che sta a base dei ragionamenti di coloro che sostengono doversi le ferrovie abbandonare all'industria privata.

Ma io intendo di uscire sollecitamente da queste considerazioni di ordine generale, e da queste difficili ricerche.

Per me un argomento decisivo sta in ciò, che l'esercizio privato, il quale suppone la speculazione, ripugna assolutamente all'*ideale* cui deve tendere l'esercizio delle ferrovie, che è quello di ridurre il prezzo dei trasporti a rappresentare unicamente il costo della manutenzione e dell'esercizio.

Questa idea, che nella discussione del 1876 è venuta fuori quasi incidentalmente, e che fu allora da tutti respinta, ha fatto molto cammino.

L'onorevole Barazzuoli, uno dei relatori della Commissione parlamentare, ha accennato a questa idea ed ha detto: certo sarebbe desiderabile di poterla attuare, ma converrebbe che il bilancio potesse fare a meno dei milioni, che ritrae dalle strade ferrate, e converrebbe che fosse prima ammortizzato il capitale impiegato nelle costruzioni.

Dunque l'idea è giusta. Solamente voi opponete queste due difficoltà; le condizioni del bilancio, e la necessità dell'ammortizzazione.

La questione di bilancio la faccio io pure, e non sarei punto disposto, nell'attuale nostra situa-

zione finanziaria, a cancellare dall'entrata i milioni che possiamo ricavare dalle ferrovie; ma non intendo perchè dobbiamo vincolarci per venti anni almeno.

Io non voglio pregiudicare la questione coll'apalto dell'esercizio; che del resto, una volta concluso, non si arresterà al primo periodo di venti anni.

Lasciate che le grandi Società anonime abbiano messo le loro radici, abbiano spiegata la loro poderosa influenza, e le ferrovie, credetelo, resteranno nelle loro mani per 40 e forse per tutto il termine di 60 anni: mentre il bilancio potrebbe o prima o poi trovarsi in condizioni di rinunciare ai milioni delle ferrovie.

Per quanto all'altra obiezione dell'onorevole Barazzuoli, che cioè converrebbe aspettare che il reddito delle ferrovie avesse ammortizzato il capitale impiegato nelle medesime, io rispondo semplicemente che, trattandosi di miliardi, ciò in Italia non è possibile. Dirò di più, che ciò non si può giustamente domandare, perchè le ferrovie in realtà ammortizzano il loro costo con inestimabili vantaggi indiretti.

Il grande impulso che hanno ricevuto dalle ferrovie l'industria, il commercio, la produzione, e il conseguente accrescimento della fortuna pubblica e della fortuna privata, che può ben valutarsi a miliardi, costituisce una vera ammortizzazione del capitale impiegato nelle ferrovie.

Passando dalle considerazioni d'ordine generale a quelle che più direttamente riflettono il nostro paese, io credo che tanto più debba apparire la necessità d'inaugurare il sistema dell'esercizio di Stato. Noi abbiamo riscattato buona parte delle nostre reti ferroviarie: il riscatto, non ho mestieri di spiegarlo nè di dimostrarlo, prelude all'esercizio di Stato. Se non erro, l'onorevole ministro dei lavori pubblici nel 1876 combatteva la convenzione di Basilea, (egli fautore convinto dell'esercizio privato) appunto perchè riteneva che il riscatto della rete dell'Alta Italia preparasse l'esercizio di Stato. Per qual ragione il riscatto delle ferrovie deve condurre all'esercizio di Stato? Perchè non è possibile concepire utilmente la separazione della proprietà delle ferrovie dall'esercizio delle medesime. Se voi volete sperimentare con vantaggio l'esercizio privato, dovete consegnare la proprietà e l'esercizio nelle stesse mani. Se voi volete attuare un vero e proprio esercizio di Stato, dovete alla proprietà dello Stato congiungere anche l'esercizio.

La ibrida concezione dell'esercizio disgiunto dalla proprietà, è tutto quello che di peggio si può

immaginare. E perchè? Anche qui il danno deriva dal contrasto degli interessi. Quando voi avete da una parte l'interesse del proprietario, dall'altra parte l'interesse dell'esercente, che cosa avviene? Avviene che l'esercente, per quanto circondato di sorveglianza, non farà che pregiudicare la proprietà, per avvantaggiare l'esercizio. E siccome si tratta di capitali immensi, è pur troppo evidente che lo Stato proprietario delle linee ferrate che ne cede l'esercizio, si espone, quasi senza difesa, a danni incalcolabili.

Noi dobbiamo inoltre aver presenti le condizioni non floride delle nostre industrie, dei nostri commerci, della nostra produzione. Voi stessi lo ammettete, poichè vi occupate con speciali disposizioni, scritte nelle *convenzioni*, della tutela di questi alti interessi nazionali. Mediante la facilità dei trasporti noi possiamo afforzare la nostra economia nazionale, avvivare il traffico, attrarre il commercio di transito, aiutare lo stabilimento di grandi empori del commercio mondiale.

Taluno potrebbe qui opporci: ma volete voi fare delle tariffe un espediente di protezione? Io non ho nessuna difficoltà di rispondere: all'occorrenza sì. Ed in ciò credo di non dissentire dal Governo. Io non concepisco il protezionismo come una teorica o come un sistema, ma lo concepisco come una difesa, come una necessaria difesa.

Ora quando coi dazi di confine si respingono le nostre esportazioni, quando con le tariffe si abbreviano e si sopprimono le distanze per sviare il traffico dalle sue correnti naturali, quando le nazioni vicine e rivali ci fanno apertamente la guerra, quando Marsiglia minaccia Genova, Trieste i porti italiani dell'Adriatico, mi par manifesta la necessità di provvedere ai casi nostri, adoperando le stesse armi in legittima difesa.

Ma direte che a ciò colle *convenzioni* avete inteso di provvedere.

Anzi tutto avete provveduto male, io soggiungo, perchè ogniquale volta voi vorrete diminuire una tariffa, lo dovrete fare a tutto vostro rischio e pericolo.

Secondo i patti convenuti, lo Stato compensa un *supposto danno*, anche quando la diminuzione della tariffa abbia procacciato un aumento di traffico: la qual cosa è assolutamente inaccettabile.

Ma prescindendo da ciò, chi non vede le difficoltà e gli ostacoli molteplici che può sollevare l'interesse delle Società, o la possibile cospirazione di prevalenti capitali stranieri? Chi non vede che meglio e più sicuramente e più prontamente si provvede disponendo ad arbitrio della cosa?

In condizioni come le nostre, è una necessità imperiosa l'esercizio diretto delle ferrovie, l'essere padroni delle tariffe.

A questo proposito non posso non ricordarvi le condizioni difficilissime in cui versa la principale delle nostre industrie, l'industria agricola. Voi avete la questione all'ordine del giorno. Or bene, non potendo nè sgravare l'imposta, nè volgere il pensiero a dazi d'introduzione, rinunzieremo noi anche ad agevolare, per quanto è possibile, i trasporti?

Un terzo punto di vista è questo. Le condizioni del lavoro in Italia sono del pari assai difficili. La questione ferroviaria interessa grandemente il lavoro, perchè si tratta nè più nè meno che di miliardi, tra esercizio e nuove costruzioni. Ora, mentre si dovrebbe cogliere l'occasione di apportare sollievo ad una numerosa famiglia di lavoratori e d'impiegati, si peggiora invece, secondo me, la loro situazione.

Voi accrescete smisuratamente la possanza del capitale, dandogli l'organizzazione la più forte e la più irresponsabile, quella delle grandi Società anonime, ed affidandogli il più grande monopolio che si possa immaginare in Italia, quello dell'esercizio di tutte le ferrovie e della costruzione delle nuove reti. A questa forza immane e cieca voi date l'arbitrio delle sorti di una grande massa di lavoratori. Ciò non mi sembra prudente, nè equo.

Non mi opponete in siffatta questione le fredde formole dell'economia politica; non mi parlate di legge dei salari, nè di libera concorrenza.

Voi sapete bene che nella condizione di privilegio che voi andrete a creare, la pretesa legge economica non avrebbe più funzione: il trattamento dei lavoratori sarebbe interamente rimesso alla discrezione dei capitalisti.

Noi dovremmo invece secondare la tendenza sociale a rendere migliori i rapporti tra capitale e lavoro; noi dovremmo cercare qualche autorità che potesse assidersi arbitra in mezzo a queste due forze per conciliarle. Lo Stato potrebbe e dovrebbe esercitare una benefica influenza, temperando la lotta incipiente, ed agevolando con ogni suo potere il passaggio da questo periodo *critico* ad un periodo *organico* fecondo di bene.

Concedendo le ferrovie all'industria privata, voi rinunziate a qualunque ingerenza, voi abdicate al vostro ufficio, voi abbandonate la condizione dei lavoratori alla balia della speculazione.

Anche qui vale la pena di segnalare la lotta incessante tra l'interesse privato e l'interesse sociale.

A tutti questi argomenti che io non so svolgere eloquentemente, che io lascio a voi meditare, perchè la vostra coscienza, il vostro intelletto li fecondi, non c'è risposta efficace.

E quali sono, o signori, le obiezioni che si fanno all'esercizio di Stato?

Non credo che al punto in cui siamo si voglia ancora parlare di libertà economica ed industriale. La industria deve disporre di capitali propri; la industria libera non può e non deve trarre vita ed alimento dal denaro dei contribuenti.

Si dirà piuttosto che lo Stato è incapace di condurre la grande azienda ferroviaria; che l'esercizio dello Stato costa assai di più; che dalle *convenzioni* è assicurata la stabilità del bilancio.

La incapacità dello Stato! Io credo che gli intraprenditori e i banchieri abbiano un grande interesse di dar vigore a questo argomento dottrinale che, per me, non ne ha alcuno. Non si tratta, o signori, di mettere a confronto un'azione collettiva con un'azione individuale; l'interesse collettivo con l'interesse privato; no, si tratta di due enti egualmente astratti: lo Stato e la grande Società anonima.

Nessuna differenza essenziale tra loro. Anzi io credo che lo Stato valga assai più e meglio di una grande Società anonima: perchè nello Stato retto a forma rappresentativa come il nostro, vi è molta probabilità di efficace sindacato: tutti possono vedere; tutti possono giudicare; tutti possono domandar ragione: le quali cose sono molto più difficili in una grande Società anonima. Io credo dunque che lo Stato, rispetto alle necessarie attitudini, valga, per lo meno, come una grande Società anonima. D'altra parte e lo Stato e la grande Società anonima si servono egualmente d'impiegati. Nell'un caso e nell'altro non è mai l'interesse *personale* che veglia ed opera.

Io credo che la questione in questa parte si risolva col dare all'azienda delle ferrovie un ordinamento speciale che non è difficile il concepire, e col servirsi di buoni funzionari e di un eletto personale tecnico, che può avere lo Stato al pari di qualunque Società anonima.

Lo Stato spende assai di più. E perchè? Dato che l'esperienza conducesse a ritenere ciò (il che non credo), evidentemente il fenomeno sarebbe *contingente*, non *necessario*. Lo Stato, volendo, può sempre contenere le spese in limiti più rigorosi.

Ma vi è pure da osservare, come ben diceva nel 1876 l'onorevole Minghetti, che se lo Stato spende di più, ciò dipende molte volte dalla maggior disposizione a soddisfare le esigenze del pubblico, che sono assai meno considerate dalle Società ap-

paltatrici. Può darsi adunque che lo Stato spenda qualche cosa di più, ma questa differenza si converte in pubblico vantaggio.

Si dice infine che bisogna provvedere colle *convenzioni* alla stabilità del bilancio. Ma io domando, prima di tutto, siete voi ben sicuri d'ottenere la stabilità del bilancio?

Io non posso entrare in questa questione che implica lunghe e pazienti ricerche, e la conoscenza di dati che io non possiedo. Ma intanto ho sentito asseverare in questa Camera, da oratori di grande autorità, che i prestabiliti fondi di riserva non saranno sufficienti. Se ciò fosse vero, è chiaro che voi non avreste in alcun modo provveduto alla stabilità del bilancio.

Ma dato pure che voi aveste provveduto alla stabilità del bilancio, in qual guisa l'avete ottenuta ed a qual prezzo? Rinunziando ai grandi benefici dell'avvenire. Ecco in qual modo voi avete assicurata la stabilità del bilancio. In un paese giovane come il nostro, che non ha ancora sviluppate tutte le sue risorse, voi dovevate aver più confidenza nell'avvenire, e attendere dall'aumento dei prodotti delle ferrovie medesime la stabilità del bilancio, senza ricorrere a contratti rovinosi. (Bene! a sinistra)

A me pare adunque che l'esercizio di Stato, come disse con frase felicissima l'onorevole Spaventa, si imponga sotto ogni rispetto, sotto il rispetto delle considerazioni d'ordine generale ed astratto, come sotto il rispetto delle nostre condizioni peculiari.

A tutto questo aggiungete che voi avete stipulato dei pessimi contratti; e che, secondo quanto voi medesimi sostenete, migliori di questi non se ne possono ottenere.

Genala, ministro dei lavori pubblici. (Sorridente) Ma noi non diciamo che sono pessimi.

Fortis. Che voi abbiate fatto dei cattivi contratti mi pare che sia già stato luminosamente dimostrato da molti oratori di questa Camera; nè io intendo di entrare per mio conto nel tema lungo e difficile, già da tanti ampiamente sviluppato con sicura competenza.

Ma non voglio tacere alla Camera le mie impressioni. Io credo innanzi tutto che sia stato un grave errore il congiungere coll'esercizio ferroviario le nuove costruzioni. Credo, coll'onorevole Gabelli, che sia stato un grave errore l'esonerare con questa legge le provincie ed i comuni dai loro contributi per lavori ferroviari; come credo altresì che non avesse ragione d'essere in questa legge la concessione di altri mille chilometri di ferrovie di quarta classe. Voi po-

trete forse giustificare con qualche argomento di opportunità questi provvedimenti, ma la questione che io faccio non muta. Per qualunque ragione voi adduciate, non è tolta di mezzo la falsa situazione creata dai vostri provvedimenti.

La questione è questa: tutti quei deputati i quali sono interessati alla costruzione di qualche ferrovia, oppure a vedere esonerate le loro provincie e i loro comuni dal contributo imposto loro dalle leggi precedenti, non subiscono forse una coazione morale? Nessuno potrebbe negarlo. Tutti questi deputati godono qui dentro della loro libertà, della loro indipendenza di voto? Io non lo credo, o signori. Tutti in genere gl'interessati non potranno liberamente giudicare del merito di queste *convenzioni*.

E passando oltre, non ripeterò qui che voi avete scelto la peggior forma di esercizio privato, quella forma in cui più evidente si manifesta il conflitto degli interessi, in cui più difficile è il premunirsi e il difendersi.

Voi fate assegnamento sulla sorveglianza dello Stato; voi, come garanzia, stipulate questa sorveglianza, mentre proclamate che lo Stato non sarebbe capace di esercitare. Secondo me chi non è capace di esercitare, difficilmente sarà capace di sorvegliare, perchè le difficoltà della sorveglianza sono molto maggiori delle difficoltà dell'esercizio. La sorveglianza ha dinanzi a sé un ostacolo assai maggiore, che è l'interesse particolare coi suoi accorgimenti, coi suoi espedienti.

Onde a me pare che in questi contratti sia maggiore il guaio che non si vede, di quello che si può apprendere: poichè non è possibile, nemmeno approssimativamente, intravedere o prevedere quale possa essere il danno dello Stato.

Uno dei punti su cui bisogna soffermarsi, è la misura della retribuzione dell'esercizio; quella che si dice la *percentuale*, perchè questa misura è appunto determinata da una quota percentuale sul prodotto lordo. Io non oso affermare per conto mio che la percentuale sia eccessiva, ma son certo di poter affermare che nessuno potrà dimostrarla giusta. La difficoltà è questa; che in un contratto di simil genere non è possibile trovare formule, che rendano esattamente la misura del compenso che si deve per quelle determinate spese d'esercizio; e questa impossibilità fa sì che non si possa avere un contratto soddisfacente. Si parte dall'ignoto, ed è questa, a parer mio, una delle più gravi censure alla forma del contratto.

Bisognerebbe anche sapere nel caso concreto, quali spese nel 1882 (anno che serve di base al contratto) quali spese sono state addebitate allo

esercizio, quali portate in conto capitale, per conoscere che cosa in realtà si paga col 62 1/2 per cento.

Che cosa noi paghiamo col 62 1/2 per cento io non sono arrivato a ben determinarlo: che cosa resta escluso da questa spesa di esercizio, io non ho potuto, leggendo i contratti, esattamente comprenderlo.

E un'ultima considerazione, o signori, voglio farvi intorno a ciò.

Io non so difendermi da un sospetto che non offende alcuno, ma che credo possa entrare legittimamente nell'animo di molti.

Le Amministrazioni ferroviarie in questi ultimi anni, nella previsione di contratti di questa specie, sono rimaste rigorosamente nei limiti delle spese di esercizio, oppure hanno abbondato più assai del bisogno?

Io credo che questa domanda sia lecita e vorrei ottenere risposta. Ad ogni modo, se si dovrà passare alla discussione delle singole parti di queste *convenzioni*, io mi riservo di svolgere più ampiamente l'argomento a tempo e luogo.

Che poi in Italia non si possano fare, come si afferma, contratti migliori di questi, io non stento a crederlo: e le ragioni di ciò si scorgono assai facilmente. I capitali, relativamente scarsi, cercano in Italia dei lauti impieghi; il Governo inesperto di cose ferroviarie non combatte ad armi pari con coloro che gli stanno di fronte; infine, la proclamazione anticipata della necessità dell'esercizio privato, non poteva certo influire favorevolmente sui contratti. Ma se non è possibile, o signori, ottenere contratti migliori di questi, io ne traggo ancora una ragione validissima a favore dell'esercizio di Stato. Incontrastabilmente questi contratti non sono buoni, nemmeno a giudizio di molti che vorrebbero poterli approvare: e se non se ne possono avere dei migliori, anche per i fautori dell'esercizio privato non resta oggimai che rassegnarsi all'esercizio di Stato.

In una questione di tanto momento io non credo che possa influire alcuna considerazione di partito. Il bene del paese sovrasta ad ogni ragione politica. Quanto a me ed ai colleghi miei, in nome dei quali ho l'onore di parlare, crediamo, col sostenere l'esercizio di Stato delle ferrovie, di servire il paese e la democrazia.

Ci dicono autoritari! Io sono molto sorpreso di quest'accusa, perchè nel caso concreto, lo dirò francamente, mi pare un'accusa senza significato. Autoritarismo, secondo me, vuol dire negazione o violazione della libertà. Ora io domando ai nostri accusatori, qual'è la libertà che noi offendiamo, pro-

clamando la bontà dell'esercizio governativo delle ferrovie? La libertà economica od industriale? Mi sembra di aver già dimostrato che quella libertà non si alimenta di privilegi e di monopoli. La libertà amministrativa? Ma in materia di ferrovie non è mai questione di accentramento o discentramento.

Adunque l'accusa di autoritarismo non ci tocca, a meno che non si chiami autoritarismo il nostro, di fronte alla antica teorica che lo Stato deve man mano spogliarsi anche di quelle funzioni che sono più proprie della sua natura.

Dirò anche su ciò la mia opinione. Oramai l'idea dello Stato che da tutto si astiene, che restringe sempre più la sua azione e le sue attribuzioni; dello Stato temuto, anzichè invocato, questa idea mi sembra volgere al tramonto: imperocchè se vi è verità incontrastabile, a mio giudizio, è questa, che coll'accrescersi e col progredire della civilizzazione, crescono le funzioni dello Stato in luogo di diminuire; appunto perchè crescono i bisogni e le necessità, appunto perchè sono più visibili le piaghe sociali, appunto perchè l'azione dello Stato è effettivamente, in rapporto alla grandezza e novità dei bisogni, più efficace dell'azione individuale o privata.

Se è vero che colla civiltà crescono i doveri dello Stato, se è innegabile che, tra le altre molte, lo Stato moderno ha pure una funzione *economica*, io non so capacitarmi, ad esempio, come si possa volere che questo poderoso aiuto, che sono le ferrovie, passi dalle mani dello Stato nelle mani dei particolari.

Bisogna intendere i tempi. I bisogni sociali, voi lo sapete, diventano ognora più acuti e più urgenti.

Il potere collettivo non può non intervenire allorchè l'iniziativa di altre forze ancora latenti o inattive o disgregate sarebbe tarda, incerta, insufficiente. Lo Stato, senza usurpare od assorbire alcun diritto individuale, senza offendere alcuna vitale autonomia, può essere chiamato ad assumere quelle iniziative che mancano al paese stremato o inerte: lo Stato deve affrettare il conseguimento dei fini del consorzio civile, ed apportare efficaci rimedi ai mali che affliggono la società. (Bravo! Bene! *da sinistra* — *Parecchi deputati vanno a stringere la mano all'oratore*).

Discussione sull'ordine del giorno.

Presidente. Onorevole Roux, essendo presente l'onorevole presidente del Consiglio, le do facoltà di parlare per fargli la domanda ch'Ella intendeva rivolgergli in principio di seduta.

Depretis, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

Depretis, presidente del Consiglio. Veramente la seduta di ieri si è sciolta senza che nessuno mi facesse rammentare l'obbligo che io avevo assunto di dire in qual giorno avrei potuto rispondere ad alcune interpellanze; ma io fui sempre presente, e sono uscito per l'ultimo, e se qualcuno me l'avesse rammentato, avrei potuto rispondere.

Dico adunque, che a tutte le interpellanze ed interrogazioni che mi furono indirizzate, incominciando, per l'ordine cronologico, da quella dell'onorevole Roux, io risponderò in una delle prossime sedute mattutine, dopo che saranno discussi ed approvati i disegni di legge che sono nell'ordine del giorno, consentendo che, se in quella seduta il tempo non bastasse, le interrogazioni siano rimandate ad una seduta successiva.

Presidente. Onorevole Roux, ha inteso le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio?

Roux. L'offesa recata alla città di Torino dai disordini avvenuti per incuria dell'autorità politica...

Depretis, presidente del Consiglio. Ma dunque Ella svolge adesso la sua interrogazione?

Presidente. Onorevole Roux, Ella non può entrare nel merito della questione che concerne la sua interrogazione.

La prego adunque di dire soltanto se accetta la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio.

Roux. Perdoni, onorevole presidente; io intendeva soltanto accennare i motivi, per i quali non posso accettare la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio; perchè rimandando la mia interrogazione sui disordini di Torino dopo tutte le discussioni che debbono avere luogo nelle sedute mattutine mi pare che sia lo stesso come non volere rispondere, e mandare a troppo tardi, a dopo le feste, quella soddisfazione che la città di Torino credo meriti di avere prima.

Presidente. Onorevole Marcora, accetta Ella la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio?

Marcora. Io credeva che la nostra interrogazione potesse avere uno svolgimento più sollecito, e per verità il ritardo che ne deriverebbe dalla proposta dell'onorevole presidente del Consiglio fa diventare quasi vana e derisoria una discussione, che io e l'onorevole mio collega Mussi riteniamo invece

urgente e necessaria. Onde quando l'onorevole presidente del Consiglio non modificasse la proposta sua, preferirei ritirare la domanda.

Presidente. L'onorevole Roux, dunque, non consente nella proposta dell'onorevole presidente del Consiglio?

Roux. Non posso acconsentirvi.

Presidente. Allora interrogherò la Camera.

Depretis, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Depretis, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Ieri, quando fu fissato l'ordine del giorno, quasi tutti gli oratori che indicarono le leggi che desiderano siano discusse, hanno fatto intendere che queste leggi sarebbero approvate senza discussione, siccome leggi puramente di ordine. Io però di queste leggi di ordine e di interesse pubblico, per le quali la Camera ha dichiarata l'urgenza, non posso ritardare la discussione e l'approvazione. Ma se la Camera, cominciata la discussione di queste leggi, vuole anche fissare una tornata straordinaria alla sera (*Oh! oh!*) o, dopo la seduta mattutina di domani, un'altra seduta mattutina, sabato, fissando per questa seduta la discussione di queste interrogazioni dopo le leggi poste nell'ordine del giorno io sono ai suoi ordini; ma io non posso consentire che per queste interrogazioni sia ritardata la discussione delle leggi.

Presidente. Onorevole Roux, insiste?

Roux. Io, per non parere indiscreto, e per non insistere più lungamente, accetto che sabato mattina sia risposto alla interrogazione da me rivolta al Governo, ma ben inteso che, ancorchè non sian finite domani le discussioni che son poste nell'ordine del giorno, io potrò avere sabato mattina la risposta alla mia interrogazione.

Presidente. Io debbo avvertire la Camera che non vi è punto speranza che domani mattina possa essere esaurito l'ordine del giorno, perchè già sono molti gli oratori iscritti per parlare intorno al disegno di legge per i provvedimenti riguardanti la città di Napoli. Inoltre devo avvertire che sabato mattina dovrà essere discusso il disegno di legge per la proroga del corso legale dei biglietti.

È bene che la Camera sia di ciò informata, perchè possa sapere come devono procedere i suoi lavori.

Onorevole Marcora, acconsente alla proposta dell'onorevole presidente del Consiglio?

Marcora. Anche a nome dell'onorevole Mussi, acconsento alla proposta dell'onorevole presidente del Consiglio.

Presidente. Onorevole Roux, acconsente anche lei? Mi risparmi d'interrogare la Camera.

Roux. Acconsento che si svolga la mia interrogazione in principio della seduta di sabato.

Presidente. Ma l'onorevole presidente del Consiglio non ha accennato ad un giorno fisso; egli ha proposto che le interrogazioni presentategli siano svolte appena esaurito l'ordine del giorno stabilito per le sedute mattutine, oppure che si tenga per questo scopo una terza seduta, il che è evidentemente impossibile, ed io certamente non proporrei di tenere una seduta di sera.

Metterò dunque a partito la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio.

Onorevole Roux, insiste?

Roux. Io non accetto quella proposta; mi duole di non poter fare a meno di insistere, ma piuttosto ritiro la mia interrogazione, lasciando la responsabilità al Governo. (*Rumori*)

Presidente. E l'onorevole Dotto, che ha pure rivolto una domanda d'interrogazione al presidente del Consiglio, acconsente alla proposta fatta testè?

Dotto. Acconsento.

Presidente. L'incidente è dunque esaurito.

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

Presidente. Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Costa, che è il seguente:

“ La Camera, considerando che l'esercizio di Stato, premessa una riforma radicale della legge di contabilità, segna il passaggio naturale alla soluzione equa e definitiva del problema ferroviario secondo i principii dell'organizzazione sociale del lavoro, respinge le presenti convenzioni e passa all'ordine del giorno. ”

Domando se l'ordine del giorno dell'onorevole Costa sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, do facoltà di parlare all'onorevole Costa per svolgerlo. (*Segni di attenzione*)

Costa. Signori, per svolgere interamente il nostro ordine del giorno, dovrei essere lunghissimo; ma riconoscendo che l'attuale discussione si pro-

trae da tempo assai, mi contenterò di alcuni accenni e sarò il più breve che possa. (*Conversazioni animate a destra*)

Presidente. Ma, onorevoli colleghi, smettano questi rumori!

Savini. Son diventati demagoghi! (*ilarità*)

Presidente. Non tanto quanto l'onorevole Savini. (*Bene! Bravo! — Nuova ilarità.*)

Facciano silenzio!

Costa. Onorevoli signori, le ragioni che rendono l'esercizio di Stato, preferibile ad ogni forma di esercizio privato, sono state così efficacemente esposte e dall'oratore, che mi ha preceduto, e da parecchi altri, che io non verrò qui a ripeterle. Esse derivano e si riassumono per me nel concetto stesso che della istituzione dello Stato ci facciamo. Se noi avessimo, infatti, dello Stato il concetto, che ne hanno taluni colleghi nostri, i quali pare vogliano ridurre tutto l'ufficio suo ad essere il difensore del territorio, il carabiniere dell'ordine costituito e il guardiano degli interessi e dei privilegi economici e politici esistenti, e, per ciò, gli approfondono tutti i mezzi di difesa e di repressione politica e sociale, che domanda, mentre lo temono e lo aborriscono come ente economico; se noi avessimo dello Stato questo concetto, noi non gli vorremmo affidare certo nè le ferrovie, nè qualsiasi altro ramo di produzione; ma lo Stato, nel concetto nostro, nel concetto moderno della parola (e godo che da diverse parti della Camera siasi d'accordo in questo), non è solamente quel che oggi è, pur troppo, uno Stato di classe; ma è, ma dovrebbe essere il gerente degli interessi generali della Società, il rappresentante, il garante dei diritti di tutti, primissimi fra i quali il diritto di vivere e quello di avere i mezzi alla vita occorrenti, i mezzi di lavoro. Questo concetto economico-sociale dello Stato corrisponde allo avvenimento politico delle classi lavoratrici, a cui voi in parte col voto avete aperta la via, come il concetto teocratico e militare dello Stato corrisponde al predominio politico di altre classi.

Onde, nella stessa guisa che voi, considerando lo Stato come il difensore del territorio nazionale e il mantentore dell'ordine costituito, gli offrite coi bilanci della guerra, dello interno e della giustizia il modo di adempiere questi uffici suoi, soprattutto; noi, considerando lo Stato come quella istituzione che garantisce, o, meglio, dovrebbe garantire la vita, il lavoro e lo sviluppo delle facoltà umane di tutti i cittadini, non solamente in astratto, ma in fatto, dobbiamo volere che in mano sua siano i mezzi atti a far sì che questi

diritti dall'astrazione passino nella realtà; dobbiamo volere che in mano sua siano i mezzi di produzione, incominciando da quelli che valgono soprattutto per lavori che hanno il carattere di servizi pubblici, da quelli che possono più facilmente concentrarsi, e il cui possesso, quando fosse in mano di privati, costituirebbe un monopolio pericoloso ed intollerabile. In Italia, poi, data la questione di fatto delle ferrovie, come sorsero, come si svilupparono, le vicende per cui passarono, l'esercizio di Stato mi sembra per ogni Governo un dovere. Nè noi siamo soli, del resto, a considerare lo Stato come press'a poco vi ho detto. Bene o male, lo Stato è educatore, istruttore, ufficiale delle poste e dei telegrafi, costruttore, armaiuolo, conduttore di ferrovie, manutentore di strade, venditore di sali e di tabacchi; lo Stato tiene il banco del lotto; e, sotto il nome di polizia dei costumi, dà la mano ad un'istituzione ancor più brutta di quella del giuoco del lotto. Mi pare, adunque, che sopra questa via di concentrare i mezzi dell'attività umana nello Stato, noi ci siamo già.

Qual meraviglia però se, seguendo logicamente questa via, noi vi proponiamo e vi sosteniamo che lo Stato deve esercitare altresì, a vantaggio della generalità dei cittadini, i grandi mezzi dell'attività umana, incominciando da quelli che, col rendere impossibile ogni concorrenza industriale, costituiscono per loro stessi un monopolio, come le ferrovie e le miniere, oltre le poste ed i telegrafi? Oppure vorreste sostenere che lo Stato non deve intervenire tra capitale e lavoro, ma lasciar fare, lasciar passare? Ed allora perchè ci proponete delle leggi che voi chiamate sociali? Perchè avete votata una legge per il bonificamento dell'Agro romano? Perchè intervenite a favore di Napoli? Perchè vi proponete di intervenire in favore dell'agricoltura? Perchè avete dato a tanti lavoratori il voto politico, il quale non può valere per essi se non come mezzo di procacciarsi, quando che sia, la loro emancipazione economica? Bene o male applicato, questo che voi avete fatto e che fate, è socialismo di Stato: non è il nostro; ma ci spiana la via: avanti!

Ma ecco che, dagli avversari, ci si pone dinanzi il fantasma della onnipotenza dello Stato, del mostruoso accentramento del potere economico e del potere politico; ed ecco che si sciogliono inni alla libertà, a quella libertà, di cui si fa gettito ogni giorno nell'ordine politico, ma che si vuole mantenere intatta nell'ordine economico, non essendo essa alla fine, a parlarci franco, che la facoltà data alle classi proprietarie di sfruttare

senza alcun freno e senz'alcun ritegno legale il lavoro delle classi lavoratrici!

A questa obiezione si potrebbe facilmente rispondere che lo Stato, al pari di ogni altra istituzione umana, si trasforma e che perciò non sarà domani quello che è oggi. Potremmo rispondere che, volendo noi far andare di pari passo le riforme economiche e le riforme politiche, a rapporti economici nuovi corrisponderanno necessariamente rapporti politici nuovi; che ad un periodo di emancipazione economica pel lavoratore, corrisponderà necessariamente un periodo di ampia libertà pel cittadino. Si potrebbe rispondere che se le condizioni della produzione moderna esigono l'accentramento dei mezzi di lavoro, le condizioni dello spirito moderno rendono necessaria la più ampia libertà politica; e che perciò il fantasma dell'onnipotenza dello Stato non è infine che un fantasma. Questo si potrebbe rispondere; ma, nel caso concreto, queste obiezioni le abbiamo prevenute. Le abbiamo prevenute, riconoscendo necessaria una radicale riforma della legge di contabilità (la quale riforma potrà fare l'oggetto di uno speciale progetto di legge) che tolga di mezzo i danni giustamente lamentati del troppo accentramento e diminuisca i mali (che riconosciamo) dell'esercizio dicasterico delle ferrovie. Le abbiamo prevenute, ed efficacemente, ci sembra, stabilendo che l'esercizio di Stato non è per noi la forma definitiva, ma una forma transitoria, il passaggio naturale ad una soluzione equa e definitiva del problema ferroviario. In che cosa consiste questa soluzione? A me sembra che si possa dedurre dalla critica dello spirito generale delle convenzioni.

Che cosa abbiamo noi in queste convenzioni? Che cosa avremmo in qualunque altra specie di convenzioni il Governo fosse per proporci, quando il materiale meccanico e purtroppo anche il materiale umano delle ferrovie fossero ceduti per l'esercizio ai privati?

Noi abbiamo, da un lato, 60, o 70,000 impiegati ed operai, dai più alti ai più bassi, i quali colla loro intelligenza e colle loro braccia esponendo ogni giorno la vita, mettono in movimento le ferrovie, e adempiono così uno dei più importanti servizi pubblici; abbiamo, dall'altro lato, un manipolo di banchieri i quali, non lavorando, non esponendo la loro vita, non per altro se non per il *credito*, vero o falso, che hanno, sfruttano il lavoro dei 60 o dei 70,000 ed intascano il guadagno dell'esercizio ferroviario tranquillamente, serenamente, sotto l'egida delle leggi.

Ora che cosa vi diciamo noi? Una cosa sola

chiara, semplice, franca: *fate a meno dei banchieri*; trattate direttamente coi lavoratori. Raccogliete tutti gli impiegati, e tutti gli operai delle ferrovie in una vasta associazione nazionale, organizzatela ed affidatele la costruzione e l'esercizio delle ferrovie a condizioni eque; diffondete, in proporzione del loro lavoro, su 60 o 70 mila lavoratori e sulle loro famiglie, su mezzo milione almeno di esseri umani, il guadagno che ora non intascano che pochi banchieri. Avete un'armata non libera per la distruzione; abbatte una libera per la produzione. Questi lavoratori mancano del credito? Accreditateli voi. Concentrate nelle vostre mani il credito nazionale mediante l'istituzione di una banca unica nazionale con capitali dello Stato e con monopolio esclusivo; i guadagni dell'esercizio ai quali parteciperete in equa misura vi compenseranno ampiamente del credito prestatato.

Nè ditemi che noi veniamo ad istituire una classe privilegiata di operai, imperocchè noi non facciamo invece che cominciare ad inaugurare un po' di quella giustizia distributiva e sociale, la quale consiste nell'accordare ai lavoratori i mezzi ed i frutti del loro lavoro.

E nemmeno gridate all'utopia. Imperocchè i fatti vi smentirebbero.

Tempo fa voi avete accordato i lavori murari e i lavori di terra dell'Agro romano ai signori banchieri Canzini, Angeletti e C., con ribasso sulle cifre del capitolato d'appalto del 12 per cento; che cosa hanno fatto questi signori? Essi hanno sub appaltato all'Associazione dei braccianti di Ravenna i lavori di terra; ma i braccianti, alla loro volta, hanno dovuto ribassare in confronto dei signori banchieri, sulla cifra del capitolato d'appalto, non più il 12 soltanto, ma il 30 per cento, donde una differenza a vantaggio degli intraprenditori diretti del 18 per cento; e poichè i lavori di terra assunti dai braccianti ammontarono a 2 milioni circa, 18 e 18 fa 36: sono 360,000 lire che i banchieri intascano senza niun altro rischio e niun'altra fatica, da quella infuori di prendere dallo Stato e cedere alla Associazione dei braccianti i lavori di terra! (*Bene! a sinistra*) E supponendo che siano 500, come attualmente sono, gli operai che lavorano, e che i lavori durino 4 anni, alla fine di questi 4 anni ogni operaio regala, non si sa perchè, 720 lire all'impresa; cioè su 4 anni di lavoro ogni operaio lavora tre anni per sè ed un anno per l'impresa.

Ora (non ho bisogno di mostrarlo a chi è tanto tenero dell'esercizio privato), ora suppongo che i

signori Canzini, Angeletti e Compagni sappiano fare i loro affari altrettanto bene, almeno, quanto sa fare i propri il Governo; e se così è, se essi hanno creduto di poter affidare un lavoro di tanta importanza, per essi, ad una associazione di operai presieduta da un operaio, diretta da operai; oh perchè il Governo che può arrischiare ben più di un privato, e che ha ben altri mezzi di sorveglianza e di direzione, non poteva affidare direttamente quel lavoro all'associazione? Ci avrebbe guadagnato il Governo perchè avrebbe ottenuto un ribasso maggiore del 12; ci avrebbero guadagnato i braccianti, perchè il maggior profitto che avrebbero ricavato sarebbe valso per procacciarsi quel capitale, di cui, a ragione, li accusate sempre di mancare.

E perchè, seguendo logicamente questo concetto, e facendo le debite proporzioni, lo Stato non potrebbe coll'andar del tempo, ve lo concedo, affidare le ferrovie, da esso frattanto esercitate, ad una associazione nazionale da esso costituita, e per un certo tempo anche diretta, la quale offra tutte le possibili garanzie? Perchè lo Stato non potrebbe fare altrettanto di tutti i mezzi di produzione, che sono in mano sua, inaugurando così, senza violenza, l'organamento sociale del lavoro e della produzione, fintantochè gli avvenimenti che per fatalità storica si produrranno, trasformino le relazioni fra capitale e lavoro, e non i soli lavoratori delle ferrovie, o i soli braccianti, ma tutti i lavoratori siano in grado di possedere i mezzi ed i frutti del loro lavoro?

Ah! lo so bene che il compito è troppo grandioso e che le vostre mani sono impotenti ad effettuarlo!

E perciò non vi domandiamo tanto; perciò vi chiediamo solo che lo Stato, in luogo di cedere alle Compagnie l'esercizio delle attuali, e la costruzione delle nuove reti ferroviarie, assuma esso direttamente e costruzione ed esercizio, modificando radicalmente la vigente legge di contabilità, e migliorando efficacemente le condizioni degli impiegati e degli operai delle ferrovie. Le migliori, diminuendo certi orari inumani, aumentando certi stipendi meschinissimi, assicurando gli operai e le famiglie loro dagli infortuni e dalle malattie, assicurando loro pensioni per la vecchiaia, incoraggiandoli con premi acconci e ben distribuiti, ed interessandoli direttamente nell'esercizio col farli partecipare ai vantaggi che dà. Questo potete fare, questo è dover vostro fare. Se no, riponete negli archivi le vostre cosiddette leggi sociali, e non parlate più di riforme e di miglioramenti economici delle classi operaie.

Lasciate fare anche voi, lasciate correre. Collo svolgersi sempre maggiore della borghesia, che voi avrete contribuito tanto ad arricchire, si svolgerà parallelamente un proletariato sempre più numeroso, e avrete, in gran parte, voi stessi, in Italia, poste le condizioni di ciò che fu in Francia la rivoluzione del febbraio dapprima, la rivoluzione del giugno di poi.

Inquantochè io non posso pensare alla discussione che noi ora facciamo senza ricordarmi di quelle parole di Luigi Blanc, che dovrebbero essere da ognuno di voi profondamente meditate. Egli, lamentando appunto la creazione delle Compagnie ferroviarie sotto Luigi Filippo, diceva:

“ Così cominciarono le prime usurpazioni di quell'oligarchia finanziaria, alla cui dominazione doveva presto o tardi soccombere il regno della classe media in Francia. ”

Così si ponevano allora in Francia, così si pongono oggi in Italia le condizioni di un rivolgimento sociale inevitabile.

E non sono vane predizioni fantastiche queste. Io sento, voi sentite tutti — da Torino, non dall'anarchica Romagna — il grido degli operai disoccupati; (*Movimenti*) dai campi del Veneto giungono fino a noi i gemiti di migliaia di contadini privi di lavoro e di pane; da Napoli, innumerevoli, le vittime del colera implorano. Sono questi, non vale negarlo, o signori, i sintomi precursori di una tempesta sociale; e voi che avete in mano i mezzi, se non di prevenirla, almeno di renderla meno violenta, voi ve ne spogliate! E sia. Noi non vi diciamo che una cosa: *Fata trahunt*. Che i fati vi siano propizi!

Frattanto io non posso chiudere meglio il mio discorso se non ripetendo le parole stesse della Commissione incaricata di riferire intorno a questa legge:

“ Bisogna organizzare, essa dice, delle forze nuove che prendendo il posto di altre ormai pur troppo sfatate o scomparse rappresentino una garanzia di ordine economico e sociale. ”

Quali sono, quali possono essere queste nuove forze? Non certo le Compagnie, che abbiamo udito quale fiducia possano ispirare; e nemmeno, certo, il Governo dell'onorevole Depretis. La Commissione stessa lo ha escluso.

Le forze nuove, che bisogna organizzare, le sole che possano efficacemente sostituire le forze sfatate e scomparse non sono, non possono essere altro che le classi operaie, le sole che rimangano in

pie di in mezzo allo sfacelo universale, le sole che abbiano per sè l'avvenire (Bravo! Benissimo! *a sinistra*) — *Varii deputati vanno a stringere la mano all'oratore*)

Presidente. Viene ora il seguente ordine del giorno:

“ La Camera invita il Governo a presentare provvedimenti per lo stabile ordinamento dell'esercizio di Stato nelle ferrovie e passa all'ordine del giorno.

“ Luigi Luzzatti, Emilio Morpurgo, Di Rudini, Filippo Mariotti. ”

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

Essendo appoggiato, l'onorevole Luzzatti ha facoltà di svolgerlo.

Luzzatti. (*Segni d'attenzione*) Non sono mai sorto a parlare in questa Camera, che pure mi ha abituato a tanta benevolenza, con maggiore trepidazione, la quale esprimo anche a nome di pochi amici carissimi, sottoscrittori del mio ordine del giorno. Questa trepidazione si giustifica interamente quando si pensi alla riverenza nostra profonda per il presidente del Consiglio, all'amicizia che ci lega ai ministri che siedono su quei banchi e alla comunione intima, cordiale nella quale siamo cresciuti con l'onorevole Ricotti. Io, in particolar modo, ricordo con animo lieto in questo giorno, in cui dovrò dissentire dal Governo, che quando più ardevano le ire di parte, mi sono staccato più volte dai miei amici per collaborare, prima coll'onorevole Depretis e poscia coll'onorevole Magliani, in una riforma la quale, iniziata sotto l'amministrazione dell'onorevole Minghetti, portò l'entrata delle dogane e delle tasse di fabbricazione da 104 a oltre 206 milioni nel 1883. E quando gli Smithiani di tutta Italia combattevano i dazi da me preparati e li accagionavano di protezionisti e di illiberali, con implacabile parola che faceva contrasto colla teorica del loro grande maestro, che è anche il mio, il quale fondava sulla benevolenza il principio fondamentale dell'etica, quando gli Smithiani di tutta Italia si avventavano contro i dazi da me preparati, il presidente del Consiglio tenne fermo, e dopo un'indagine profonda, nella quale io ebbi occasione di ammirare l'acutezza del suo ingegno potente e la meravigliosa agilità della sua intuizione, egli, a Stradella, in una solenne occasione, sin dal 1876, risarcendomi di lunghi e penosi lavori, mi diede

così preziose attestazioni pubbliche che io conserverò fra i più cari documenti della mia vita.

E tuttavia, o signori, nonostante questi ricordi, nonostante la fedeltà tenace della mia gratitudine, non posso oggi consentire nel principio dell'esercizio privato delle ferrovie.

Quello che l'Emerson ha chiamato il nostro demone scientifico, e che forse può essere anche l'infatuazione, il pregiudizio di certe idee fisse e dominanti, signoreggia in tal guisa l'animo mio che, nonostante tutte le ragioni le quali mi persuaderebbero a tacere, questo *demonio interiore*, più forte della mia volontà, mi obbliga a parlare. (*Bravo!*)

Il che, o signori, ci sarà, io spero, perdonato segnatamente dai nostri colleghi della maggioranza, alla quale noi solitari apparteniamo, perchè essi debbono persuadersi che nessuna fronte è più pensosa e più corrugata delle nostre per la necessità che ci sospinge a compiere un sì difficile dovere. (*Bene!*)

L'onorevole Barazzuoli, nel suo arguto e fine discorso di alcuni giorni or sono, metteva addirittura i fautori dell'esercizio di Stato all'infuori della tradizione nazionale.

Onorevole Barazzuoli, noi ricerchiamo le tradizioni nazionali intorno a questa materia nel libro di Pettiti del 1844 nel quale coll'esercizio di Stato si auspicava alle ferrovie del Piemonte; noi le ricerchiamo in Camillo Cavour, che raccomandava e splendidamente commentava il lavoro di Pettiti; noi le ricerchiamo nelle ferrovie di Stato del Piemonte, le quali hanno contribuito, come lo ha attestato il medesimo conte di Cavour, alle vittorie del 1859, cosicchè dopo la battaglia gloriosa di Magenta, Napoleone III se ne congratulava col compianto Bona, direttore di quell'esercizio ferroviario; noi le ricerchiamo nelle nostre grandi città marittime commerciali, a Venezia, Savona, Genova, dove negozianti, fabbricanti, Camere di commercio, municipi, provincie, tutti, più volte hanno con ligure tenacità sostenuto il principio, che non venga lasciare alla balla di private Compagnie questo poderoso strumento di civiltà economica.

In tutti questi atti, onorevole Barazzuoli, noi cerchiamo la tradizione nazionale più che nei responsi esautorati di qualche accademia. (*Benissimo!*)

Ma, o signori, fu in questi giorni più volte dichiarato che l'esercizio governativo era contraddetto e condannato da una solenne Commissione d'inchiesta istituita dal Parlamento, alle cui decisioni dobbiamo chinare tutti riverenti la fronte. Essa chiuderebbe la grande controversia.

Io ho udito in questa Camera più volte lodato e magnificato il lavoro della Commissione d'inchiesta. E poichè è la prima volta che si offre l'occasione di esaminarlo, sia concesso anche a me, che non partecipo, o signori, a quest'entusiasmo, di esporre la mia modesta opinione.

E tanto più fermamente desidero di farlo inquantochè mi stringe a ciò l'obbligo sacro della difesa; imperocchè, dopo l'onore individuale, l'onore scientifico, o signori, è la cosa a cui un uomo più tiene in questo mondo. (*Bene!*)

È stato detto: poichè i fautori dell'esercizio di Stato tacciono, questo significa che si sono pentiti e che le conclusioni della Commissione d'inchiesta li hanno persuasi. E un uomo di sommo ingegno, che io qui ricordo per cagione d'onore e con cui più volte ho dovuto disputare in questa Camera, uno dei più illustri economisti viventi, ha lasciato credere che la scuola camaleontica, alla quale io apparterei, gli economisti *dalla gaietta pelle* si sieno rassegnati all'esercizio privato. Solo nella ròcca inaccessibile delle sue dottrine, come un Titano, sarebbe rimasto saldo l'onorevole Spaventa.

Signori, io non voglio dire parola che non sia più che cortese e affettuosa verso l'egregio amico mio, il ministro dei lavori pubblici, con cui sono lieto di consentire in tante questioni; ma ei non può meravigliarsi, come non posso meravigliarmi io, se in questo affare, appunto perchè rimaniamo l'uno e l'altro al nostro posto, dobbiamo dissentire. Mi conceda però, poichè egli rappresenta in questa Camera, nel modo più autorevole, la Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, che io gli manifesti i punti in cui dissento da lui, e se erro, potrà correggermi; noi non cerchiamo altro che la verità. (*Bene!*)

Io temo che alla Commissione d'inchiesta sulle ferrovie sia avvenuto ciò che il Buckle, l'illustre filosofo della storia d'Inghilterra, narra che accada anche agli osservatori i più diligenti e scrupolosi delle scienze sociali e morali. Il naturalista quando osserva o cimenta i fenomeni della natura è disinteressato; a lui nulla importa che la natura gli risponda nell'uno o nell'altro modo; accetta sereno e confidente i responsi che la divina Iside gli dà. Ma nelle scienze sociali e morali, è molto probabile che le preoccupazioni dell'osservatore si riverberino sui fenomeni osservati. Da ciò quella ripercussione fra le idee preconcepite e i risultati ottenuti, i quali, quantunque appaiano obbiettivi e sieno stati cercati con grandissima cura, spesse volte più che la verità riflettono i desiderii della mente che la ricerca. (*Bene!*)

Quale meraviglia che l'onorevole Genala, il

quale era il più dotto e autorevole rappresentante dell'esercizio privato in quella Commissione, abbia tentato e risolto il problema in modo che, senza accorgersene, senza voler forzare il vero in nessuna guisa, pel desiderio di ottenere il risultato che a lui pareva il migliore, sia venuto alle conclusioni che ci stanno dinnanzi? È uno di quei fenomeni naturali di scambio fra i desiderii e la realtà, che avvengono tanto spesso.

L'onorevole Genala, che oggi certamente come ministro avrà temperato le sue opinioni su questa materia, dice parole roventi contro gl'impiegati dello Stato. Io ne leggerò alcune, perchè si vegga l'intonazione da cui prende qualità e modo questo discorso:

“ Con l'esercizio governativo (osserva la relazione dettata da quei due uomini egregi che sono l'onorevole Genala e il senatore Brioschi, che qui nomino a cagion d'onore), con l'esercizio governativo, il personale verrebbe scelto e promosso colle solite norme dell'amministrazione pubblica; vi sarebbe l'abuso degli esami; si baderebbe più all'anzianità che al merito ed alle attitudini speciali; si estenderebbe il privilegio della inaccessibilità degli stipendi, mezzo attissimo a favorire da un lato la imprevidenza, il disordine e la irresponsabilità civile; dall'altro, l'usura e peggio...

“ Il personale risentendo l'influenza degli ordinamenti acquisterebbe quel fare lento, conservatore, minuzioso della burocrazia, tanto contrario allo spirito che si richiede per esercitar bene le strade ferrate. ”

E più oltre:

“ Gli amministratori e gli alti impiegati debbono avere l'interesse personale che li alletti, e una grave responsabilità che li sproni a compiere il loro dovere. Ad essi lo Stato sostituirebbe funzionari disinteressati e personalmente indifferenti ai risultati dell'esercizio. Inoltre l'impiegato dello Stato, in generale, è meno retribuito, meno severamente sorvegliato, meno punito di quello delle Società private; quindi produce un lavoro utile minore. E, sebbene nelle grandi Società la sorveglianza e l'energia del lavoro si rallentino alquanto, nondimeno sono sempre molto maggiori che nelle amministrazioni dello Stato... In generale, gli impiegati governativi lavorando meno, si è costretti ad aumentarne il numero e quindi la spesa. ”

Nelle ferrovie del Belgio, nelle amministrazioni dei telegrafi in Inghilterra crebbero gl'impiegati.

E finalmente questo brano della relazione si conclude con le seguenti parole:

“ Prendendo ad esercitare le strade ferrate il Governo eserciterebbe naturalmente anche le officine di riparazione e di costruzione del materiale. Nè l'economia pubblica, nè il bilancio dello Stato avrebbero da rallegrarsene.

“ Le officine governative costarono più delle altre; ce ne danno la prova le saline, la officina carte-valori; e sarebbe facile addurre fatti e ragioni. ”

Ora, o signori, voi leggete qui accuse formulate da uomini autorevolissimi, uno dei quali siede con onore nel governo del nostro paese. Queste accuse, nella sola parte che si concretano con esempi, sono ingiustificate e insussistenti.

Con qual fronte, con qual coraggio si attaccava la officina delle carte-valori, additandola come uno di quegli opifici di Stato che sono spettacoli di ozio, di disordine, di negligenza, di complicazione di funzioni?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non è la Commissione che attacca: sono le ragioni pro e contro.

Presidente. Non interrompa ora, onorevole ministro. Ella ha diritto di parlare quando vuole. Continui, onorevole Luzzatti.

Luzzatti. Io accetto lo schiarimento che il ministro mi dà; ma per la mia tesi è perfettamente indifferente; i fautori dell'esercizio privato attaccano con quelle cattive ragioni. Io ho piacere di apprendere che non è l'onorevole Genala il quale accagioni la officina carte valori di questi difetti; però leggo nella relazione proprio così:

“ Le officine governative costarono più delle altre; e ne danno la prova le saline, la officina carte-valori, e sarebbe facile addurre fatti e ragioni. ”

Ora l'officina carte-valori, ha dato questi risultati, che traggio dalla relazione ufficiale presentata dal Governo al Parlamento.

Il beneficio netto dell'anno 1882 ammonta a lire 825,897 di fronte a un capitale industriale di sole lire 526,000. Onde si vede che l'officina, non solamente paga largamente all'erario l'interesse del capitale speso, ma rimborsa anno per anno l'intero capitale. E l'illustre suo direttore pubblicamente allude ai giudizi dell'inchiesta con queste parole severe:

“ I risultati economici ottenuti dall'officina sono tali, che dovrebbero essere sodisfatti i critici più esigenti, quando ne volessero esaminare senza il velo di idee preconcepite il seguente bilancio:

Bilancio al 31 Dicembre 1882.**Attivo.**

1	{	Valore dei mobili, delle macchine e degli utensili esistenti nell'officina al 31 dicembre 1882	L.	186,649. 48	
		Valore delle materie prime esistenti nell'officina al 31 dicembre 1882	»	65,554. 13	252,203. 61
2	{	Valore dei mobili, delle macchine e degli utensili esistenti nel magazzino centrale al 31 dicembre 1882	»	2,086. 75	
		Valore della carta filigranata e delle materie prime esistenti nel magazzino centrale al 31 dicembre 1882	»	411,985. 58	414,072. 33
3	{	Valore dei punzoni, dei rami e delle filigrane custodite al 31 dicembre 1882 dall'economista dell'officina	»	328,422. 25	
		Valore dei punzoni, dei rami e delle filigrane custodite al 31 dicembre 1882 dal magazziniere centrale	»	57,796. 25	386,218. 50
4		Introiti casuali versati all'erario nell'anno 1882	L.		17,927. 01
5		Lavori diversi fatti dall'officina. Prezzo di costo	»		67,819. 71
6		Valore industriale delle carte-valori prodotte nell'anno	»		2,054,415. 22
				Totale	3,192,656. 38

Passivo.

1	Capitale al 1° gennaio 1882 (Relazione precedente):				
	Capitale industriale propriamente detto	L.	526,236. 19		
	Capitale in incisione e filigrane	»	344,360. 80		870,596. 99
2	Pagamenti chiesti nell'anno 1882:				
	Alla Direzione generale delle imposte dirette, del catasto e del macinato	L.	1,072,317. 98		
	Alla Direzione generale del debito pubblico	»	118,371. 26		
	Alla Direzione generale delle gabelle	»	12,655. 71		
	Al Ministero di agricoltura, industria e commercio	»	36,936. 14		
	All'Amministrazione generale del macinato	»	36,787. 68		
	Alla Direzione generale delle poste	»	3,166. 69		
	All'Amministrazione centrale della cassa dei depositi e prestiti	»	29,334. 60		
	Alla Direzione generale del demanio e delle tasse	»	1,917. 24		
	Alla Direzione generale del tesoro	»	22,584. 92		
	Alla Repubblica di S. Marino. Per cartoline postali	»	1,859. 05		1,335,931. 27
3	Debiti rimasti da saldare al 31 dicembre 1882:				
	Per la Direzione generale delle imposte dirette, del catasto e del macinato	»	93,546. 02		
	Per la Direzione generale del debito pubblico	»	8,753. 67		
	Per l'Amministrazione generale del macinato	»	4,749. 32		107,054. 01
4	Oggetti ricevuti senza spesa (per memoria)	L.			»
5	Locale fitto per un anno	»			34,176. 86
6	{	Deperimento delle macchine mobili. Officina. Macchine, mobili, utensili	L.	186,649. 48	
		Deperimento delle macchine mobili. Magazzino centrale. Macchine, mobili, utensili	»	2,086. 75	19,000. »
				Circa il 10 per cento su L.	188,736. 23
7	Beneficio netto	L.		825,897. 25	
				Totale L.	3,192,656. 38

“ Il beneficio netto dell'anno 1882 ammonta a lire 825,897.25 di fronte ad un capitale industriale di sole lire 526,000 circa.

“ Onde si vede che l'officina non solamente paga largamente all'erario coi suoi prodotti l'interesse del capitale speso, ma rimborsa anno per anno l'intero capitale. „

Cominciamo quindi, o signori, a sgombrare la via da quest'accusa, e riconosciamo che se tutte

le officine dessero risultati uguali, potremmo esserne sodisfatti.

Io non voglio ora, per amore della mia tesi, sforzare i paragoni; ma potrei, se il tempo non mi facesse difetto, istituire un confronto tra l'officina del consorzio delle banche, quando esisteva il corso forzoso, e l'officina governativa delle carte-valori, e questa non ne scapiterebbe, anzi primeggerebbe.

Rispetto alle saline, io mi appello all'onorevole ministro delle finanze, il quale potrebbe dimostrarci che mentre il sale costa in Italia, al momento della vendita al minuto, 6 lire in media per quintale, in Francia, ove la produzione è libera, esso costa lire 10 al quintale, esclusa la tassa. Quindi neppure le saline meritano quelle accuse che si scagliano con tanto spensierata facilità.

Ma vi è un esperimento nel nostro paese che mi pare ben più decisivo, quello della Regia dei tabacchi.

È raro che una generazione, la quale ha compiuto un grande atto finanziario che, a mio avviso, è stato anche un grande errore, e so che dicendo così io lo attribuisco a cari amici miei; quindi, o signori, nelle parole mie non potete mai travedere fini politici; io non ho che un fine politico, cioè che il Ministero che siede su quei banchi continui a governare il nostro paese... è raro che una generazione che ha compiuto, a mio avviso, un grande errore, possa vederne le conseguenze essa medesima. La stessa generazione la quale ha appaltato il cespite cospicuo per 15 anni, ebbe la fortuna di riprenderlo. E quali erano i presagi che si facevano nel 1868 quando la Regia dei tabacchi fu appaltata a una rispettabile Compagnia? Lasciamo da parte, o signori, i torbidi sospetti indegni allora, come indegni oggi, e che non possono trapelare nel Parlamento italiano, imperocchè era allora ed è adesso una guarentigia di probità, di senno, di illibatezza e di cura nel condurre questi affari il nome dei ministri del 1868 e quello dei ministri odierni.

Non è contro questo nè contro altri contratti somiglianti che io parlo, è contro l'indole loro, perchè difendo il principio che i monopoli di Stato o di fatto debbano esercitarsi dallo Stato e non per delegazione a privilegiate compagnie. Gli uomini per me sono fuori di questione, e io non credo, a mo' di esempio, che ciò che non ottennero la calda ed efficace parola e la tenacità messa in questo affare dal ministro dei lavori pubblici e la patriarcale serenità del presidente del Consiglio, l'avrebbero ottenuto la focosa eloquenza dell'onorevole Zanardelli o l'ardente eccitazione dell'onorevole Baccarini. È nell'indole di questi affari l'abbattersi in difficoltà insuperabili, se non si voglia recar danno alla patria.

Quindi mise benissimo il quesito ieri l'onorevole Peruzzi, (è il solo punto in cui io che ho sempre dissentito da lui, sono con lui concorde): o esercizio governativo stabile o queste convenzioni; perchè se si va alla ricerca di altre convenzioni ottime si muove alla ricerca di altre difficoltà e si

provocheranno le stesse obiezioni, si naufragherà contro lo stesso scoglio. Ora tornando alla Regia dei tabacchi dopo questa digressione non inutile, che cosa fu detto nel 1868? Che lo Stato avrebbe perduta una somma cospicua. E infatti, o signori, dai conti ora pubblicati intorno all'intera gestione e che figuravano egregiamente in un notevole album presentato all'Esposizione di Torino, risulta che la Regia dei tabacchi ha costato al Governo 4,600,000 lire in media nei 15 anni del suo esercizio, cioè: se non vi fosse stata la Regia, il Tesoro italiano avrebbe incassato 4,600,000 lire in più ogni anno.

Risulta, o signori, anche da quei conti che le spese di amministrazione non diminuirono; infatti il ministro delle finanze quando ebbe la fortuna, che è anche una gloria della sua amministrazione, di ripigliare la Regia, ha potuto far subito assegnamento sopra un risparmio nelle spese di amministrazione, che figura nel bilancio dello Stato. Perfino le spese medie di amministrazione della Regia e le spese medie di fabbricazione dei tabacchi crebbero durante l'esercizio della Regia e non scemarono. Sono punti tutti questi che per brevità mi permetto ora di accennare e soltanto all'uopo potrei dimostrare; e passo oltre perchè, lo ripeto, il lungo tema mi caccia.

E continuando la dimostrazione delle preconcezioni che mi pare dominassero gli egregi e onorandi uomini i quali hanno condotta l'inchiesta sulle ferrovie, passo, o signori, dagli esempi nazionali agli esempi esteri, e su questi con tanto maggior forza m'accampo inquantochè furono ricordati testè nella nostra Camera, ove dura ancora l'eco della eloquente perorazione con cui ieri il ministro dei lavori pubblici finiva il suo discorso, invocando l'esempio disastroso del Belgio, già tratteggiato a tinte fosche dalla Commissione d'inchiesta, e di cui si giovarono il relatore Barazzuoli e l'onorevole Peruzzi come una prova del cattivo andamento degli esercizi ferroviari di Stato.

Ora, o signori, mi si conceda che su questo punto io brevissimamente mi indugi, poichè qui tutti cerchiamo la verità, null'altro che la verità, e perchè questa rifulga, discutiamo; il Parlamento ha questo ufficio essenziale.

La Commissione d'inchiesta frississimamente compie un doppio lavoro; gli esercizi del Belgio che le paiono passivi li mette in mostra e li svolge, gli esercizi di Stato della Germania che sono attivi, come dimostrerò in appresso, li sottace e appena vi sorvola, perchè possono chiarire il buon successo degli esercizi di Stato, il che ripugna alla

LEGISLATURA XV — 12 SESSIONE — DISCUSSIONI — TORINO, DEL 18 DICEMBRE 1884

una tesi. Ma ben così non stanno come furono discusse e discusse in questa Camera.

Io ho qui dinanzi un documento prezioso, perchè è ufficiale, e in questo caso val più di tutte le nostre argomentazioni.

Il bilancio alla Camera Belga, nella Sessione del 1882-83, contiene il resoconto sommario delle ferrovie di Stato.

Vi si legge: «Deducendo dai prodotti netti che le ferrovie hanno procurato al tesoro durante gli anni della loro prosperità le insufficienze che il tesoro ha coperte, e quelle che avrà a coprire secondo le previsioni attuali fino al 31 dicembre 1883, si rileva che a questa data i benefici netti degli esercizi ferroviari oltrepassarono ancora per 17 milioni di franchi l'ammontare dei carichi di ogni specie, gl'interessi delle anticipazioni del tesoro essendo regolati nella ragione del 5 per cento e l'ammortamento essendo distribuito sopra un periodo di 90 anni. »

Quindi si ha da questo documento ufficiale che al 31 dicembre 1883, dopo aver detratto dagli esercizi ferroviari di Stato, cominciando dai primi tempi della loro gestione fino ad oggi, gli interessi del capitale, dopo avervi aggiunto l'ammortamento, (notate bene, o signori, noi non solo non aggiungiamo l'ammortamento, ma neppure deduciamo tutto l'interesse del capitale) si ha ancora al 31 dicembre 1883 un beneficio netto di 17 milioni di franchi.

È vero che gli esercizi in questi ultimi anni sono in disavanzo, mentre gli esercizi dei primi anni si bilanciavano in attivo, ma unendo le attività dei primi esercizi alle passività degli ultimi si ottiene ancora un reddito netto per lo Stato, dopo aver provveduto a tutte le spese. Questo è un documento ufficiale che non soffre alcuna obiezione.

Io ho la fortuna di essere legato in molta amicizia col capo del partito liberale nel Belgio, il Frère-Orban, che, prima dell'ultima crisi della quale ha parlato ieri l'onorevole Peruzzi, teneva il Governo di quel paese; e gli ho mosso le seguenti domande avvertendolo che glie le muoveva con lo scopo di trar lume per la nostra nazione dalla sua risposta; quindi io non commetto alcuna indiscrezione facendole pubbliche.

Gli ho chiesto se le Compagnie private, che esercitano le ferrovie nel Belgio, facessero un servizio migliore delle ferrovie di Stato.

Imperocchè, signori, qui abbiamo i due esemplari, non di un esercizio di Stato provvisorio, come il nostro, o di Compagnie che non sanno da mattina a sera, se vivranno o se morranno; ma di un esercizio di Stato stabile e di Com-

pagno stabilito in un paese industriale e potente, il cui commercio con l'estero, quantunque si tratti di poco più che 5 milioni di abitanti, oltrepassa il commercio coll'estero dell'Italia. Vi sono tutte le condizioni, per uno di quegli esperimenti che si potrebbero dire operati in condizioni fisiologiche.

Inoltre chiesi all'illustre uomo di Stato quali fossero le ragioni, per le quali in questi ultimi anni, l'esercizio delle ferrovie, che per molti e molti periodi era stato la vacca grassa del bilancio belga (perchè anche in Belgio i ministri delle finanze fanno come in altri paesi, e non tengono un conto separato delle ferrovie; è solo la Germania la quale ha avuto il felicissimo pensiero, come spiegherò in appresso, di render autonoma l'amministrazione ferroviaria) oggi non dia più un simile risultato o la fortuna siasi mutata.

Ecco, signori, la risposta che, se la cortesia della Camera me lo consente, io leggerò:

«Caro signore e amico,

«Voi mi domandate se le Società private delle ferrovie esercitino meglio le loro reti, che lo Stato non eserciti le proprie; e se il servizio delle Compagnie sia migliore di quello dello Stato.

«In generale il pubblico belga preferisce l'esercizio dello Stato a quello delle Compagnie.

«L'interesse di queste (delle Compagnie) non è sempre lo stesso e identico a quello del pubblico. Lo Stato, dominato dall'interesse generale, non si preoccupa delle entrate delle imprese quanto una Compagnia privata. Esso moltiplica i treni, e riduce, per quanto è possibile, le tariffe per trasporti dei viaggiatori e delle merci sulle ferrovie. Per questo appunto le spese di esercizio dello Stato sono generalmente più alte che quelle delle Compagnie. »

Voi vedete, o signori, l'uomo di scienza, il quale non esita ad affermare, che nel Belgio le spese di esercizio dello Stato sono generalmente più alte di quelle delle Compagnie. Ma soggiunge subito:

«Il paragone a questo riguardo è spesso difficile a farsi, e più spesso riesce difettoso. Non si potrebbero comparare che due servizi identici, e in tali condizioni che non ve ne esistono neppure nel Belgio.

«Le condizioni di esercizio non sono le stesse, date due ferrovie di uguale lunghezza, delle quali l'una traversa paesi che hanno una grande attività commerciale e industriale, l'altra percorre una contrada agraria. In tesi generale si può dire che le

spese più elevate per lo Stato belga rispondono ampiamente a maggiori servizi da esso resi in confronto delle Compagnie. »

Le spese consuete di esercizio nello Stato belga sono maggiori che le spese di alcune private Compagnie, quantunque ve ne siano che hanno spese maggiori dell'esercizio delle ferrovie dello Stato, e, se il tempo non mancasse, potrei farvi vedere i conti in particolare dell'uno e dell'altro tipo.

Signori, l'illustre uomo di Stato del Belgio non esita ad affermare che i servizi resi dalle ferrovie dello Stato largamente compensano le maggiori spese di amministrazione. E soggiunge:

« Ma non si può contrastare che si debba fare una parte alla deficienza d'interesse personale, come negli affari privati, nell'assenza dello stimolo che esiste nelle compagnie, di assicurare la remunerazione dei capitali impegnati. »

Il Frère Orban riconosce lealmente il punto deficiente dell'esercizio di Stato, cioè, nello stimolo minore che nell'esercizio di Stato vi è a sospingere o svolgere le imprese e trarne il massimo profitto.

Il Frère-Orban non appartiene a quella categoria di pubblicisti i quali hanno l'abitudine di trovare che nella loro tesi vi sono tutte le ragioni, e nella tesi dell'avversario tutti i torti. Nello scienze sociali queste linee così nette non esistono che per i dogmatici che hanno gli occhi miopi; le questioni di tal fatta hanno sempre una somma di vantaggi e di danni. E bisogna tenere per quella soluzione, nella quale i vantaggi superano i danni.

Sarebbe pazzia il disconoscere che ognuna di queste soluzioni diverse ha i suoi vantaggi e i suoi danni specifici, intrinseci, inerenti ad esse. (*Benissimo! Bravo!*)

« Mano mano che l'esercizio si perfeziona (udite la profezia dell'uomo che si è associato col Rogier alla grande fondazione delle ferrovie di Stato nel Belgio) è probabile che si giunga come per la posta ad un servizio migliore e più economico di quello delle compagnie. »

Anche lo Stato, come lo ha chiarito nelle amministrazioni delle poste e dei telegrafi, può migliorare e perfezionare la sua gestione, non è condannato all'impotenza nei paesi veramente progressivi.

E soggiunge:

« Lo Stato conservando la direzione generale delle tariffe potrebbe forse affidare alle Compagnie

la cura di fornire i treni necessari; ma è un punto che si dovrebbe studiare e studiare. »

Il Frère-Orban accenna a una soluzione che fu ricordata più che studiata dalla Commissione d'inchiesta parlamentare italiana; al contratto in cui la direzione delle tariffe e le condizioni supreme del servizio rimangono nella balla dello Stato, e dall'altra parte vi siano uno o più vettori che s'incarichino di tutta la parte industriale del trasporto per ferrovia. Era il contratto cui s'informava sostanzialmente il progetto presentato nel 1874 dall'illustre Spaventa, e che si chiama contratto di trazione. Ma gli avversari mi diranno: tutte queste spiegazioni stanno bene, ma il disavanzo c'è. Sicuro che c'è negli ultimi esercizi, ma per ragioni diverse da quelle indicate. Mentre nel periodo dal 1853 al 1867 i carichi dei capitali dovuti al Tesoro per le ferrovie erano di 7 milioni, mentre erano 11 milioni dal 1868 al 1872, salirono dal 1873 al 1877 a 25, dal 1878 al 1882 a 42 milioni; cioè queste ferrovie Belge hanno un aumento progressivo di capitali presi a prestito per acquistare le ferrovie. Basta che voi pensiate all'acquisto della ferrovia del Lussemburgo, a tutti quei riscatti che il Belgio, per la sua sicurezza politica, militare, sociale, dopo il 1870, posto tra la Francia e la Germania, ha dovuto operare, mosso da un grande concetto nazionale che ha dominato quel piccolo paese, fiero della sua indipendenza e non esitante dinanzi ai maggiori sacrifici, per farvi la ragione chiara degli ultimi disavanzi.

Ma questo non è una colpa dell'esercizio di Stato, è l'effetto di una politica troppo audace, troppo ampia nei riscatti ferroviari.

Aggiungendo rotte non attive alle attive si è caduti nel disavanzo. Il che non dipende dall'esercizio di Stato, dipende da quella malattia delle ferrovie che ci è stata dipinta con colori così vivaci in questa Camera dall'onorevole Gabelli, la quale è una gloria o un tormento del nostro secolo ed assale tutti i paesi. Quando esaminiamo il bilancio delle finanze riconosciamo tutta questa malattia, poi quando discutiamo il bilancio dei lavori pubblici tutti noi impazienti di più rapido progresso, dimentichiamo i giuramenti fatti sul bilancio del Ministero delle finanze, con mirabile disinvoltura. Così si fa anche nel Parlamento belga!

Ma vi è un altro punto fondamentale, signori, e che vi spiega questa distribuzione del bilancio negli ultimi tempi: la riduzione delle tariffe. Se io avessi qui il tempo che mi occorrerebbe

per illustrare questa materia, se io potessi disporre, come il mio amico personale Sanguinetti, di una trilogia wagneriana (*Si ride*), del che io non ho neppur la più lontana idea di minacciare la Camera, sperando di potere fra breve finire, se io potessi disporre di tanto tempo, mi sarebbe facile fare un paragone fra le tariffe ferroviarie del Belgio e quelle dell'Italia, dell'Italia a stile antico, dell'Italia a stile riformato, dell'Italia a stile riformato all'ultimissima maniera. (*Si ride*) Ed allora risulterebbe che il Belgio, per fare una politica economica di prim'ordine, ha sacrificato una parte delle entrate nette del suo bilancio a fine di potere operare audacissimi ribassi nelle tariffe ferroviarie, specialmente per attrarre i trasporti ad Anversa, uno dei primi porti del mondo. Il ministro delle finanze Graux, anch'egli ornamento del partito liberale, esaminando questo stato di cose osserva che, considerata dall'aspetto delle tariffe, la perdita del bilancio delle ferrovie equivale a uno sgravio d'imposta, utile a tutto il paese.

Così spero di aver chiarito l'equivoco di queste ferrovie di Stato in disavanzo colle quali si perturbano le nostre fantasie. Imperocchè possiamo e dobbiamo discutere a fondo se convengano meglio le convenzioni o l'esercizio di Stato, ma nessuno può dubitare che sarebbe, più che un errore, una colpa l'introdurre una causa necessaria di disavanzo nel bilancio del nostro paese.

Ora, o signori, è inutile che io faccia rilevare in questa Camera la differenza tra un esercizio condotto nelle condizioni del Belgio e l'esercizio delle ferrovie nostre, in cui il capitale ferroviario ottiene una remunerazione dell'uno e mezzo per cento.

Non è serio pensare agli ammortamenti. In Italia eserciti lo Stato, o esercitino le Compagnie, i dati essenziali di queste condizioni finanziarie non mutano e le ferrovie saranno in disavanzo per molto tempo o più se se ne apra di inutili. Se vi fosse un metodo di esercizio di ferrovie che potesse mutare il passivo in attivo e l'attivo in passivo, allora l'arte di Stato sarebbe in verità molto facile.

E passo ad altro tema. La Commissione d'inchiesta, o signori, non potendo consigliare all'Italia di rivendere le ferrovie per consegnarle a concessionari che le esercitino alla maniera francese, poichè le condizioni economiche del paese non vi si piegherebbero, per obbedire al suo ideale, che io profondamente rispetto, quantunque non vi partecipi, non potendo suggerire

l'esercizio di Stato, ha avuto un barlume di rivelazione in un contratto che ha scoperto nell'Olanda. La Commissione d'inchiesta lo ha dipinto come la forma preferibile dei contratti di esercizio.

Un autorevolissimo interprete della Commissione d'inchiesta, il mio illustre amico personale Brioschi, così scrive: "Lo Stato olandese è proprietario di circa 1300 chilometri di ferrovie e fin dall'anno 1883 ne dette in appalto l'esercizio ad una compagnia; il contratto modificato parzialmente nell'anno 1875 è tuttavia in vigore: ogni più minuta ricerca sugli effetti di esso si è imposta quindi da sè alla Commissione.

"Il risultato di questa trovai negli atti della Commissione d'inchiesta, ed io mi guarderò bene dal ripeterlo." E negli atti della Commissione d'inchiesta si esamina questo contratto, e quantunque la Commissione deplori di non averlo potuto studiare sul luogo, tuttavia lo trovò abbastanza soddisfacente per proporlo al nostro paese. Quindi, signori, è dall'Olanda, che per confessione della Commissione d'inchiesta, abbiamo tratto il tipo di questo contratto di partecipazione al prodotto lordo.

Mi ha presa una grande vaghezza, curioso come sono ed incredulo per natura in questa forma di esercizio di studiare sul luogo, in Olanda, l'indole di tal contratto, munendomi di tutti i documenti che la cortesia d'amici e di amministratori di quelle ferrovie mi ha fornito, o provvedendomi anche dei documenti che in Germania e in Francia si venivano pubblicando intorno all'esperimento olandese. Del che io credo che gli onorandi uomini, i quali hanno elaborato il rapporto per incarico della Commissione d'inchiesta, devono essermi grati; imperocchè, nessun maggiore pregio può essere attestato a un lavoro di tanta mole, che quello di studiare minutamente e di riscontrare pazientemente tutte le asserzioni e le ricerche ufficiali.

Ora, o signori, io ho qui (e non vi spaventerò con questo volume) i risultati delle mie inchieste. E sono diversi da quelli i quali si affermano nella relazione parlamentare. (*Movimenti*)

Appunto nel 1881, quando usciva il rapporto della Commissione d'inchiesta italiana, il contratto olandese si metteva sotto inchiesta in Olanda. (*Ah! ah!*) Su proposta di un egregio uomo, il signor Tak, che era stato ministro nei Paesi Bassi, fu fatta una mozione alla Camera dei deputati intesa a introdurre l'esercizio di Stato; cioè il signor Tak domandava insieme ad alcuni colleghi suoi che si nominasse una Commissione d'inchiesta,

motivandola con manifesta predilezione per l'esercizio di Stato. Nella relazione che accompagnava questa proposta si ricordavano gli esercizi di Stato del Belgio e della Germania come modelli, i quali eccitavano l'invidia degli olandesi. Ma la Camera olandese, per le condizioni finanziarie e per altre ragioni, che io qui per istudio di brevità non dirò, non accettò *a priori* la conclusione dell'esercizio di Stato; ma tuttavia acconsentì che si facesse l'inchiesta, riconoscendone la somma convenienza. Il presidente, se non erro, fu lo stesso signor Tack. Il rapporto ne è pubblicato; ed il signor Claus che lo ha illustrato in tedesco, lingua che io capisco, mentre la olandese non la mastico, così riassume testualmente queste conclusioni nell'*Archivio per le ferrovie prussiane*, del 1883:

“ Come un mezzo di migliorare la situazione e di togliere i difetti dell'esercizio appaltato olandese (anche in Olanda si ammettono i difetti dell'esercizio olandese) alla Commissione fu da parecchie parti raccomandata l'assunzione di tutte le ferrovie od almeno delle principali per parte dello Stato.

“ Furono discussi anche i vantaggi e i danni dell'esercizio governativo rimpetto al privato. „

Lo Stato (dice la relazione olandese a questo riguardo) può meglio adoperarsi negli accordi per regolare i commerci e in altre circostanze ferroviarie, meglio delle Compagnie private. I riguardi militari, quantunque in Olanda siano minori, tuttavia non si devono negligenza. Lo Stato, come esercente delle ferrovie, può porsi innanzi all'interesse generale senza essere costretto di chiedere ai risultati finanziari delle singole Compagnie i suoi disegni. L'esempio del Belgio dovrebbe essere imitato (dice il rapporto olandese) dove si è chiarito tanto buono e utile per gli interessi di quel paese.

Tuttavia nonostante che nel rapporto olandese si trovi questo brano che vi ho citato si è evitato di dar un voto sull'esercizio di Stato, perchè le condizioni finanziarie e le condizioni in cui il contratto d'appalto è fatto non permettono in questo momento una conclusione utile; e la Commissione si era prefissa di far solo proposte che possano avere un utile effetto.

Tuttavia riguardo alle tariffe vorrebbe fossero fatte in modo più confacente al servizio pubblico, e ragiona intorno a una maggiore azione dello Stato in queste Compagnie.

Quindi siamo ben lontani dalla perfezione!

Il contratto olandese è un semenzaio di controversie. Ho qui l'elenco di alcune liti principali alle quali ha dato luogo in Olanda la

applicazione del contratto, e potrei indicarvi anche sommariamente le ragioni di queste liti che hanno il loro riscontro in parole più o meno ambigue del contratto. Poichè, per quante ingegno si adoperi nella compilazione di questi contratti, la ambiguità vi è sempre grande, ciò che si prevede è meno di quel che si dimentica.

Una delle principali cagioni di dissidi e di liti in Olanda deriva dai fondi di riserva: cioè, si disputa continuamente fra le Società e lo Stato quali siano le opere che vanno ammesse fra le spese di esercizio e quali debbano essere registrate a carico dei fondi di riserva; intorno a questo punto fervono delle liti che durano ancora.

Darò con un esempio alla Camera il concetto più chiaro dell'indole di queste liti che derivano dalla forma dei contratti.

In questi ultimi anni si è applicato in tutte le grandi stazioni il sistema dei segnali con piattaforme centrali. Ora, questa è spesa di esercizio, o è spesa di patrimonio delle strade? Per lo Stato olandese questa è una spesa di esercizio; poichè nel contratto olandese è detto che la Società deve esercitare le ferrovie nei modi delle migliori ferrovie di Europa, e lo Stato sostiene che la spesa debba andare a conto dell'esercizio; per contro la Società afferma che debba caricarsi sui fondi. Colà disputano da parecchi anni su questo punto con quella flemma olandese che fa riscontro alla furia di altri popoli. (*Si ride*) Inoltre, o signori, in Olanda i fondi di riserva sono amministrati in parte dallo Stato, in parte dalla Compagnia. Lo Stato non trova mai abbastanza giustificato che la Compagnia se ne serva. E non si esce da questo dilemma: o i fondi di riserva sono amministrati avaramente dallo Stato, o conceduti liberamente alle Compagnie; nel primo caso sono continui i ritardi e gli inciampi; nel secondo caso vi è il pericolo che si alleggeriscano ad arte le spese di esercizio per caricarne i fondi.

Allego un esempio, perchè la lucida parola dell'onorevole Corvetto o dell'onorevole Curioni potrà ammaestrarmi, potrà togliermi un dubbio. Nei nostri contratti è detto che quando si mutano le rotaie di ferro in rotaie d'acciaio, il ferro vecchio che si trae dalle rotaie smontate, se non va a risarcire altre rotaie di ferro, nel qual caso le Compagnie l'otterranno gratuitamente, si vende, e il ricavo si assegna a beneficio dei fondi. Ora, data questa disposizione, non vi sarà una continua tendenza nelle Compagnie ad adoperare

il ferro vecchio delle rotaie disfatte, a risarcire quelle che sono ancora di ferro? Ed in tal guisa non vi sarà un ritardo per l'armamento in acciaio delle ferrovie italiane?

Ecco un dubbio che sorge dall'indole di questi fatti e dalla distribuzione dei fondi.

Epilogando il mio discorso intorno a questo punto, pare a me che la Commissione d'inchiesta si sia troppo affrettata ad additare all'Italia come un contratto tipo quello dell'Olanda; il contratto olandese è molto discusso anche in Olanda; è stato già cambiato alcune volte, il che prova la difficoltà continua che vi è a sistemare bene questa forma di contratti. E l'ultimo rapporto della Commissione d'inchiesta e gli scritti ufficiali della Francia (Rapporto Jacquin e Cristophle) e il compendio dei litigi di cui vi ho parlato mi dispensano dal discorrerne più a lungo.

Si affacciano ora, o signori, alcune obiezioni che forse mi potranno esser ritorte dai fautori dei fondi di riserva e sulle quali sento l'obbligo d'indugiarmi.

Io sono fautore dei fondi di riserva e credo che una delle opere più pregevoli della Commissione d'inchiesta ferroviaria e per cui non va ad essa misurata la lode, stia nell'evidenza in cui ha messo la bontà dei fondi di riserva. Anche per questo solo titolo già sarebbe meritevole dell'encómio e della riconoscenza del paese e del Parlamento italiano.

Mi permettete che io investighi, perchè forse la ricerca non è trita, quale sia l'origine dei fondi di riserva? L'origine dei fondi di riserva è in una istituzione di Stato. Essi nacquero in Germania; naturalmente ogni ferrovia privata anche in altri paesi aveva sempre il fondo di riserva, di previdenza, cioè non disponeva di tutti gli utili, pensando che i materiali si consumano, ma la teoria vera e propria dei fondi di riserva nacque in Germania; e questa teorica si collega colle ferrovie di Stato. I ministri delle finanze in Germania, come quelli d'Italia e di tutti gli altri paesi, avevano la tendenza a ingrossare i proventi ferroviari invece di provvedere alle restaurazioni, ai risarcimenti e ai consumi del capitale ferroviario. È un appetito naturale, istintivo. (*Si ride*)

I ministri delle finanze nel Belgio, come si è visto, negli anni delle vacche grasse si sono dimenticati che sarebbero venuti quelli delle vacche magre, e hanno speso in opere utili tutti i proventi netti delle ferrovie. Ora in Germania, dove la scienza della finanza e di Stato ha progredito assai più che in Italia, (molti di noi che cri-

ticano quei dotti, non li intendono) in Germania si è istituito il fondo di riserva come una difesa dell'economia nazionale contro il ministro delle finanze, onde gli esercizi ferroviari ottenessero tutto ciò di cui hanno bisogno per potersi svolgere, in materiale, in macchine, rotaie, riccamente e fortemente.

La ferrovia deve bastare a sè medesima, ma perchè possa bastare a sè stessa bisogna che sia dotata de' suoi fondi di riserva, vale a dire che, dopo aver provveduto alle spese d'esercizio, prima di detrarre gli interessi del capitale e gli ammortamenti, si provveda a questo fondo di riserva, di previdenza come lo chiama egregiamente il ministro dei lavori pubblici; e che in Prussia è distinto in sei classi. E così si è raggiunta in Germania anche la stabilità del bilancio dello Stato, imperocchè le migliori finanze sono quelle che vanno d'accordo colla migliore economia.

Fatalmente nei paesi come il nostro, nel quale abbiamo bisogno spesse volte di far tegna di ogni fuscello, e l'azione della finanza è spesso in contrasto colla pubblica economia, si trovano maggiori difficoltà nel privarsi del provento delle ferrovie per metterlo al sicuro nei fondi di previdenza. Ma il Ministro delle finanze in Germania sapendo rinunciare a questo maggior provento negli anni buoni, è riuscito a dotare le ferrovie dei loro fondi di riserva, cosicchè in quel paese sono ora gli stessi fondi di riserva che alimentano le ferrovie, e non vi è più bisogno, o pericolo, d'intaccare il bilancio dello Stato. Se così si fosse fatto nel Belgio, oggidi il disavanzo non sarebbe apparso. E notate, o signori, che in Germania, oltre il fondo di riserva, vi è anche il fondo d'ammortamento del capitale ferroviario. Non so ora precisamente la cifra, ma c'è una ultima legge in Prussia che stabilisce questo fondo per l'ammortamento del capitale, se non erro, a tre quarti per cento all'anno. Così si assicurano solidamento e sulla stessa base gli esercizi di Stato e la pubblica finanza.

In Olanda i fondi di riserva come sorgono?

Passarono per un processo che pare diverso dal tedesco, ma che è lo stesso; in Olanda era lo Stato che voleva premunirsi contro i pericoli di una Compagnia appaltatrice, la quale sfrattasse il demanio ferroviario a proprio beneficio e a danno degli interessi generali. Quindi il fondo di riserva che era in Germania un mezzo con cui l'economia nazionale si difendeva dalle velleità naturali del ministro delle finanze, è diventato in Olanda il modo con cui lo Stato rappresentante l'utilità generale, si salva dall'ingordigia delle Compagnie

LEGGI DELLA CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE — ANNO 1904 — TORINO, DEL 19 DICEMBRE 1904

appetibili. Epperò in Olanda una parte di questo fondo di riserva non è amministrata dalla Società, ma direttamente dallo Stato.

Tuttavia sia qualsivoglia l'origine storica dei fondi di riserva a noi basta scolpire il loro carattere essenziale tecnico economico e finanziario; esso non solo si concilia coll'esercizio di Stato, ma vi trova la sua espressione ed applicazione più piena. Ma chiameremo noi ferrovie di Stato le nostre amministrare in quel periodo di esercizio provvisorio?

Esso fu la calunnia e la parodia dell'esercizio di Stato. (*Bene!*)

Parodia, calunnia, epigramma di esercizio di Stato provvisorio; condannato dai ministri che lo governano, dai direttori generali che lo amministrano... come si può confondere con quell'esercizio di Stato tipico fondato su organiche amministrazioni e su leggi stabili, e su provvedimenti economici sani?

Fondandosi sui nostri errori e sulla nostra mala esperienza come si può osare di condannar gli esercizi di Stato della Germania?

Non è stato un esperimento chiaro, nè un esperimento fisiologico, è stato *l'experimentum crucis* delle ferrovie italiane.

Però, o signori, anche su questo grande colpevole dell'esercizio di Stato provvisorio, sul quale ieri distillò la sua attica parola l'onorevole Peruzzi, anche su questo esercizio provvisorio del quale io sono il primo a riconoscere gli errori e mi dolgo che l'onorevole Baccarini segnatamente, che più ne aveva la competenza, non l'abbia meglio ordinato, nonostante il modo con cui fu condotto questo esercizio di Stato dell'Alta Italia, rimane a fare qualche osservazione.

Nell'attivo di questo bilancio provvisorio vi è un aumento notevole dell'entrata; cosicchè il traffico non è stato impedito dall'esercizio di Stato: una modificazione notevole delle tariffe e dei servizi, che indicherei se il lungo tema non mi cacciasse; infine, signori, una efflorescenza rapida, anzi troppo rapida, in alcun punto dell'industria nazionale. Dico troppo rapida, perchè per esempio, l'industria dei vagoni (come ho dimostrato altra volta in questa Camera, nella mia relazione sulla tariffa doganale) l'industria dei vagoni ha oggi l'offerta superiore alla domanda.

È questo un difetto dell'esercizio di Stato provvisorio fatto senza sistematiche norme; quando invece di difendere l'industria nazionale, ottima cosa, si vuol anche talvolta adularla, il che va male.

Io ho detto in questa Camera, che non riconosco

questo diritto divino, contenuta quella dell'industria nazionale. (*Benissimo!*)

Oggidi vi sono più fabbriche che domande di vagoni.

E siamo giusti: se il mio amico il ministro di agricoltura e commercio, mettendosi d'accordo coll'illustre ministro delle finanze... (*Oooh!*) (io li epiteti li do perchè li sento), mettendosi d'accordo con lui, non provvederanno a studiare un rimborso dei dazi che colpiscono le materie introdotte per costruire i vagoni che si fanno in Italia, ci sarà una esuberanza di prodotto, che si tradurrà in chiusura di fabbriche ed in nuovi scioperi. Imperocchè io sono pieno di baldanza per l'avvenire della mia patria, e credo che potremo provvedere di vagoni quei paesi del Mediterraneo, ai quali una volta fornivamo i prodotti industriali; e che ora cominciano già a svolgere le loro ferrovie; la Grecia, per esempio, ed altri paesi che ci stanno di contro sul nostro mare. Io so per esempio che un contratto di vagoni in Grecia non lo si potè fare, non perchè i prezzi (come l'ho dimostrato nella mia relazione sulla tariffa doganale) non fossero uguali ai prezzi del Belgio (oramai i prezzi italiani stanno sotto gli stranieri) ma per ragione dei dazi e per l'aggravio maggiore che ne deriva nell'acquisto della materia prima.

Quindi anche l'esercizio di Stato, condotto male, in condizioni inorganiche, senza fondi di riserva, ha dato qualche buon effetto. E qual colpa ne ha l'esercizio di Stato, se come si dice, si è ingrossato troppo il personale? Che colpa ne ha l'esercizio di Stato, se lo si è intorbidato con gente non abbastanza competente?

Prima che s'introducessero le norme, gli esami, le discipline negli impiegati dello Stato, non abbiamo avuto anche in tutti i rami dell'amministrazione pubblica dei grandi disordini? Ma invece di mettere in regia la dogana (sapete che fu anche proposto in omaggio al precetto che lo Stato fa una cattiva amministrazione, di mettere pure in regia anche la dogana) invece di mettere in regia la dogana, il ministro delle finanze egregiamente aiutato dal suo direttore generale si è accinto a un'opera gloriosissima e si è ottenuto questo risultato; prodotto raddoppiato, contrabbando diminuito, e sarebbe anche diminuito di più, se il Governo italiano avesse avuto il coraggio di resistere almeno a paesi piccoli.

E ora sono giunto a quella parte della mia dimostrazione in cui devo affrontare tutti i giudizi e tutti i pregiudizi contro l'esercizio di Stato, devo purgarlo di tutti quei peccati che facilmente si attribuiscono ad esso.

Poniamo anche che l'esercizio di Stato sia meglio organizzato.

Come si salverà dai suoi grandi difetti, e prima di tutto dall'accentramento burocratico? L'onorevole Prinetti salutava questo progetto di legge un principio di decentramento finanziario. Quindi se questo progetto di legge rappresenta il decentramento finanziario, l'esercizio di Stato trae seco l'accentramento burocratico, la corruzione e l'influenza parlamentare; l'esercizio di Stato è un esercizio parlamentare; e gli esercizi parlamentari portano nelle amministrazioni delle ferrovie tutti i vizi che l'indebita ingerenza del Parlamento partorisce.

Ora, signori, permettete che io non vi risponda con una teoria la quale potrebbe essere sempre sospetta, ma con un esempio, con quell'esempio che io avrei amato che la Commissione d'inchiesta avesse svolto con accuratezza uguale a quella onde ha rincruditi i difetti dell'esercizio di Stato nel Belgio; voglio alludere all'esempio della Germania. Un uomo grande davvero, che io non ricordo mai, o signori, senza profonda commozione e di cui fu troppo parlato in questi giorni, (intorno alla religione della sua tomba, ch'è sacra all'Italia, si conviene il silenzio e non rettificherò io ora le idee che gli furono attribuite in questa controversia) l'onorevole Sella, nel 1882, quando io feci un viaggio in Germania, con una lettera nobilissima che conservo e che quando potremo dire le opinioni degli uomini grandi che hanno onorato il nostro paese, senza che possano pregiudicare le nostre controversie presenti, pubblicherò, mi dava l'incarico, suggerendomi alcuni nomi di amici suoi illustri in questa materia, di esaminare quali fossero gli ordinamenti organici stabili degli esercizi di Stato in Germania.

Io, signori, che professava verso l'onorevole Sella quel culto di obbedienza che ho sempre mostrato ai grandi uomini che onorano la nostra patria, mi accinsi con grandissima cura a questo compito. Riassumerò i risultati delle mie indagini, se la Camera me lo permette, se essa trova che ai fautori dell'esercizio di Stato sia lecito, dopo tante accuse ingiuste, dimostrare come quello si sia svolto nel modo più sano, più morale.

Presidente. Desidera riposare?

Luzzatti. Grazie, non ho proprio bisogno di riposo.

Diceva oggi il mio amico Pozzolini: datemi uno Stato così forte, senza parlamentarismo così invadente, come la Germania, e allora potremo discu-

tere dell'esercizio di Stato. Ma, o signori, intendiamoci bene: noi siamo tutti fautori del regime parlamentare; se non altro perchè siamo qui uomini parlamentari. È un regime, se così vi piaccia, tutt'altro che ideale; è il meno cattivo che si conosca, nè ancora gli studi delle scienze sociali ne hanno saputo sostituire un'altro.

Ve n'è un'altro, ma non è compatibile col regime monarchico. Un regime costituzionale non parlamentare è il regime degli Stati Uniti d'America. Ma allora, quando vi è un Parlamento da cui non escono i ministri, dove le maggioranze parlamentari non additano al capo dello Stato i ministri, bisogna che si nomini per elezione il capo dello Stato. Infatti negli Stati Uniti d'America non vi è il regime parlamentare, ma anche il capo dello Stato è sottoposto alla elezione. Fuori del regime parlamentare non vi è che la monarchia costituzionale storica, come la si svolge in Prussia, la quale ancora vi si avvia necessariamente e fatalmente.

Ora se non si salva il regime parlamentare, il solo possibile, da quest'accusa che noi stessi gli scagliamo di continuo, è evidente, che noi non liquidiamo soltanto l'esercizio delle ferrovie dello Stato, ma liquidiamo lo Stato.

Con troppa disinvoltura e facilità si afferma che gli esercizi di Stato si traducano in esercizi parlamentari, e che il regime parlamentare, essendo quello col quale penetrano nell'amministrazione dello Stato le corruzioni, le influenze, i desideri sani e malsani, le cupidigie di tutti noi e dei nostri elettori, è incompatibile con un sano ordinamento delle ferrovie, nè ci accorgiamo, o signori, che, così ragionando, è lo Stato che decapitiamo con le sue mille influenze molteplici e molto maggiori di questa piccola e non quotidiana influenza dell'esercizio delle ferrovie.

Infatti, o signori, dal 1878 ad oggi qual'è il deputato che venne in questa Camera a chiedere al ministro che modificasse le tariffe ferroviarie? Ci sarà stato l'onorevole Nervo, il quale, con quel suo affetto costante e generico che ha per l'economia nazionale, ha più volte indicato che si doveva modificare la tariffa *a, b, c*, ma non come tariffa che servisse a questo o a quel luogo, ma per amore dell'economia nazionale. Sarò stato anch'io, un altro Cireneo dell'economia nazionale nella nostra Camera (*Si ride*), che avrò espresso molti desideri somiglianti; ma qual'è il deputato il quale sia venuto, per interesse del luogo natio o dei suoi elettori, a formulare siffatte domande? Per contro, o signori, qual'è il deputato che, per interesse del luogo natio, non sia venuto in questa Camera a

domandare una ferrovia? Sono pochissimi quelli che possono dire: io.

Il mio egregio amico Gabelli, austero, catoniano, astemio in materia ferroviaria, è uno dei pochi che possa gridare l'orgoglioso *io* in questa Camera.

Liroy. Anch'io!

Luzzatti. Credo che non siamo in molti. A me pare di non appartenere a questa categoria e di avere una piccola ferrovia sulla coscienza. (*Ilarrità*)

Che cosa dice, onorevole Salaris?

Presidente. Non interrompano, onorevoli colleghi!

Luzzatti. Le interruzioni mi fanno bene.

Risponderò poi anche all'onorevole Salaris.

Ben più funeste appajono le influenze che si sono manifestate in questa Camera, che si sono manifestate in tutte le altre Camere per le costruzioni ferroviarie, che fanno capolino anche oggi in questa legge, con i mille nuovi chilometri di ferrovie, i quali nelle nostre condizioni finanziarie aumentano il lusso carnevalesco di ferrovie non sopportabile, ed esacerbano la nostra politica finanziaria, la quale aggrava le spese delle costruzioni ferroviarie e così si contende di sgravare le imposte che pesano sull'agricoltura. (*Bravo!*)

Ma allora, signori, per far salvare la finanza italiana dalle ingerenze indebite delle nuove costruzioni ferroviarie, le cui influenze elettorali sono così manifeste, bisognerebbe sopprimere il Ministero dei lavori pubblici. Un Parlamento arbitro delle costruzioni ferroviarie è ben più pericoloso di un Parlamento sindacatore di un esercizio ferroviario ordinato con stabili leggi.

E infatti un uomo di Stato inglese ha detto che se in Inghilterra vi fosse un Ministero dei lavori pubblici a uso italiano e francese, il Parlamento inglese offuscherebbe lo splendore della sua illibatezza. E con questa forte osservazione alludeva segnatamente alle costruzioni ferroviarie e non agli esercizi!

Volete voi, o signori, salvarvi dalle influenze che si temono nell'esercizio ferroviario? Cominciate a salvare dalla influenza parlamentare tutta la nostra amministrazione. Fate la legge che il nostro illustre filosofo della amministrazione italiana, l'onorevole Spaventa (imperocchè quando egli parla mi pare di sentire la saviezza della filosofia, che detta leggi ad un popolo libero), fate la legge che l'onorevole Spaventa ha chiesta per limitare l'arbitrio dell'amministrazione, e allora voi avrete temperate le influenze del parlamentarismo nell'amministrazione. (*Bene!*)

O voi considerate tutto il problema in sè stesso, o voi non avete il diritto di considerarlo soltanto per l'esercizio di Stato delle ferrovie. O il problema è più vasto, o non esiste neppure per le ferrovie di Stato.

Ma, continuando ad affacciare queste obiezioni, che mi paiono le più appariscenti, le più petulantanti, (*Oh!*) ma non le più sostanziali... dico *petulantanti* nel senso pretto, le più *impressioniste*, ma non le più sostanziali, osservo: queste ingerenze parlamentari coll'esercizio di Stato delle ferrovie non possono essere temperate?

Vedete un poco, o signori, con quale accorgimento in Germania si è presentato e risolto questo problema. *Meglio che un Demostene parla l'azione*, dice un grande poeta ungherese; un esempio insigne val meglio di un lungo discorso. Noi crediamo sempre che ferrovie di Stato in Germania significhino ferrovie accentrate; invece le ferrovie di Stato tedesche sono le più discentrate del mondo.

La stessa Commissione d'inchiesta, quantunque si dolga che, per la loro complicazione, non possa esaminare e svolgere (adopera la parola *sistemi complicati*) tutti gli ordinamenti delle ferrovie di Stato, tuttavia ne dà qualche traccia, che è esattissima, ma che non basta per illuminare intieramente il problema.

Pigliate la grande rete prussiana, e vedete come si svolge; e ditemi, signori, in buona fede se in tre o quattro mesi (vedete come sono giovane) non si potrebbe fare lo stesso nell'Alta Italia e nelle Romane, con gli elementi di cui dispone il nostro paese in materia di ferrovie, e con uomini di Stato attissimi a fare ciò, con lo stesso ministro dei lavori pubblici, che è uno dei più resistenti, e lo dico a suo onore, alle influenze parlamentari. Come si presentò il problema ferroviario ai governanti della Prussia? Per ragioni che qui è inutile dire e che non sono soltanto, onorevole Pozzolini, nè politiche, nè militari (sarebbe un po' troppo lungo investigarle tutte), si è accolta in Prussia la politica del riscatto. Il Governo prussiano si trovava nel 1879 con un cumulo di ferrovie riscattate; ho qui l'elenco dei riscatti successivi. Si trattava di compagnie amministrate in modo diverso, con abusi diversi, con privilegi diversi, come avviene sempre in queste materie.

Era cosa ben più difficile della gestione delle due Compagnie ferroviarie dell'Alta Italia e delle Romane assunte dal Governo. Si trattava di Compagnie grosse, medie, piccole, che si stringevano nelle mani di quel Titano dell'ammini-

strazione che è il cancelliere detto di ferro; e qui si trattava proprio di un affare ferreo per la sua importanza. (*Si ride*) Ebbene, cosa pensarono gli amministratori prussiani? Invece di riconoscere la loro impotenza a migliorare queste amministrazioni e di affidarle all'industria privata, secondo il ragionamento italiano e il francese, dissero: ma perchè lo Stato sarà non idoneo a eseguire un compito molto minore che quello di condurre bene un grande esercito? una grande marineria o la pubblica finanza? In tutti questi affari vi sono elementi più nuovi e incerti che nell'esercizio delle ferrovie, i quali sono dominati ogni di più dalla scienza con tanta precisione che si fondano sopra di essi i contratti di appalto e i fondi di riserva.

Ebbene, lo Stato prussiano ha detto: miglioriamo l'amministrazione; fondiamo in un nuovo tipo, in un nuovo stampo tutte queste gestioni diverse e facciamone un getto nuovo di bronzo che resista alle avversità del tempo.

Vi era in Prussia, come ministro dei lavori pubblici, un uomo che non ha grande fama, ma è un amministratore sagace, esperto, il ministro Maybach.

Un ministro ad uso francese o italiano, che cosa avrebbe pensato? Costringere tutto nelle mani dello Stato; una direzione generale delle ferrovie; e poi, ispettori dipendenti dal Ministero centrale; e poi, Consigli di amministrazione, nominati dal Governo, e giù, giù. In tal guisa, si sarebbe sovrapposta una burocrazia a una burocrazia; ed eretta la solita piramide, col ministro al vertice, onnipotente, onnisciente.

Queste sono le fantasie amministrative a uso italico-francese; non sono, o signori, i disegni meditati a uso tedesco. La Germania non è un paese parlamentare; ma è un paese liberale. Io conosco dei paesi molto parlamentari e nei quali la libertà sufficiente (*Si ride — Mormorio*) è temperata da un accentramento veramente burocratico o cinese. (*Si ride*)

Il pessimo dei parlamentarismi è quello il quale non poggia su forti libertà e autonomie locali e su chiari e stabili decentramenti. I forti decentramenti e le forti libertà locali temprano i difetti dei cattivi parlamentarismi. E gli Stati della Germania possono godere libertà, prosperità e amministrazione sana, anche senza reggimento parlamentare; e questo lo devono non già alla mancanza del reggimento parlamentare a cui io credo, ma a un grande tesoro di libertà e di autonomie locali che fino a un certo punto li compensa del difetto di reggimento parlamentare. Se fossi posto

nel dilemma di scegliere fra il Parlamento e le libertà locali, dall'aspetto scientifico e pratico, sarei molto imbarazzato nella scelta.

Ora, che cosa ha immaginato il ministro Maybach? Un regime decentrato. In ciò è la novità dell'ordinamento.

I tipi tedeschi dell'amministrazione di Stato sono ancora diversi; si incomincia dal tipo württembergese, il meno decentrato, quello che ha ancora la forma primordiale: la direzione generale delle ferrovie, congiunta alle poste e ai telegrafi, poichè colà non è avvenuto ancora il lavoro di specializzazione dei vari servizi. Dal Württemberg si passa all'amministrazione badese, ordinata meglio nel senso del decentramento; poi, all'amministrazione dell'Alsazia e della Lorena, che segna un altro passo nella via del decentramento; poi, gli esperimenti sassoni e bavaresi; i più grandi esperimenti ferroviari che si conoscano nel mondo e che hanno dato luogo a tutta una letteratura tecnica ed economica preziosa, nella quale si sono discussi tutti i sistemi di tariffe e tutti i metodi di esercizio ferroviario.

Tesoreggiando tutte queste esperienze, il ministro prussiano ebbe l'idea di costituire le ferrovie della Prussia in dieci direzioni generali, indipendenti le une dalle altre, dividendo le dieci direzioni generali autonome in circoli indipendenti gli uni dagli altri. Alla testa d'ognuna di queste reti, centrali e secondarie, si sono messi uomini di grande valore, tecnici piuttosto che legali, poichè le ferrovie sono un affare tecnico più che amministrativo. Il vizio della vecchia amministrazione degli Stati tedeschi era la prevalenza dell'elemento amministrativo e giuridico sull'elemento tecnico: il pregio della nuova amministrazione di Stato tedesca è la prevalenza dell'elemento tecnico sull'amministrativo e giuridico. (*Bene!*)

Il ministro Maybach, nella sua circolare del 1880, con cui mette in opera tutto questo sistema, avverte fra le altre cose, che i capi del servizio ferroviario migliori, quelli che meglio si apprezzeranno dal Governo, saranno quelli che ricorreranno meno al Governo; infondendo negli impiegati ferroviari il sentimento della loro responsabilità colla tutela della loro libertà.

Cosicchè, o signori, se in Italia si adottasse il tipo prussiano, si avrebbero subito sette od otto direzioni generali, per esempio, nelle più grandi città d'Italia, e poi sette od otto sotto direzioni. Invece di discutere, come qui si farà, quale dovrebbe essere il centro, se Torino, Milano o Roma, tutte questioni colle quali s'impicciolisce la gran-

dezza del nostro patriottismo; in Prussia si riconosce l'esistenza naturale di questi centri economici. (*Bene!*) Un po' di regionalismo sarebbe una gran buona cosa in un paese così mirabilmente unificato come il nostro. Non è vero, onorevole Cagnola?

In Italia e in Francia la libertà amministrativa è nel sommo della bocca per combatterci a vicenda, ma di istituzioni liberali, di autonomie potenti, ne conosciamo ben poche.

Ora che cosa si fa in Germania e segnatamente in Prussia e nella Baviera?

In quei paesi non si credono le amministrazioni centrali, nè i direttori centrali d'impresе ferroviarie onniscienti; non vi è guarentigia che nella competenza specifica e nel temperare il potere dello Stato colle forti tutele locali.

In materia di servizi, d'orari e di tariffe accanto ad ogni direzione amministrativa autonoma v'è in Prussia un Consiglio elettivo autonomo anch'esso, composto di rappresentanti, a tenor della legge, delle Camere di commercio e dei Circoli agrari; in Germania le rappresentanze agrarie sono costituite robustamente e non hanno la pallida forma dei nostri Comizi agrari.

Tutti questi rappresentanti elettivi si radunano e compiono il loro ufficio secondo la legge, perchè là tutto, Governo e amministrazioni procedono secondo la legge.

Non si governa coi nostri decreti reali, di cui tanto si compiacciono le amministrazioni italiane e si sono sempre compiaciute anche nel passato. Alludo a quei decreti coi quali abbiamo creati parecchi di quei corpi ibridi che si chiamano Consigli superiori e Consigli inferiori i quali giovano poco e nella fondazione dei quali abbiamo tutti peccato. In Germania è la legge che fonda quelle istituzioni.

Come il Ministero dei lavori pubblici dirige il gran servizio ferroviario nell'interesse dello Stato e si ramifica nelle diverse imprese di Stato indipendenti, che corrispondono alle grandi Compagnie degli altri paesi, e alle sotto-imprese indipendenti, così dal vertice sino all'estremità esistono tanti Consigli elettivi, nei quali circola e si riverbera il pensiero economico del paese rappresentato dai delegati del commercio, dell'industria e dell'agricoltura nazionale.

Ecco, o signori, a quali conseguenze giungono questi statolatri della Germania! In Italia tutte le tariffe, tutte le condizioni del servizio si dispongono all'oscuro tra la cancelleria del Ministero dei lavori pubblici e le cancellerie delle imprese ferroviarie! E questo diciamo libertà,

discentramento, rispetto all'autonomia individuale!

In Germania per contro lo Stato non subordina a se medesimo l'azione economica del paese, ma la riverbera e, sotto questo punto di vista, non è rappresentante di un Dio Stato, come fu detto tante volte, ma è il riflesso e l'organo fedele dell'economia nazionale. (*Bene! Bravo!*)

Ora, l'esercizio dello Stato probabilmente non trionferà, e non trionfando, io sarò disinteressato in queste convenzioni che combatto. Convenzioni Genala, convenzioni Zanardelli, convenzioni Baccarini è tutto lo stesso, anzi non ho nessuna ragione di credere che le convenzioni stipulate dal Ministero del mio cuore siano peggiori di convenzioni stipulate da altri uomini di Stato della cui amicizia altamente mi onoro, ma alle cui opinioni politiche io non partecipo.

Ora, se i miei amici e io saremo battuti, quando alla maggioranza piaccia di discutere le convenzioni, io domanderò che s'istituisca anche in Italia un argine contro l'onnipotenza delle compagnie ferroviarie in materia di tariffe. Quando io aveva chiesto al ministro dei lavori pubblici nel 1882, che fondasse l'osservatorio ferroviario, non era la mozione di un novellino che volesse darsi soltanto la soddisfazione di fare una proposta.

Il mio desiderio oramai è quello di tacere; io non parlo più in questa Camera; per farmi parlare c'è voluto una questione così grave; non m'interessa più ai lavori parlamentari; sono un solitario malinconico, prevedo anzi vicino il momento in cui mi converrà uscire da questo recinto.

Io feci quella proposta allora, perchè ero profondamente persuaso della sua urgenza.

L'osservatorio mirava a sostituire alle influenze cieche, l'obiettiva realtà delle cose dopo aver consultato e pesato tutti gli interessi legittimi. Quando questi non si consultano continuamente, fedelmente e pubblicamente, filtrano gli interessi occulti; non la tariffa che giova alla nazione, ma a questo o a quel fine particolare.

Io temo le influenze occulte più nocive delle influenze parlamentari, io temo le influenze subacquee che si esercitano dai deputati fuori del Parlamento.

E poichè il Governo si è riserbato alcune facoltà nelle tariffe e nelle condizioni del trasporto, io proporrò che si esercitino coll'aiuto dei comitati elettivi a uso tedesco e che trovino il complemento nell'osservatorio ferroviario, acciocchè il paese e la scienza pronuncino davvero e ad ogni occasione le

loro sentenze e riscontrino fortemente le Compagnie.

Voci. A domani! (*No, no!*)

Luzzatti. Io chiedo al presidente ed alla Camera la facoltà di continuare per attenermi al regolamento, e ai desiderii del nostro presidente, e perchè, o signori, io non mi sento punto stanco.

Presidente. Se vuole riposare.

Luzzatti. Non ho bisogno di riposare, non mi sento punto stanco.

Poichè il tema del discentramento del servizio prussiano è piaciuto alla Camera, io narrerò qualche fatto, il quale lo mette sempre in maggior rilievo. Si è sperimentato in due direzioni di amministrazioni ferroviarie diverse, (le direzioni sono di 2000 chilometri, im media, e le sotto-divisioni sono di 220 a 250 chilometri) si è sperimentato un ugual tipo di vetture per viaggiatori.

In una direzione l'opinione del pubblico e del Comitato elettivo la trovò bella, comoda, e fu mantenuta; in un'altra l'opinione pubblica e il Comitato elettivo la condannavano e fu eliminata.

Io vi domando, signori, se il decentramento ferroviario e finanziario, quale si esplicherà nelle Compagnie, userà alla pubblica opinione, anche in queste cose minime la stessa deferenza di queste amministrazioni discentrate della Prussia.

Ma dove sfolgora meglio questo carattere di libertà e di deferenza alla savia opinione pubblica è nel reggimento delle tariffe.

Sono costretto a parlare di tariffe ferroviarie, non perchè ne abbia alcuna voglia, ma perchè, da egregi miei amici personali, quali l'onorevole Simonelli, l'onorevole Branca, l'onorevole Nervo (ed oggi persino dalla montagna dove fu ragionato di questa materia dall'onorevole Fortis con molta temperanza) mi vennero fatti appelli affettuosi, perchè io esponessi le mie idee intorno a questa materia; e il discorrerne a proposito della Germania mi dà per così dire l'occasione per entrare in materia.

Tuttavia lasciate che io prima faccia qualche dichiarazione generale, e mi rivolga specialmente all'Ercole della tariffa ferroviaria della Commissione, che è il mio amico Corvetto.

Quando uscì l'opuscolo del mio amico Gabelli che io considero come l'amico dell'esercizio di Stato (*No, no, no!*) si meravigliò, ma io lo credo il mio migliore amico, perchè egli prende l'incarico alla Camera di combattere tutte le convenzioni private... (*ilarità — Interruzioni.*)

Gabelli. Chiedo di parlare.

Luzzatti. Sentite. 1874, progetto Spaventa, or-

rore! 1876, riscatto delle ferrovie Minghetti-Sella, cattivo! 1877, convenzione Depretis prima edizione, nella quale dal punto di vista del governo delle tariffe vi sono dei pregi che io pregherei s'introducessero nelle convenzioni Depretis numero due e dell'onorevole Genala, orrore! Contratto attuale, orrore!

Se l'onorevole Gabelli ne facesse una lui di convenzioni, e se, cosa difficile molto nel regime parlamentare, i Ministeri dovessero attribuirsi per ragione di competenza, allora all'onorevole Gabelli spetterebbe il Ministero delle ferrovie, perchè siamo tutti quanti persuasi che egli è l'uomo che conosce più a fondo questa materia, se egli facesse una convenzione, il suo ingegno ipercritico lo spingerebbe a combatterla. (*Viva ilarità*)

Io che mi colloco dal punto di vista dell'esercizio di Stato considero l'onorevole Gabelli uomo prezioso, imperocchè egli s'incarica di combattere i contratti, noi di dedurne le conclusioni. (*Si ride*)

Appena uscito l'opuscolo Gabelli tornai agli antichi amori. Sin dal 1868 a Venezia, nel Consiglio provinciale della mia natale città, a cui allora apparteneva, ebbi l'onore di fare le mie prime armi in un opuscolo pubblicato per conto di quel Consiglio, e nel quale si chiarivano i danni inflitti dalla *Südbahn*, col consentimento della Società dell'Alta Italia, a Venezia.

Anche l'onorevole Maurogò nato, aveva già indagato allora insieme ad altri egregi le deviazioni artificiali dalla nostra all'opposta sponda dell'Adriatico. Ora sono tornato ferroviere e, coll'aiuto di un uomo tecnico autorevole, mi sono posto a riscontrare l'opuscolo dell'onorevole Gabelli.

Quando verremo alla discussione delle tariffe, io dirò francamente i punti in cui mi pare che l'onorevole Gabelli abbia ragione, e quelli in cui vi sono alcuni errori che, per così dire, ne rendono più gustose le verità.

Poco dopo l'opuscolo Gabelli, venne fuori un opuscolo anonimo, che ha sapore di ufficialità e che combatte tutto ciò che l'onorevole Gabelli ha detto, e fa la confutazione un po' all'uso italiano, cioè malignando leggermente sulle intenzioni.

Ho riscontrato anche questo opuscolo. In esso gli errori sono maggiori di quelli dell'onorevole Gabelli; ma anche quell'opuscolo è pieno di dati veri.

Signori, l'uno dei due ha torto? No, hanno ragione tutti e due, perchè la nostra pugna sulle tariffe si è ridotta a questo punto. Essendosi mutato il vecchio sistema della percorrenza per differenziali col sistema delle zone, essendosi profondamente alterate tutte le posizioni antiche, si può combattere continuamente, perchè in alcuni casi

si guadagna ed in altri si perde, ed ognuno guarda alle cose di casa sua.

Così procedendo, questa è una pugna che brancola nell'ombra.

Dirò domani, se la Camera me lo permetterà, come si può uscire da queste difficoltà.

Vi sono tre sistemi, o meglio tipi di tariffa, e conviene affacciarli direttamente; perchè, in fin dei conti, se i bovi e le pecore pagano mezzo centesimo di più o di meno, si può disputare fino alla consumazione dei secoli, sarà una disputa molto importante, ma omai molto noiosa in una discussione generale. Fu fatta già da colleghi nostri con molta dottrina, e non attenderete da me che la ripeta. Ma il rendersi conto dei criteri che dominano queste tariffe mi pare una necessità.

In ciò sta l'ufficio di una discussione generale. Tre sono questi tipi di tariffe dominanti in Europa: l'inglese, il tedesco, il francese-italiano. Il tipo inglese è una classificazione per valore, accompagnata da una grande varietà e dovizia di tariffe locali. Quello che per noi, nel nostro sistema riformato, rappresenta un'eccezione; perchè la tariffa locale è un'eccezione intesa a correggere dei difetti, delle incongruenze e delle conseguenze smodate a cui si arriverebbe col sistema delle zone; in Inghilterra è di uso frequente. La ferrovia inglese è condotta col criterio commerciale. È il criterio commerciale, in un paese dove le ferrovie sono continuamente minacciate dalla concorrenza marittima, è il criterio esposto da un direttore delle ferrovie a una inchiesta inglese, il criterio della *politica dei porti*. Trattasi di giungere da un punto all'altro con la massima rapidità al prezzo massimo che è possibile adottare per vincere la concorrenza. Il concetto delle tariffe locali inglesi è quello della tariffa la più idonea a raggiungere l'intento di vincere una concorrenza. Metà all'incirca del traffico inglese corre con tariffe locali. È il criterio commerciale per eccellenza. Non sono tariffe speciali come le nostre, cioè applicabili a tutti i luoghi; sono tariffe locali da luogo a luogo. Voi potete invocare la tariffa locale del riso da Vercelli a Napoli, ma non potreste invocarla col sistema inglese da un altro punto, da Milano a Napoli, per esempio, e così via dicendo. Questo sistema, o signori, è un sistema che conferisce alle Compagnie concessionarie, (le quali hanno altri difetti intrinseci per i quali io le combatto), l'attitudine di potere sviluppare il traffico col solo limite delle tariffe massime fissate dalla legge; è il sistema a cui mira, per esempio, nei suoi scritti l'onorevole Gabelli, il quale vorrebbe Com-

pagnie concessionarie che avessero fissata la massima tariffa.

Il tenersi sotto di questo massimo, secondo l'utilità commerciale, dipende dall'impulso spontaneo delle Compagnie concessionarie.

Il secondo sistema è il tedesco.

Nacque negli ultimi tempi, come un sistema naturale, cioè, spazio, percorrenza, carri chiusi, carri aperti nel trasporto delle mercanzie, e fu applicato nella sua semplicità nell'Alsazia-Lorena e poscia si venne correggendo nell'esempio del Wurtemberg e, se non erro, della Baviera, assimilandosi alcuni elementi di classificazione.

Io ho qui la tariffa tedesca; è tutta in questo foglietto (*Mostra una carta*); la nostra è in un grosso volume complicatissimo.

Questa tariffa tedesca è l'effetto di studi profondi, di deliberazioni spontanee di congressi economici nei quali fu esaminata e adottata, e oggidì prevale in Germania, si è estesa in alcuni luoghi dell'Austria con alcune opportune modificazioni (sistema misto), e in alcune ferrovie della Svizzera. Vi sono nell'Europa centrale 70,000 chilometri riuniti sotto la direzione del capo delle ferrovie prussiane; è il *Verein* ferroviario, una massa formidabile di ferrovie nel centro d'Europa che già si governa, o aspira a governarsi col tipo di quella tariffa.

Dall'altra parte vi è il sistema francese, che noi italiani abbiamo riprodotto, perchè i francesi furono fra i primi ad aiutarci nello svolgimento delle nostre ferrovie.

Il sistema delle zone a uso belga corregge un vizio capitale della nostra tariffa, nella quale, differenziando per tutte le percorrenze, avveniva che le percorrenze più brevi talora fossero sottoposte a tasse maggiori che le più lunghe. Contro la qual cosa io parlai fino dal 1868, in quell'opuscolo a cui mi riferiva e che oggi soltanto ottiene su questa parte una piena soddisfazione.

Ora io domando al ministro dei lavori pubblici, domando alla Commissione parlamentare nostra, domando agli egregi uomini, che componevano la Commissione di inchiesta, chi ha studiato in Italia e chi ha valutato nelle loro conseguenze gli effetti diversi di questi sistemi o tipi che io delineavo. Quali voi avete interrogati? Quali sono i corpi consultivi delle industrie e del commercio, che avete sentiti? Ed anche interrogandoli, sarebbero stati competenti a rispondere senza la preparazione tecnica di quell'osservatorio che io domandai e che avrebbe dovuto costituire una specie di vaglio sottile di questi sistemi!

Io ho poca competenza in questa materia, ma se voi mi domandate se creda che il sistema tedesco adottato, come ho detto, da migliaia e migliaia di ferrovie, sia interamente da sconsigliarsi, e se il nostro della classificazione, delle tariffe speciali colle tariffe locali, rappresenti l'ideale da molti desiderato, non mi sentirei da tanto di profferire ora un giudizio.

Istituendo a tempo l'osservatorio, si sarebbero specificate le tariffe nei nuovi contratti dopo avere eseguita quella larga indagine che ancora è mancata nel nostro paese. Quindi io mi riserberò, ove l'esercizio di Stato non trionfasse, di proporre a questa Camera la revisione a periodi fissi e brevi delle tariffe ferroviarie.

Questa revisione, onorevoli ministri del commercio e delle finanze, ha un precedente modesto che invoco a suffragio della domanda che farò.

Dopo una grande inchiesta sulle condizioni della industria nazionale, aperta dall'onorevole Minghetti nell'anno 1869, e chiusa nel 1875, una Commissione, che io aveva l'onore di presiedere, eseguì la revisione della tariffa doganale. Questa Commissione, che, all'infuori di me, era composta degli uomini meglio periti in questa materia, poté preparare quella tariffa generale, la quale fu la base dei negoziati commerciali, e che nel 1877 si presentò dall'onorevole Magliani alla Camera e nel 1878 fu discussa ed approvata. Concordi coll'onorevole Magliani, noi allora abbiamo introdotto in questa tariffa doganale, che pure era un lavoro molto più delicato, e condotto con maggior pazienza, diligenza, pubblicità, e cura di tutte le fonti, la clausola della revisione dopo due anni.

E questa Camera, nonostante gli studi più attenti e più diligenti, non si è sentita sicura di approvare un codice di tariffe doganali in modo irrevocabile, e ha fissato a periodo breve il principio della revisione.

Ora, o signori, le tariffe doganali sono da 600 a 700, e le tariffe ferroviarie (non è vero, onorevole Corvetto?) sono ben più numerose. Un codice di tariffe ferroviarie è più difficile e lungo di un codice di tariffe doganali. Quindi, se noi abbiamo ammesso il principio della revisione per la tariffa doganale, a più forte ragione lo dovremo ammettere per la tariffa ferroviaria quando, tranne i loro compilatori, nessuno in questa Camera può darsi ragione degli effetti reali delle variazioni introdotte in questa tariffa, come io mi riservo di dimostrare a tempo opportuno.

L'esempio tedesco si presenta col massimo decentramento, con la massima cura degli interessi economici, con la massima semplicità delle tariffe,

e, poichè questo punto non mi pare scolpito nella relazione della Commissione d'inchiesta, aggiungerò anche con i massimi risultati. Imperocchè, o signori, è noto che l'esercizio ferroviario in Prussia è attivo, in Sassonia è attivissimo, in Baviera è pure attivo; che l'esercizio ferroviario nel Wurtemberg stesso, il più scadente, è attivo. Quindi vi sono tanti esercizi ferroviari che si saldano in attivo, non ostante le deduzioni per il materiale ferroviario e per tutti gli altri capitali occorrenti alle ferrovie tedesche per tenersi all'altezza dei desiderii supremi di un popolo così illustre e progredito.

Ora, o signori, vi saranno anche in Germania le ombre di questo quadro che io vi ho presentato; neppure in Germania sarà tutto perfetto e scevro d'ogni critica e censura possibile. Ma io vedo che la politica di quel paese tende a moltiplicare i riscatti, tende a moltiplicare i servizi ferroviari di Stato.

Noi, onorevole Peruzzi, abbiamo lasciato questa questione nel 1876 nel seguente stato: il Belgio non aveva ancora condotto a termine i suoi ultimi riscatti; nella Germania, la Prussia, li aveva cominciati, ma non era ancora giunta al punto culminante in cui giunse nel 1879; l'Austria non era ancora entrata nei sistemi degli esercizi di Stato, in cui è entrata risolutamente oggidì; la Francia non aveva fatto l'esperimento che ha dovuto cessare per le difficili condizioni finanziarie in cui oggi si trova. E intorno alla Francia mi riservo a luogo opportuno di dare qualche schiarimento, nè mi hanno appagato le dichiarazioni che ho udito su questa materia dall'onorevole Peruzzi.

Ora, o signori, chi non vede che la necessità delle cose trae tutta l'Europa a poco a poco a conformarsi a questo sistema? Avviene quel che diceva il mio amico Mariotti dell'*ideale* in questa Camera. Egli diceva: l'ideale è il vero intravisto da lontano. Ora l'ideale del servizio ferroviario dell'Europa è nell'ordinamento di Stato è questo; il vero travisto da lontano, ma non da molto lontano.

La politica di un grande Stato come la Germania, quella dell'Austria, si imporranno in tal guisa, per gli effetti delle loro tariffe autonome, che i popoli saranno messi in questo dilemma: o, nella lotta economica, infacciarsi non sorretti dall'azione degli interessi delle Compagnie, che in alcuni casi sono identici a quelli del pubblico e in altri non lo sono (o la formula in cui sono identici e quella in cui divergono avrà l'onore di additare domani), o emulare nella concorrenza quegli Stati i quali anche delle tariffe ferroviarie si servono per prose-

quire queste grandi lotte pacifiche che oggidì i popoli combattono e che furono portate dai campi cruenti di battaglia nei campi della produzione. (*Bene! Bravo!*)

Mi sentirei un po' stanco...

(*Vive approvazioni — Vari deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Presidente. Domattina, alle 10, seduta pubblica.

Gabelli. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Esaurisca il fatto personale.

Gabelli. L'onorevole Luzzatti mi ha qualificato come l'eterno contraddittore di tutti i ministri dei lavori pubblici; e, a dir la verità, io credo che nessuno dei ministri dei lavori pubblici possa essersi molto lodato dell'opera mia in Parlamento: il fatto non è possibile di negarlo.

Ma, se l'onorevole Luzzatti guarda allo stato cui siamo giunti, non dovrà forse convenire che è per la strada seguita da tutti i ministri dei lavori pubblici, che siamo arrivati fin qua? Se tenessi conto delle gentili parole...

Luzzatti. Sincere.

Gabelli. ...delle sincere parole che furono pronunziate al mio indirizzo da tutte le parti della Camera, da tutti gli oratori che hanno preso parte a questa discussione, dovrei concludere che, in materia ferroviaria, io sono una bravissima persona; ma, viceversa poi, quando guardo a che nessuna delle mie proposte, nessuna delle idee da me suggerite, ha trovato accoglienza, mi trovo costretto a fare una gran tara su tutti quanti gli elogi e su tutte le attestazioni di brava persona, che mi son venute da tutte le parti della Camera. (*Ilarità*) L'onorevole Luzzatti mi rimprovera di aver combattuto tutti i ministri dei lavori pubblici. Probabilmente, onorevole Luzzatti, non solo io combatto quelli che si sono succeduti finora, ma forse combatterò anche i venturi, (*Ilarità*) e per una ragione che a me par chiara: poichè alla condizione in cui siamo ridotti quanto al quesito delle ferrovie, e colle strade eseguite, non è più un quesito risolvibile; siamo, onorevole Luzzatti, alla quadratura del circolo, e non è certo il Ministero in caso da poter fare questa soluzione.

Luzzatti. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Luzzatti ha facoltà di parlare.

Luzzatti. In verità quando l'onorevole Gabelli riconosce che quello che ho asserito di lui è sincero, credo che non abbia più ragion d'essere un fatto personale.

Egli ha ammesso che ha combattuto tutti i ministri dei lavori pubblici passati, e prende anche impegno di combattere i futuri; quindi non du-

bito che anche per l'avvenire egli sarà quel demolitore formidabile di convenzioni che è apparso finora. (*Viva ilarità*)

Presidente. Domani mattina alle 10 seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 6, 50.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

Seduta antimeridiana.

Discussione dei disegni di legge:

1° Provvedimenti per la città di Napoli. (261-A) (*Urgenza*)

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

3° Acquisto delle rogge Busca e Rizzo Biraga. (158) (*Urgenza*)

4° Trattato di commercio e di navigazione fra l'Italia e la Spagna. (223) (*Urgenza*)

5° Proroga delle facoltà competenti al collegio arbitrale Silano. (262) (*Urgenza*)

6° Proroga dei termini per l'affrancamento delle decime feudali nelle provincie meridionali e siciliane. (275) (*Urgenza*)

7° Proroga del termine per le concessioni di prestiti a' privati danneggiati delle inondazioni. (278) (*Urgenza*)

8° Proroga dell'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane. (283) (*Urgenza*)

9° Proroga del corso legale dei biglietti degli Istituti di emissione. (265) (*Urgenza*)

10° Proroga dei termini per l'affrancamento dei canoni, livelli, censi ed altre prestazioni. (278) (*Urgenza*)

11° Convenzioni col municipio di Roma per reciproche cessioni di proprietà demaniali e comuni. (221)

12° Facoltà al Governo di concedere la costruzione di ferrovie secondarie nell'isola di Sardegna. (228) (*Urgenza*)

13° Svolgimento d'interrogazioni rivolte al ministro dell'interno dai deputati Marcora e Mussi e dal deputato Dotto de' Dauli.

Seduta pomeridiana.

1° Verificazioni di poteri.

2° Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie, Mediterranèa, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari. (206-241)

3° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordina-

mento dell'esercito, e sui servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra. (181)

4° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

5° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

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

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

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

21° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

22° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

23° Aggregazione del mandamento di Monticelli al circondario di Piacenza. (214)

24° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

25° Aggregazione del comune di Anguillara al mandamento di Bracciano. (184)

26° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

27° Istituzione della riserva navale. (198)

28° Riordinamento della imposta fondiaria. (54-A)

29° Istituzione del servizio ausiliario per gli ufficiali della R. marina. (197-C) (*Urgenza*)

30° Istituzione del servizio ausiliario per gli ufficiali della regia marina. (197-B)

31° Modificazioni delle leggi sulle pensioni militari del regio esercito. (100-B)

32° Modificazioni delle leggi sulle pensioni militari della regia marina. (101-B)

33° Facoltà al Governo di applicare temporaneamente 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).