

## CCCL.

2<sup>a</sup> TORNATA DI VENERDÌ 19 DICEMBRE 1884

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** Il deputato Melchiorre chiede che sia dichiarata urgente la petizione registrata col n. 3493; il deputato Mezzanotte quella col n. 3495; il deputato Cuccia quella col n. 3496; il deputato Compans quella col n. 3494 ed il deputato Suardo quella col n. 3470. — Il presidente comunica essere stata presentata la relazione sull'andamento della Cassa dei depositi e prestiti, delle Casse postali di risparmio, del Monte delle pensioni per gli insegnanti elementari e della Cassa delle pensioni civili e militari. — Il presidente proclama eletto deputato del 3<sup>o</sup> collegio di Cuneo l'onorevole Gianolio. — Seguito della discussione sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Il deputato Luzzatti continua il suo discorso interrotto ieri — Discorsi dei deputati Savini, Marcora e Salaris. — Il deputato Zeppa presenta la relazione sul disegno di legge: Convalidazione del decreto 8 luglio 1883 per modificazione al repertorio delle tariffe doganali. — Il deputato Brunialti presenta la relazione sul trattato di amicizia, commercio e navigazione fra l'Italia e il Madagascar.

La seduta comincia alle ore 2 pomeridiane.

**Di San Giuseppe, segretario,** dà lettura del processo verbale della tornata di ieri, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

**Petizioni.**

3493. I sindaci e molti cittadini dei comuni di Rapino e Casoli fanno istanza perchè venga costruita una ferrovia di complemento da Chieti a Palena, con diramazione a Torre di Foro.

3494. La Giunta municipale di Alessandria, alla quale si associano 60 comuni delle provincie del Piemonte e della Liguria, invocano, a sollievo delle misere condizioni dell'agricoltura, l'abolizione dei decimi di guerra sulla imposta fondiaria.

3495. Ferrari Nunzio, presidente della Società operaia di Gaardiagrele, manda un voto di quel sodalizio per la costruzione della ferrovia complementare Chieti-Palena, con diramazione a Torre di Foro.

3496. La Giunta municipale di Palermo chiede l'estensione a quella città di alcuni provvedimenti proposti per Napoli.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Melchiorre sul sunto delle petizioni.

**Melchiorre.** Domando l'urgenza sulla petizione che porta il n. 3493 con la quale i sindaci e molti cittadini di Rapino e di Casoli chiedono la costruzione di una ferrovia complementare Chieti-Palena nell'Abruzzo Citeriore, e prego la cortesia del presidente di trasmetterla alla Commissione che riferisce sul disegno di legge relativo alle convenzioni ferroviarie.

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

**Mezzanotte.** Chiedo alla Camera di dichiarare urgente, e deliberare che sia trasmessa alla Commissione che riferisce sulle convenzioni ferroviarie, la petizione n. 3495 con la quale la Società di Gaardiagrele fa voti per la costruzione di una ferrovia da Chieti a Palena.

**Presidente.** Se non vi sono opposizioni si inten-

derà accordata l'urgenza chiesta degli onorevoli Melchiorre e Mezzanotte.

(L'urgenza è ammessa.)

Queste due petizioni faranno il corso prescritto dal regolamento.

L'onorevole Cuccia ha facoltà di parlare.

**Cuccia.** Chiedo alla Camera che voglia dichiarare urgente la petizione della Giunta del municipio di Palermo, che porta il numero 3496, e che voglia rimetterla alla Commissione che riferisce sui provvedimenti per la città di Napoli, trattandosi di materia analoga.

(L'urgenza è accordata.)

**Presidente.** Questa petizione farà il corso prescritto dal regolamento.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Compans.

**Compans.** Prego la Camera di accordare la urgenza alla petizione di numero 3494, con la quale la Giunta municipale di Alessandria, a cui si sono associati 60 comuni delle provincie piemontesi e liguri, invoca, a sollievo delle misere condizioni della agricoltura, la abolizione dei decimi di guerra sulla imposta fondiaria.

(La urgenza è ammessa.)

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

**Suardo.** Prego la Camera di dichiarare di urgenza la petizione di numero 3470; e la prego, in pari tempo, di stabilire che sia trasmessa alla Commissione incaricata di riferire sul repertorio delle tariffe doganali.

(L'urgenza è ammessa.)

**Presidente.** Questa petizione, come di diritto, sarà trasmessa alla Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge pel riordinamento delle tariffe doganali.

### Comunicazioni di documenti.

**Presidente.** Il presidente della Commissione di vigilanza della Cassa dei depositi e prestiti ha trasmesso la seguente lettera:

“ In osservanza degli articoli 33 della legge 17 maggio 1863, n. 1270, 19 della legge 27 maggio 1875, n. 2779 e 9 della legge 7 aprile 1881, n. 134, si onora il sottoscritto di presentare al Parlamento la relazione dell'esercizio 1882 della Cassa dei depositi e prestiti e delle istituzioni ad essa unite, delle Casse postali di risparmio, del Monte delle

pensioni per gli insegnanti pubblici elementari e della Cassa delle pensioni civili e militari a carico dello Stato.

“ Il presidente

“ G. De Filippo. ”

Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

### Verificazione di poteri.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: verificazione di poteri.

La Giunta delle elezioni ha trasmesso il seguente verbale:

“ La Giunta delle elezioni nella tornata tenuta il 18 corrente, ha verificato non esservi contestazione nell'elezione del 3<sup>o</sup> collegio di Cuneo, e concorrendo nell'eletto le condizioni richieste dalla legge per la validità dell'elezione medesima, proclama eletto in questo collegio l'avvocato Bartolomeo Gianolio. ”

Do atto alla Giunta delle elezioni di questa comunicazione, e, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della proclamazione, dichiaro eletto a deputato del 3<sup>o</sup> collegio di Cuneo l'onorevole avvocato Bartolomeo Gianolio.

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

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari.

L'onorevole Luzzatti ha facoltà di continuare il suo discorso.

**Luzzatti.** La cortese benevolenza colla quale piacque ieri alla Camera di seguire le mie considerazioni, quantunque tutti intendano la fretta legittima dalla quale è sospinta, m'impone l'obbligo, per corrispondere a tanta cortesia, di essere, il più breve possibile. Ho lasciato ieri il mio discorso al punto in cui si esaminavano i vari sistemi di tariffe, o tipi meglio che sistemi, quali l'inglese, il tedesco e il francese che somiglia all'italiano; e mi doleva che non si fossero compiuti studii opportuni per determinare quale di questi tipi fosse il più conveniente o meglio si adattasse alle attuali condizioni economiche del nostro paese.

Nelle convenzioni presenti uno di questi tipi è stato definitivamente accolto e cristallizzato in una forma definitiva di tariffe per indole loro mutabili.

Le considerazioni, che io facevo, sono tanto più gravi, inquantochè, se non erro, (e mi assisterà la cortesia dell'onorevole ministro e della Commissione ove io m'inganni) l'azione dello Stato sul governo delle tariffe e delle condizioni di trasporto, invece di rinvigorirsi, in queste ultime convenzioni si è indebolita.

Come io diceva ieri, vi sono due sistemi di ferrovie di Stato. In uno di essi non solo il governo delle tariffe e delle condizioni di trasporto è in balia dello Stato, ma anche l'effettiva parte della gestione industriale. Si può anche considerare un'altra specie di ferrovie di Stato, quella in cui si distingue nettamente la *trazione*, cioè la parte industriale dall'economica, cioè dall'azione sulle tariffe e sulle condizioni del trasporto; queste dipendano interamente dallo Stato, le altre sieno affidate all'industria privata.

Nell'uno e nell'altro metodo vi è sistema di ferrovie di Stato. E si comincia a cadere nei sistemi misti quando si subordinano le condizioni del servizio non più all'azione del Governo, ma al beneplacito parziale, più o meno assoluto, delle Compagnie che assumono l'esercizio. Ora, la Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie aveva stabilito fra i suoi criteri " che lo Stato abbia facoltà, in casi speciali, e quando sia ben constatato che l'interesse generale del paese lo richiede, di ordinare alle Compagnie l'applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle normali. Allorquando il Governo faccia uso di questa facoltà e la Compagnia dichiara di non accettare quella modificazione, per proprio conto, i vantaggi o le perdite derivanti dall'applicazione delle nuove tariffe spetteranno allo Stato „. Qui la Commissione d'inchiesta affermava un principio che, data la sua forma di contratto misto, a tipo olandese, cioè di compartecipazione al prodotto lordo, appagava fino a un certo punto, non intieramente, gli scrupoli e i desideri legittimi di coloro i quali non credono che nell'attuale condizione della nostra economia nazionale si possa abbandonare in qualsiasi guisa dallo Stato la direzione suprema sulle condizioni del servizio e sulle tariffe.

Però al principio non corrispondeva una formula tecnica esatta, che non si seppe escogitare neppure in appresso.

Questo principio fu accolto nel progetto di legge presentato dall'onorevole Baccarini, dall'onorevole

Magliani e dall'onorevole Berti nella seduta del 7 gennaio 1883.

Nè la Commissione d'inchiesta l'aveva tratto unicamente dai suoi studi, ma dalle convenzioni dell'onorevole Depretis del 1877 nelle quali era affermato all'articolo 33 che lo Stato avesse la facoltà di chiedere verso corrispettivi, verso indennità, (esamineremo in appresso se sieno giuste) che le compagnie modificassero le tariffe, quando un grande interesse economico lo richiedesse, anche loro malgrado.

La Commissione d'inchiesta sancisce questo principio e chiede soltanto un criterio diverso, secondo me più esatto, per determinare la misura dell'indennità, cioè di tenere un conto separato in cui si faccia ragione dei guadagni o delle perdite.

Ma nelle presenti convenzioni questo principio scompare e la Commissione della Camera che ha esaminato con tanta diligenza questo lavoro ne dà le ragioni. Essa afferma il nesso che vi è tra le tariffe ferroviarie e le tariffe doganali senza svolgerne e ponderarne tutte le conseguenze, e riconosce la convenienza di serbare al Governo la facoltà che si modifichino le tariffe quando si tratta del commercio coll'estero, cioè nei servizi internazionali. Ma rispetto all'interno ragiona nel seguente modo:

“ Ma se l'esperienza ha dimostrato che può esser utile e talora anche necessario che lo Stato intervenga nella determinazione delle tariffe ferroviarie allo scopo di facilitare l'esportazione o di vincere la concorrenza delle ferrovie straniere che volessero fuorviare il movimento naturale del commercio, essa ha altresì dimostrato che all'interno le Società esercenti trovano nel loro stesso interesse una spinta sufficiente ad abbassare di propria iniziativa quelle tariffe, che, secondando i bisogni del commercio, giovano allo sviluppo del traffico. E non possiamo quindi che approvare per questo lato le disposizioni del progetto di legge che stiamo esaminando, il quale mentre dà facoltà al Governo di modificare le tariffe delle strade ferrate anche contro il parere delle Compagnie che le esercitano, limita per altro questa sua ingerenza alle tariffe di esportazione. „

Qui muta la politica economica del Governo e della Commissione rispetto a un punto fondamentale.

Secondo la Commissione d'inchiesta il Governo, tenendo un conto separato delle perdite e dei vantaggi, può anche in un contratto di compartecipazione al prodotto lordo imporre alle Compagnie

esercanti la modificazione delle tariffe interne consigliata dagli interessi nazionali.

La Commissione asserisce, che per le tariffe interne è identico l'interesse delle Compagnie con quello del pubblico; quindi non occorre che lo Stato si premunisca di cautele, opportune soltanto per la difesa del commercio estero. Infatti la Commissione ragiona con esempi molto chiari, intorno alla opportunità della difesa del commercio italiano all'estero, col sussidio delle tariffe ferroviarie; ma abbandona interamente, con quel periodo, l'altra parte ancor più ampia e più interessante di quella difesa.

La Camera vorrà consentire che intorno a questo punto, che parmi uno dei più delicati, io spenda qualche parola; tanto più che ho l'obbligo di rispondere a diversi oratori, i quali cortesemente me ne fecero richiesta diretta.

Io sono difensore dell'esercizio di Stato a tipo assoluto, cioè desidero che il Governo abbia le tariffe e l'esercizio in sua balia; e mi adatto per equa transazione anche all'esercizio di Stato temperato, cioè accetterei che il Governo tenesse la suprema direzione delle tariffe, affidando i contratti di trazione alle Compagnie. E difendo l'uno e l'altro di questi sistemi, non già dominato da una dottrina assoluta di Stato, da un dogma economico e sociale, ma per la persuasione profonda e antica che nelle condizioni attuali dell'economia nazionale sia necessario avere una forte politica economica delle tariffe ferroviarie, la quale si accordi con la politica economica generale dello Stato. (*Bene!*) Chi muove da questa persuasione non può non dolersi che il Governo, nelle presenti condizioni, abbia diminuite le sue facoltà. Il logico inflessibile, a mio avviso, nella presente questione, non è che l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Infatti, quando a proposito dell'osservatorio ferroviario lo interpollava, ed egli cortesemente, in principio, me lo consentiva, negò sin d'allora la connessione che io poneva tra le tariffe doganali e le ferroviarie. La Commissione invece la riconosce, non accorgendosi forse, o non volendosi accorgere, che il nesso tra le tariffe doganali e le ferroviarie conduce necessariamente a un sistema di servizio di Stato.

Non è possibile trarre da questo legame delle tariffe doganali colle tariffe ferroviarie tutte le conseguenze feconde di cui è suscettibile, se non si tengono le condizioni essenziali del servizio e le tariffe ferroviarie nella balia esclusiva dello Stato, regolate con quegli accorgimenti che qui sarebbe troppo lungo d'indicare e s'indicheranno a luogo opportuno. A mio avviso non vi

sono che due sistemi logici da questo punto di vista, o quello che difende l'onorevole Gabelli: Compagnie concessionarie a lungo termine che abbiano non solo l'appalto dell'esercizio, ma anche la proprietà delle linee, e che mosse dal loro interesse personale, non sempre in accordo col pubblico, esercitino le ferrovie secondo una tariffa, la quale non è determinata che nei massimi, o l'altro sostenuto in nome della forte politica economica delle tariffe che io difendo.

Fuori di questi due sistemi logici, vi è una serie di tipi intermedi che io chiamerei piuttosto ibridi, che hanno i difetti dell'uno e dell'altro, nei quali manca il sufficiente impulso che si trae dalla lunga concessione delle ferrovie e si affacchisce sempre più il nerbo della autorità dello Stato.

La connessione tra la tariffa doganale e la ferroviaria trae, come una necessità logica, la libertà della tariffa. Ma è dessa un parto di cervello ammalato, preoccupato da continue paure intorno all'avvenire dell'economia nazionale, ovvero ha la sua ragione nella necessità delle cose? L'Italia non è solitaria nel mondo; è solidale colla politica economica degli altri Stati.

Col primo gennaio 1888 scadono i trattati principali di commercio dell'Italia, segnatamente quelli colla Francia e coll'Austria-Ungheria, che sono i nostri trattati tipici a tariffe, sui quali si modellano gli altri.

Io non so quali siano intorno a questo punto le opinioni dei ministri degli affari esteri, delle finanze e del commercio, se cioè essi credono che vi sia probabilità che quei trattati si rinnovino. Le tendenze economiche dell'Europa quali si appalesano oggidi, buone o cattive che siano, (non è questo il luogo di esaminarle) lasciano intravedere la somma probabilità che questi trattati di commercio o non si rinnovino o non si possano rinnovare in condizioni egualmente propizie per la nostra esportazione.

Difatti, è inutile dissimulare che un cerchio di ferro si va sempre più stringendo intorno alle nostre esportazioni all'estero. E per quanto ingegno e autorità il Governo italiano abbia adoperato perchè questo cerchio di ferro non si stringesse, ogni giorno di più sorgono nuove minacce e nuove difficoltà. Quindi non è strana l'ipotesi che le condizioni economiche dell'Italia peggiorino nel 1888, per maggiori offese inflitte alle nostre esportazioni.

Ora, signori, se nel 1888 si verificasse questa ipotesi pessimista, che può essere posta almeno in riscontro a un'altra ipotesi ottimista, qual altro



metodo, qual altro freno, qual altro accorgimento, qual altra sussidio rimano al Governo se non una coraggiosa politica di tariffe ferroviarie colle quali si possa in certi limiti paralizzare l'effetto di alte tariffe doganali dirette ad offendere le nostre esportazioni? Notate bene che io dico fino a un certo punto, perchè le tariffe ferroviarie procedono per tonnellate e le tariffe doganali per quintali; e questa lotta delle tonnellate contro i quintali è difficile. Ne credo che si riesca sempre e interamente a risarcire gli alti diritti doganali che si incontrassero all'estero con mitigazioni di diritti ferroviari all'interno.

Ma fino a un certo punto, e accompagnata da una politica fiscale più equa, può questa parte della politica ferroviaria offrire uno degli elementi coi quali si tenti di vincere la battaglia, o almeno si soffra la minor perdita possibile. Infatti quando l'onorevole Depretis, nel 1877, presentava, nelle sue convenzioni ferroviarie, una tariffa sul bestiame, più elevata di quella che nelle nuove tariffe ferroviarie modificate, egli non recava all'economia nazionale un danno maggiore del lieve risarcimento presente delle nuove tariffe ferroviarie.

Voci. Perché?

Luzzatti. Perché l'onorevole Depretis allora aveva anche negoziato con la Francia un trattato doganale, grazie al quale si era ottenuto di vincolare dazi minimi per i capi grossi e minuti. Quel trattato, disgraziatamente per l'economia nazionale, non ebbe seguito e fu respinto in Francia.

Quindi allora, segnando nella tariffa ferroviaria di esportazione del bestiame anche qualche lira di più, l'economia nostra non ne soffriva, come ne soffre oggi per colpa degli avvenuti e minacciati rialzamenti nelle dogane francesi benchè siasi ottenuta qualche lieve attenuazione, in alcuni casi, nell'ordine ferroviario.

Questa materia è continuamente mobile, in perpetua evoluzione, muta di giorno in giorno non soltanto per le esigenze nostre, ma per la tenacità delle altrui esigenze. E ciò che due o tre anni fa si presentava come un provvedimento equo, ora può essere nocivo, e domani avere persino tutti i caratteri dell'iniquità.

È quindi chiara, a mio avviso, la prima parte di questo nesso tra le tariffe ferroviarie e le doganali rispetto all'esportazione.

Si può sottoscrivere, onorevoli colleghi, alla teorica della Commissione la quale sostiene che per le tariffe interne alcun pericolo non vi sia? È vero che vi sia un nesso indissolubile fra l'interesse delle Compagnie appaltatrici di queste linee e quello dell'economia nazionale, cosicchè all'interno,

commercianti, agricoltori, fabbricanti possano essere completamente tranquilli fidando sull'armonia economica fra le Compagnie appaltatrici e l'interesse nazionale più equo, senza uopo che il Governo si riservi questa facoltà di modificare, anche contro il parere delle Compagnie, le tariffe, ove la necessità lo richiegga?

Lo nego assolutamente; e poichè in questa materia i dinieghi degli uni equivalgono alle affermazioni degli altri fino a che non si scenda agli esempi, lasciate che io li tragga da uno degli interessi più sofferenti dell'economia agraria in questo momento.

Voi avete udito tutti in questa Camera i lagni ferissimi che si sollevarono, nell'occasione in cui si discuteva la tariffa doganale, dai centri della produzione del riso in Italia e specialmente dal Novarese e dal Vercellese. Voi avete udito come i nostri egregi colleghi chiedessero a questo proposito quali un dazio sul riso greggio, quali un dazio sul brillato, o su entrambi, quali una diminuzione sul prezzo delle acque; ma tutti concordavano in ciò che convenisse far fronte alla concorrenza asiatica pel riso greggio, e alla belgica e inglese pel riso brillato con una più liberale tariffa ferroviaria.

È certo che le nuove tariffe pel riso migliorano la situazione fatta a questo prodotto, ma bastano all'uopo.

Alziamoci ad un volo un po' eccelso.

I novaresi e i vercellesi, non tutti, ma parecchi, che cosa affermano? La concorrenza estera non è soltanto dell'Asia per il riso greggio, ma si fa sempre più intensa dal Belgio e dall'Inghilterra pel riso brillato. Il riso brillato che si consuma nelle provincie meridionali, spesso non è nostrano. Profitando dei noli bassissimi tra l'Inghilterra e Napoli, a mo' d'esempio, il riso vi giunge a prezzo tale che quei del vercellese e novarese non possono tenere la gara. Quindi si domandano persino 5 lire di dazio al quintale sul riso brillato per poter compensare la differenza che vi è nelle spese del trasporto.

La Camera di commercio di Milano osserva che il nolo da Londra a Napoli è di 20 a 25 lire per tonnellata, e i noli tendono a digradare di continuo. Qualora si applichino le nuove tariffe ferroviarie, quantunque il riso sia trattato con certa equità, è manifesta l'impossibilità, in cui è posto lo speditore di riso da Vercelli, da Novara e da Milano a Napoli, di far fronte, anche coll'applicazione della nuova tariffa, alla concorrenza estera, per effetto dei noli marittimi, che sono discesi notevolmente. Io non so quale sarà il risarcimento,

che il Governo ed il Parlamento potranno dare al produttore di riso di quelle regioni. Potrebbe essere, per esempio, una diminuzione dell'imposta fondiaria; potrebbe essere un aumento delle tariffe doganali; ma potrebbe anche risolversi in una diminuzione della tariffa ferroviaria. La diminuzione della tassa fondiaria gioverebbe poco agli affittuari; la introduzione di un alto dazio per confortare le condizioni dei produttori aggraverebbe quelle dei consumatori. Io non so se la Camera vorrà risolutamente entrare in questa via. Non è questo il momento di esaminarlo.

Potrebbe avvenire anche che il Parlamento ed il Governo volessero escogitare altri mezzi, i quali senza aggravare i consumatori alleviassero i produttori, per esempio il metodo di una politica ferroviaria molto liberale e molto accorta. In Inghilterra, in un caso simile con una tariffa locale si cercherebbe di uguagliare, vincere un traffico marittimo, stabilendo una tariffa minima per resistere alla concorrenza del traffico marittimo. Ora, o signori, se non si lascia illesa questa facoltà di modificare le tariffe interne, come potremmo raggiungere all'uopo questo intento?

Qui a questo proposito conviene anche fare un'altra osservazione.

La Commissione asserisce l'identità dell'interesse tra le Compagnie, lo Stato, e l'economia nazionale per le tariffe interne.

Questa identità d'interessi non esiste nel sistema delle convenzioni. Risulta chiaro dall'inchiesta inglese del 1872 che ha esaminata questa faccenda che, mentre l'interesse del pubblico è quello, che si trasporti il maggior numero di viaggiatori e la maggior quantità di merci, l'interesse delle Compagnie è l'opposto: le Società hanno maggior interesse a trasportare un viaggiatore (o una tonnellata) a 10 centesimi, che due a 5 centesimi l'uno.

Ma, se questo avviene anche nelle Compagnie concessionarie, dove tutto il prodotto netto spetta alla Compagnia che esercita il traffico, come non avverrà più facilmente in un sistema di divisione del prodotto lordo in due parti, uno a vantaggio della Compagnia esercente, l'altro a vantaggio di certi fondi di riserva e dello Stato?

È evidente che, più si stringe il margine, e più si accrescono le occasioni, le probabilità di conflitto fra l'interesse della Compagnia esercente e quello generale della nazione, e a tale uopo io mi fido meglio di un'autorità somma.

Quando l'onorevole Depretis presentò nel 1877 le sue convenzioni, le quali, su per giù, meno alcune modificazioni nelle forme della comparteci-

pazione, corrispondono alle attuali, metteva innanzi queste distinzioni: " Le Società si asterranno, nel proprio interesse, dal proporre delle riduzioni di tariffa per quei trasporti che contribuissero largamente a formare il prodotto lordo di 150 milioni, in base al quale è stato fissato il canone. E se il Governo credesse, nell'interesse pubblico, di ordinare dei ribassi, dovrebbe accordare alle Società il compenso previsto dall'articolo 66.

" Ma, astrazione fatta da quest'eventualità, egli è certo che le Società avranno interesse ad esperimentare dei ribassi a loro rischio e pericolo nei seguenti casi:

" Quando un dato trasporto, su cui si è fatto assegnamento per pagare il canone dovuto sui primi 150 milioni di prodotto lordo, venisse per qualunque circostanza a diminuire, le Società sarebbero indotte a proporre dei ribassi di tariffa per riattivare detto trasporto, in modo da rendere meno grave il danno a cui sono esposte.

" Quando poi vi fosse possibilità di accrescere, mediante ribassi di tariffe, quel traffico che contribuisce soltanto in piccola parte al prodotto lordo, le Società avrebbero il tornaconto di proporre ribassi sempre che il 58 per cento della tariffa ridotta lasci un margine di benefizi in confronto delle spese di esercizio. Potrebbe verificarsi un altro caso, quello cioè, che per la elevatezza della tariffa normale, un trasporto mancasse alla ferrovia e che Società e Governo trovassero la convenienza di mettersi d'accordo per un ribasso di tariffe sopportandone in comune le conseguenze. In allora le Società avrebbero interesse di concordare col Governo, pel detto trasporto, una nuova tariffa normale, in luogo di quella stabilita nell'allegato D, ribassando così il prezzo fino a che il 58 per cento della nuova tariffa basti a compensarle delle loro spese. »

Quindi l'onorevole Depretis faceva una serie di ipotesi nelle quali l'interesse della Società concordava più o meno con quello dell'economia nazionale.

Infatti suppongasì, o signori, che nell'esempio dei risi, che vi ho testè citato, fosse nell'interesse dell'economia nazionale che si trasportasse il riso a 2 centesimi per tonnellata-chilometro, cioè, con una tariffa un po' maggiore della remunerazione effettiva del trasporto.

Se è lo Stato che esercita le ferrovie, e se ha tutta l'entrata del prodotto lordo per sé, se il trasporto, a mo' d'esempio, per cento d'entrata lorda costa 80.70, lo Stato ha ancora l'interesse di scen-

dere alla minima tariffa, perchè impiega 70 o 80 del prodotto lordo e guadagna il 20 o il 30 per cento.

Per contro quando questo prodotto lordo debba essere diviso, prima nella ragione del 62. 50 con le Società esercenti ed il resto ai fondi di riserva e allo Stato, è evidente che le compagnie non possono indursi a ribassare spontaneamente le tariffe altro che nei limiti in cui le spese non possano eccedere il 62. 50. Non possono perdere, non devono perdere, e non si può esigerle dalle compagnie ciò che si chiederebbe allo Stato con un alto intento di economia nazionale.

Quest'esempio, che vi ho indicato e che potrei moltiplicare con altri, mi pare che chiarisca in modo evidente che vi sono dei trasporti che si possono fare nello interesse della economia nazionale, senza danno dello Stato, quando lo Stato ha il fondo intero delle perdite e dei profitti delle tariffe; ma che non si possono fare per impulso delle compagnie, quando queste compagnie sono ricompensate con una partecipazione al prodotto lordo. Vi è un margine sotto il quale cessa la identità dell'interesse delle compagnie e dello Stato, delle compagnie e della economia nazionale, e comincia la lotta tra l'interesse delle compagnie e l'interesse generale; lotta nella quale, quando voi non vi siete riservata la facoltà di intervenire, la economia nazionale sarà sopraffatta e la economia particolare delle singole compagnie esercenti sarà vittoriosa. (*Bene!*)

Quindi, se non trionfasse l'esercizio di Stato, quale io lo propongo insieme coi miei amici, e se la Camera, nella sua maggioranza, deliberasse di passare all'esame di queste convenzioni, mi riservo, quando verrà il momento in cui si tratterà questa questione, di fare delle proposte categoriche. Imperocchè gli è evidente che, quando tutto il servizio ferroviario, nei suoi due punti principali, condizioni di trasporti e tariffe, sia in balla delle Società, deve cercarsi che questo non significhi almeno la dedizione assoluta degli interessi dello Stato e della economia nazionale, nelle mani delle singole Società. (*Bene!*)

È uopo studiare nuove formule nelle quali, operandosi ribassi di tariffa per precetto del Governo, si accordi l'interesse dello Stato con quello delle Società, il che oggi non si è ancora ritrovato.

Un altro punto in cui mi pare pericoloso questo irrigidimento delle tariffe, cioè questo contratto con tariffe connesse ad esso e, per indole loro, non mutabili, è quello che riguarda le concorrenze ferroviarie stesse.

Permetterete a un veneziano il quale ha sognato che colla liberazione del suo paese, sog-

getto alla signoria straniera, anche la sponda italiana dell'Adriatico potesse ripigliare il suo antico imperio e la sua antica grandezza, (*Bene!*) di considerare con molta preoccupazione ciò che avviene sull'opposta riva del suo mare.

L'Austria-Ungheria ha una sagacissima politica ferroviaria, intesa anche a sottrarre alla sponda italiana dell'Adriatico le sue antiche e legittime influenze concentrandole a Trieste, a Fiume e nella Dalmazia.

Il descrivere finalmente questo lavoro che è avviato da parecchi anni sarebbe troppo lungo, imperocchè, quando a noi pareva audacia il sogno della colonia d'Assab, l'Austria-Ungheria aveva inteso che il modo d'impadronirsi dell'Adriatico era quello di colonizzare l'Egeo, attraverso alla Bosnia ed all'Erzegovina accennando faticosamente a Salonico, traendo il torrente dei commerci nella sua orbita, e spostando l'asse ferroviario centrale dell'Italia col'Arberg e colla probabile decapitazione di Brindisi a cui si medita di sostituire Tessalonica. L'Austria-Ungheria ha inaugurata la politica dei porti persino coi forti errori dei dazii differenziali. Certe merci importanti, le quali entrano per Trieste e per Fiume, a mo' di esempio, hanno un dazio doganale minore di quelle che entrano nella Monarchia per terra; e, come ciò non bastasse, l'Austria-Ungheria, con una vigorosa politica ferroviaria di Stato, inaugurata segnatamente in questi ultimi anni, trae artificialmente tutto il movimento ai suoi porti con poderose mosse che in verità impauriscono gli abitanti dell'altra sponda dell'Adriatico, i quali, così continuando le cose, saranno destinati ad asciugare al sole le sdrucite vele e a rassegnarsi melanconicamente meditando sulle memorie storiche della prosperità passata. Ora, se si esamina lo *Schreiber*, scrittore di cose ferroviarie austriache molto competente, se ne trae come la stessa gara che è in tutta la monarchia austro-ungarica per portare il movimento a Trieste e a Fiume, ferve anche tra l'Ungheria e l'Austria per distrarlo rispettivamente a Fiume o a Trieste. Figuratevi se risparmierebbero noi, quando in questa lotta degli interessi nazionali non si risparmiassero a vicenda nè ungheresi nè austriaci! E sapete chi rimane sinora vittorioso in questa gara tra Fiume e Trieste? Fiume.

Trieste, fino a che certe opere ferroviarie non siensi compiute, è ancora alla dipendenza della Südbahn, che è una compagnia privata; mentre le imprese ungheresi di Stato o soggette allo Stato, accordandosi colle compagnie austriache

di Stato che aiutano le ungheresi, riuscirono per molti traffici a far sì che il nolo ferroviario per Fiume discenda a più buon mercato del nolo per Trieste. Se la Camera lo consente, giacchè su gli altri temi io sarò brevissimo, potendosene parlare alla sede più opportuna delle tariffe, io leggerei un brano di quello scrittore austriaco, affinché si sappia, o signori, quale sarà la nostra inferiorità se noi non concederemo gli stessi potenti sussidii a quelle ferrovie che si esercitano sul nostro Adriatico.

Voci. Legga, legga!

Luzzatti. Ecco cosa dice lo Schreiber, (il libro è del 1884, di quest'anno):

« Al primo dicembre del corrente anno andranno in vigore nuove tariffe di collegamento per il commercio dell'Ungheria coll'Adriatico, mediante le quali ha trovata una nuova e ampia applicazione il principio di proteggere con forti tariffe differenziali il commercio delle città ungheresi che stanno dietro Pest e Bary, di fronte a Trieste e di fronte ai porti nordici dell'Adriatico.

« Fra i fattori più importanti di questi avvenimenti, è ora compresa anche la Direzione delle ferrovie di Stato austriache che ha agevolato il commercio coll'Adriatico per tutte le stazioni comprese fra Timmeggger fino a Bazias e Verciorova e ha egualmente alle altre ferrovie dell'Ungheria concesso dei vantaggi di trasporto che sono accordati a Fiume di fronte a Trieste. Questi vantaggi sono assai ragguardevoli. Importano, per esempio, pel trasporto dei cereali da Grosswarden 20 fiorini; pel trasporto dello spirito da Szatinar 21 fiorini; pel trasporto di vino a Debreczin 20 fiorini, di petrolio a Losonez 22 fiorini per ogni vagone. »

Io mi dispenserò dal tradurre in cifra nostra questi fiorini di tariffa ferroviaria, il farò a tempo più opportuno; e si vedrà allora che cosa significhi la politica economica dei porti e il governo delle ferrovie di Stato.

Nè volendo perseverare nelle analisi si finirebbe facilmente.

A Fiume l'Austria-Ungheria ha voluto in questi ultimi tempi liberarsi dalla dipendenza dell'Italia nel riso brillato, e per ottenere questo intento che cosa ha fatto? Ha stabilito una tariffa ferroviaria d'accordo coll'impresa ungheresi e con le austriache di Stato, e gli effetti già si risentono dai risaiuoli italiani.

Qui il problema diventa da ferroviario perfino nazionale. (Bene!) Senza la libertà delle ta-

riffe ferroviarie, come si sosterrà questa lotta che ha ora aspetti tanto molteplici?

Sono rotti i servizi cumulativi speciali fra l'Italia e l'Austria-Ungheria. L'Austria-Ungheria ha voluto che le merci passassero per più lungo tratto sul suo territorio spingendole artificialmente per Peri; per contro l'Italia avrebbe avuto l'interesse opposto che le merci si avviassero per Cormons, o meglio per la Pontebba.

Io agitai nel 1882 questa questione qual relatore delle tariffe doganali, aiutato da un bel discorso dell'onorevole Prinetti e suggerii la resistenza. Io non credo che gli Stati si debbano difendere soltanto con la rassegnazione evangelica, poichè la rassegnazione evangelica è un sublime precetto per gli individui, ma pei popoli si muta in codardia. (Bene!)

A fronte di questi fatti, che cosa avrebbe dovuto fare il Governo italiano?

Avrebbe dovuto fare la politica inversa del Governo austro-ungarico. Se il Governo austro-ungarico voleva artificialmente portare le mercanzie per Peri, il Governo italiano doveva mettere una sovratassa verso Peri e fare una politica ferroviaria di favore per Cormons e per la Pontebba, dovea insomma combattere colle stesse armi. Le nostre percorrenze ai valichi alpini sono minori delle percorrenze degli altri paesi concorrenti. La corona delle Alpi ci serra in un bacino ristretto; ma qualcosa si può fare, purchè si voglia, e fermamente si voglia, e si cessi di attendere la Divina Provvidenza, la quale ci difenda da questi guai nei quali ci siamo impigliati un po' per colpa altrui ed un po' anche per colpa nostra, per mancanza di una forte politica economica.

Ora, o signori, quando si vuol dividere le ferrovie della valle del Po, romperne la stupenda unità e affidare a due Compagnie il governo dei valichi alpini, l'Italia sarà meno forte come meno fortunata in questa lotta, nella quale occorrono poderosi mezzi, accompagnati dal proposito di saper perdere dei danari, come dimostrerò nella discussione degli articoli. Per vincere una di queste battaglie, lo Stato può avere interesse di perdere, per alcuni anni, parecchie centinaia di migliaia di lire. Un bilancio che non ha nei suoi fondi di riserva la possibilità della difesa e della riscossa economica, sarebbe un bilancio per: ciò solo condannato.

La prima necessità è quella di avere un bilancio abbastanza elastico da poter opporre la difesa all'offesa, anche a costo di perdite momentanee. Or bene questa politica ferroviaria di Stato

non è compatibile con la cristallizzazione delle tariffe ferroviarie, e repugna alle presenti convenzioni. Si può pretendere che lo Stato italiano senta tutta la dignità e tutto l'interesse della nazione, ma non si può pretendere che questa dignità e questo interesse si trasfondano in Compagnie, le quali tramuterebbero i banchieri in eroi; se ciò facessero, tradirebbero gli interessi dei loro azionisti.

Voi non potete pretendere che una Compagnia ferroviaria, faccia una politica economica di Stato; perocchè essa la farà in quanto concordi coi suoi interessi; ma non la può fare quando diverga da essi. I casi di divergenza e di concordanza mi riservo di esaminarli quando discuteremo gli articoli.

Per tutte queste ragioni, nella condizione attuale del nostro paese, io darò risposta franca all'onorevole Fortis, che cortesemente me ne faceva domanda.

Crede, diceva egli, l'onorevole Luzzatti, che nella situazione attuale del nostro paese, convenga irrigidire una tariffa ferroviaria sino da ora? E io gli rispondo chiaramente: no; ed è per questo che sono fautore dell'esercizio di Stato, perchè non trovo che in esso il modo di lasciar libera la tariffa ferroviaria. Tutti gli altri metodi sono metodi lenitivi del difetto, della mancanza di questa libertà, ma non sostituiscono il valore, il vigore, il prezioso strumento della libertà dello Stato.

Ma si osserva: la tariffa attuale, per confessione vostra, (e io l'ho ripetuto più volte con molto piacere) nella sua sostanza, in più punti, fu migliorata. Sì, lo proclamo, lo riconosco, ma desidero molti altri miglioramenti, e la correzione di non pochi errori.

Se voi pigliate la tariffa dell'onorevole Depretis, del 1877, la trovate meno buona della tariffa dell'onorevole Baccarini, del 1882. Eppure le tariffe allegate al progetto Berti-Baccarini del 1882, dovevano essere discusse in questa Camera, e per conseguenza erano presentate più alte perchè si sapeva la tendenza naturale a ribassarle. Anzi con questo programma furono invitati dall'onorevole Baccarini, dal Berti e dal Magliani alcuni uomini politici ascritti a parti diverse della Camera ad esaminare questo tariffe. Fra questi ci era anch'io. Ma rifiutai di fare l'esame analitico di quelle tariffe, e mi persuasi a dare solo qualche consiglio, in cui mi pare consentissi coll'onorevole Boselli, coll'onorevole Nervo, e con l'onorevole Raggio che assistevano a quell'adunanza.

Consigliai solo di fare il più che fosse possibile per mantenere illesa la libertà delle tariffe. Dove questa non fosse possibile, mantenere nel Governo tutta la facoltà di poter introdurre le modificazioni opportune. Ma poichè quelle specie di adunanze, nelle quali un deputato si compromette senza penetrare a fondo il tema, a me non piacciono, mi astenni dal prendervi più parte.

In tutte queste diverse tariffe vi è una evoluzione rapida al meglio; tutto si evolve colla massima rapidità. Alla distanza di pochi anni, dal 1877 al 1884, e perfino alla distanza di pochi mesi si modificano, si diminuiscono in tal guisa le tariffe che non si riconoscono più.

E se voi prendete in mano le tariffe di 15, 20 anni fa e le condizioni del servizio ferroviario di 15, 20 anni fa vi parrebbero risibili a confronto delle attuali esigenze. Considerate le odierne condizioni dei trasporti esse sono soggette alle più minute e squisite divisioni di lavoro: si distinguono i treni merci dai treni dei viaggiatori, si distinguono i treni locali dai treni nazionali, dagli internazionali. E nel trasporto delle merci stesse si introduce una fina e nuova divisione nelle qualità. Ci sono dei treni che non portano che determinati prodotti per l'alimentazione delle grandi città.

Ma chi può garantire che tutto questo che si fa oggi, che può rappresentarvi perfino l'ideale odierno, il che non è, domani non sarà intollerabile? Per esempio noi sperimentiamo il sistema delle zone. Io credo che possa giovare, ma potrebbe (e vi sono molte obiezioni in contrario a questo sistema delle zone) non giovare, come si spera, all'economia nazionale; ma quando voi l'avete cristallizzato con una convenzione, quali compensi non si chiederanno per mutarlo? Non si esce da questo dilemma: o irrigidire il servizio e le tariffe, ovvero esporsi, perchè il paese possa avere un servizio ferroviario corrispondente ai bisogni della civiltà, a un continuo pericolo d'indennità che aggravino la finanza o tali che non si possa consentirlo.

Ma tornando alle tariffe presenti, esse peccano in alcuni punti, e lo chiarirò, lo ripeto, a suo luogo.

Per esempio, io domando alla Commissione, o più specialmente all'egregio uomo che si occupò in modo particolare di questa materia, perchè mentre la Commissione ha migliorato, e gliene faccio lode, parecchie condizioni di trasporto, ne ha peggiorate altre? Si è visto una Commissione parlamentare non diminuire delle tasse; ma quando si è visto aggravarle? Le cortecce per tinta non nominate e macinate, che erano in

quarta classe quando le presentò alla Camera l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ora dalla quarta categoria passarono in terza; la juta greggia, dalla quinta alla quarta; invece di 8 centesimi ne pagherebbe 10; il minio, e questo non mi fa piacere per la mia città natale che lo produce, pagava 10 centesimi e ne pagherà 12; il nero animale pagava 8 e ne pagherà 10; la robbia, una delle colture in maggior sofferenza, perchè sta per spegnersi, è moribonda proprio per l'influenza di nuovi sistemi coloranti, si trasporta dalla quarta classe, ove pagava 10, alla terza, ove pagherà 12; i sacchi di tela vuoti da 7 centesimi a 10 ecc., ecc.; e di altri generi si peggiora la sorte. Ora, io dico, ritorniamoli alla loro sede, perchè non v'è alcuna ragione che noi disturbiamo gli uni per migliorare la condizione degli altri. Non si può in una Camera prendere una tariffa e dire: poichè s'è migliorata la condizione di alcuni trasporti, si peggiori quella di altri, a fine di fare in tal guisa il pareggio finanziario. A me il pareggio finanziario importa poco in questo caso. Io cerco il pareggio economico, tanto più che la perdita non sarà notevole, se si considera la qualità delle merci e la pochezza delle voci delle quali la situazione si sarebbe peggiorata dalla Giunta della Camera.

Vi sono lacune non brevi nell'agricoltura. L'onorevole mio amico Simonelli domandava se il Governo ha consultato la Giunta per la revisione della tariffa doganale. Certamente non l'ha consultata perchè la Giunta per la revisione delle tariffe doganali aveva un compito autonomo e diverso da quello dell'esame delle tariffe ferroviarie. Però il Governo è stato in comunicazione con la Giunta per la revisione delle tariffe doganali, la quale ebbe da lui la notizia di alcuni documenti.

Ma io non ho nessuna qualità nè autorità di parlare in questo momento a nome della Giunta per la revisione delle tariffe doganali, e ho appena l'autorità di parlare a nome mio. Forse si esagerano le condizioni dell'agricoltura quando si dice che essa è percossa da una crisi generale.

Gli amici dell'agricoltura, quelli che per dispregiativo si dicono i rurali, ma che dovrebbero farsene un titolo d'onore, perchè oggi chi si occupa delle condizioni dell'agricoltura, si occupa dell'Italia, hanno tutto l'interesse a porre con precisione e con sincerità la controversia, fra gli ottimisti e i pessimisti facendo sentire la nota dolorosa della verità.

Vi sono crisi intense in alcuni prodotti principali e dominanti dell'agricoltura, i cereali, i risi;

vi sono prodotti in bilico; vi sono condizioni liete in alcuni altri prodotti.

Le trasformazioni che si sono operate nell'agricoltura, con maggior facilità che nei partiti politici, e che vanno continuando ogni dì, specialmente con la trasformazione dei cereali a pascolo, rappresentano appunto l'interesse di una cultura eminentemente remuneratrice, la quale in più luoghi rende persino il 14 per cento.

Voci. No! no!

Luzzatti. Come no?

In paesi che io conosco l'allevamento del bestiame rende il 14 per cento. Del resto io sono un grande ignorante in questa materia, onorevoli colleghi; ma se non altro ho avuto l'onore e l'onere di leggere da otto a nove mila risposte che pervennero alla Commissione per la revisione delle tariffe doganali; quindi di asserzioni di questo genere me ne sono passate per le mani parecchie e non credo, per esempio, che la vite, quando non vi sono gli anni di malattia, rappresenti una cultura in sofferenza; così dicasi degli ortaggi, del pollame e delle uova.

Occorre ricercare quali sieno le culture che guadagnano, e quali sieno le culture che perdono, perchè soltanto allora, dopo avere esaminato i danni superanti i vantaggi, in tutta la realtà, si potrà provvedere ai rimedi.

Ma anche dipinta la crisi agraria coi suoi veri colori non cessa per questo la necessità di pronti provvedimenti. E la mia opinione personale è che rispetto alle tariffe ferroviarie che riguardano l'agricoltura, le diminuzioni siano minime, tali da non poter rappresentare quel miglioramento che l'economia nazionale ne attende. In alcuni casi per i prodotti importanti (le piccole macchine agrarie) vi sono stati dei rialzi, e sono certo che Commissione e Governo saranno d'accordo nel togliere gli aggravii. Ma non basta; per fare una politica economica non operosa, nè grande, ma appena sufficiente alle necessità del paese, si devono sperimentare con maggior coraggio i ribassi nel trasporto delle macchine, dei concimi, delle paglie, dei pali, dei vini, del bestiame, dei bozzoli, ecc., ecc., ed anche sapendo di perdere utilmente nel bilancio dello Stato.

Se il Governo si arretra dinanzi a questi piccoli sacrifici, come si potrebbe sperare che sappia affrontare il grande problema agrario in più ampie proporzioni?

Certo, o signori, non si possono concludere le grandi inchieste con degli epigrammi; e ai dolori dell'agricoltura sarebbe un'ironia il rispondere

che si attende la forza medicatrice della natura. (*Bene!*)

Signori, io non avrei finito, avrei delibato il vasto tema delle tariffe appena, riserbandomi di tornarvi sopra, quando le discuteremo più utilmente. Ma per debito di lealtà, come si addice a un oppositore molto franco, ho voluto annunziare fin d'ora al Governo quali sarebbero i punti, su cui si aggirerebbero le mie proposte, perchè qui non si tratta di tenderci agguati a vicenda, ma di annunziare a tempo quelle proposte, le quali mirano al bene del paese.

Il mio ideale è la libertà delle tariffe coll'esercizio di Stato, o la libertà delle tariffe con un contratto di trazione. È questa l'estrema concessione, lo ripeto, che io potrei fare all'industria privata. Tariffe vincolate con contratto di partecipazione, saranno sempre imperfette e deficienti per l'indole tecnica della materia.

Ora, o signori, lasciate anche a me la facoltà di fare alcune considerazioni morali intorno al presente disegno di legge. (*Movimenti d'attenzione*)

Ho udito in questa Camera celebrare dall'onorevole Lacava, biasimare da altri le Società anonime: l'onorevole Lacava le ha dipinte come strumenti efficacissimi di civiltà economica, altri le hanno dipinte come ricolme di molti peccati.

*Voci a sinistra.* Mortali!

**Luzzatti.** ...Furono letti dei brani di discorsi dell'onorevole Zanardelli, che nel 1876 le difendeva. Si sarebbero potuti citare dei brani di discorsi dell'onorevole Spaventa, il quale non si può dire che fosse troppo tenero delle Società anonime.

**Spaventa.** Furono citati.

**Luzzatti.** Io distinguo due specie di Società anonime: le Società anonime che sono sotto le influenze sane della concorrenza; che esercitano un'industria a pari condizione dei privati, e di altre Società, con le quali si mettono all'aperto nella grande gara dei traffici.

La storia commerciale è piena di pagine stupende e di vergogne non meno meravigliose di Società anonime di questa prima specie. Certamente non vi è alcuno che le possa con fondamento condannare per i loro eccessi e per i loro travimenti. Sono le ombre della luce.

L'onorevole Lacava citava l'esempio della Compagnia del canale di Suez, la quale ha accumulato un capitale meraviglioso in un'opera, che onora la civiltà moderna. Ma crede l'onorevole Lacava che, se invece di essere in Egitto, si fosse stati in Francia o in Italia, o in Germania, non

si sarebbe potuto procedere altrimenti all'apertura del canale di Suez, per cui era soltanto necessario il genio di Lesseps? Se un gran Governo avesse fatto coi suoi denari l'impresa, le tariffe sarebbero più miti. Invece gli azionisti avendo incontrato forti rischi vogliono le maggiori remunerazioni. La Società anonima in Egitto, e dato il Governo d'Egitto, ha esercitata una sana influenza, ma trae seco le tariffe alte pel passaggio del canale.

La Società anonima, o signori, diventa pericolosa, va vigilata, e oltre certi limiti infrenata quando esercita un monopolio, sia che il monopolio lo si conferisca per ragione di legge, come, nella Regia cointeressata dei tabacchi, sia che il monopolio risieda nella natura stessa della industria della quale si tratta, come avviene nelle ferrovie.

Imperocchè non possiamo più discutere teoreticamente, come potremmo fare ancora con molto diletto nostro in un'Accademia, tra l'onorevole Genala e me, se la ferrovia sia o non sia un monopolio di fatto; è il patrio codice che vi dice che la ferrovia è un monopolio di fatto. Nell'articolo in cui si tratta dei trasporti, dopo una lunga lotta la quale fu iniziata dall'onorevole Minghetti e (se mi permettono di associare il mio povero nome al suo), e da me nel 1869 e che ebbe vittoria in questi ultimi anni nella Camera, noi abbiamo tolto all'eccezione dei patti speciali i contratti di trasporto per ferrovia, appunto perchè noi abbiamo considerato il trasporto per ferrovia un monopolio di fatto non potendosi ammettere la libertà delle contrattazioni particolari, in quanto si oppongono alle condizioni generali dei trasporti.

Mi duole (e su ciò farò delle proposte all'uopo) che, nei nuovi progetti di tariffe, moltiplicando le tariffe speciali e le tariffe a zone e a condizioni particolari di trasporti, si siano accresciuti i casi nei quali si sottraggono le Compagnie alla responsabilità del diritto comune ferroviario; un tema delicato su cui parleremo a tempo opportuno. Ora, o signori, che queste Compagnie, le quali esercitano un monopolio di fatto, debbano esser considerate da un punto di vista diverso da quello delle Società ordinarie anonime, non è soltanto la storia, non è soltanto la ragione di Stato, non è soltanto la filosofia del diritto, non è soltanto la economia che lo asseverano; è la esperienza del popolo più libero in mezzo al quale le Compagnie ferroviarie hanno avuto la maggiore libertà di espansione; alludo al popolo inglese. Voi, o signori, vedete nella legislazione inglese una serie di accorgimenti, di limiti, di norme, per effetto delle quali il grande



popolo, il quale non è ancor giunto al riscatto dell'esercizio delle sue ferrovie, ha voluto infrenare la azione di questo monopolio di fatto.

È memorabile segnatamente la inchiesta del 1872, da questo punto di vista, eseguita da una Commissione parlamentare, come sono memorabili le conclusioni pratiche che seguendo l'inchiesta la Camera dei comuni ha sancite.

Si era domandata al Parlamento la facoltà di fondere insieme due compagnie, l'una e l'altra già accomunate negli accorgimenti delle tariffe alte. Imperocchè voi sapete, o signori, che anche nei luoghi dove più compagnie servono gli stessi punti, esse cominciano con le battaglie, e poi finiscono con l'accordo. Gladstone le ha definite leggiadramente: sono come le ire degli amanti, che hanno breve durata; mentre gli amori sono eterni. Non fidatevi troppo a seguirle nella azione dei contrasti, nella efficacia della concorrenza: più le compagnie sono grandi, e maggiori gl'impulsi e gli interessi da accordarsi, minori le esigenze di combattersi in una feconda emulazione.

Or bene, il Parlamento inglese proibì la unificazione di queste due compagnie: imperocchè sotto la influenza della opinione del *Board of Trade*, si ritenne che continuando nella loro *amalgamation*, nella loro unificazione, si potrebbe arrivare al punto in cui non più le compagnie ferroviarie fossero nello Stato, come si è espresso con forte linguaggio alla Commissione d'inchiesta, il Tyler del *Board of Trade*, ma lo Stato fosse nelle compagnie ferroviarie; cioè si potesse venire a quel periodo storico di Genova in cui San Giorgio non era più nella repubblica, ma la repubblica in San Giorgio.

La Camera dei Comuni, o signori, custode e tutrice di questi grandi interessi e degli equilibri delle compagnie ferroviarie, si è opposta alle grandi fusioni, perchè ha sentito che in questo caso vi era l'esercizio di un monopolio che doveva essere infrenato: e la Camera dei comuni e il Governo inglese, quantunque così forti, quantunque armati di potenza ben maggiore della nostra, hanno dubitato che, lasciando sussistere monopoli così poderosi, l'azione del Governo fosse abbastanza vigorosa per poterli frenare e disciplinare.

Ecco il modo con cui considero fugacemente la storia delle Società anonime, la quale nel nostro paese ha avuto pagine splendide, e pagine nere, più per la condizione dei fatti, che per colpa degli uomini.

E a questo proposito son sicuro d'interpretare la cortesia e la purità delle intenzioni dell'onore-

vole Baccarini, che io non ho mai messo in dubbio poichè posso dissentire da lui in qualche punto, ma non posso negare che egli sia gloria e onore di questo Parlamento; sono sicuro che egli non ha voluto alludere a un uomo che, quantunque non fortunato in alcune imprese, mosso sempre da nobili intenti, è una delle più illibate illustrazioni scientifiche del nostro paese. (*Bravo! Bene!*)

**Baccarini.** Chiedo di parlare per un fatto personale.

**Presidente.** Non c'è fatto personale. Continui, onorevole Luzzatti.

**Luzzatti.** Io spero di non aver dato occasione ad alcun fatto personale, anzi ne sono sicuro.

**Presidente.** No, no. Continui, continui.

**Luzzatti.** Ora, o signori, qui ci troviamo di fronte a due dottrine rispetto alle ferrovie: la dottrina dei socialisti, che fu espressa ieri con molta crudeltà e che si può definire così: le ferrovie in balla dei lavoratori, affidate a compagnie di lavoratori che le esercitino a forma di società cooperative. L'altra dottrina è: le ferrovie all'esercizio privato, cioè le ferrovie a banchieri, a capitalisti rispettabilissimi.

La dottrina dei sottoscrittori dell'ordine del giorno che io svolgo; la dottrina dell'onorevole Spaventa, quantunque io non abbia il coraggio d'interpretarla, è una dottrina più alta di quelle due. Essa non dice "le ferrovie ai lavoratori," perchè rappresenterebbe la dittatura del lavoro sul capitale (ed ogni dottrina dittatoria di questa specie nocerebbe al capitale e al lavoro); nè dice la nostra dottrina "le ferrovie a compagnie private," perchè allora si avrebbe il pericolo opposto, che il capitale soverchiasse il lavoro e degenerasse in capitalismo. Noi vi diciamo: ferrovie esercitate dallo Stato, tutore equo e alto di tutti gli interessi nazionali, posto sopra i lavoratori e i capitalisti, e rappresentante dell'interesse generale del paese. (*Bene!*)

Chiudendo il mio discorso, non posso lasciar passare senza commenti il seguente periodo della relazione dell'onorevole Barazzuoli:

" Il costituire oggi ragguardevoli Società ferroviarie importa organizzare delle forze che prendendo il posto di altre ormai pur troppo o sfatate o scomparse, rappresentino una guarentigia d'ordine economico e sociale, e un sussidio ai principi liberali, non già una minaccia all'indipendenza e sovranità dello Stato. Sarà oggi l'associazione delle forze economiche quella che farà l'ufficio fatto da altre o classi o istituzioni o forze in altri tempi e in diverse condizioni di civiltà, "



Mi permetta l'onorevole Barazzuoli di dissentire da questo suo ideale. Consento con lui che le fedi vecchie vacillano e tramontano e sono sostituite da un vuoto spaventoso. Consento con lui che noi usciamo da una società la quale poggiava su cardini forti, e non abbiamo ancora trovato le nuove basi; tutto è buio. Acconsento intieramente con lui che lo stato attuale è di crisi, che si va ogni dì più esacerbando, cosicchè il filosofo pessimista può dire: il secolo che muore è un secolo che conduce l'umanità allo sfacelo, come il filosofo ottimista: il secolo XIX è un secolo che soffre perchè il secolo ventesimo sarà quello felice.

Io, signori, più ottimista che pessimista per indole, confido che le sofferenze, le crisi, il travaglio di questo secolo essenzialmente scientifico e grande siano crisi, sofferenze e travagli che preparino una palingenesi e non una catastrofe. Già intravedo alcuni raggi di questa felicità futura, come un giorno l'Atlantide mandava a Colombo i suoi profumi per incoraggiarlo a proseguire la via. (*Bene!*) Ma qual si sia il destino che attende l'umanità, la sua salute non può uscire nè da Società finanziarie, nè da Società economiche di qualsiasi specie. Non sarà un pensiero di economia o di finanza che preparerà la trasformazione del travagliato secolo che muore, ma una di quelle parole divine, ineffabili, di virtù, di sacrificio, di abnegazione che, come ebbero altra volta la potenza di trasformare il mondo, così avranno ancora quella di ringiovanire le Società minacciate di dissolversi nella putredine degli interessi materiali. (*Bravo! Bravissimo! — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

**Presidente.** Procederemo nello svolgimento degli ordini del giorno.

L'onorevole Seismit-Doda ha cambiato la sua volta coll'onorevole Savini, perciò leggo l'ordine del giorno dell'onorevole Savini:

“ La Camera affermando il diritto e il dovere dello Stato a esercitare le ferrovie, passa all'ordine del giorno. ”

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

L'onorevole Savini ha facoltà di svolgerlo.

**Savini.** Onorevoli colleghi. Decisamente io non sono fortunato! Dopo molti spostamenti sull'elenco degli ordini del giorno, mi tocca parlare dopo l'onorevole Luzzatti; non è fortuna, ma mi rassegherò alla sorte,

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto che egli non ha fede nei lunghi discorsi; ora siccome io voglio propiziarmi l'onorevole ministro dei lavori pubblici, non potendolo col voto, lo farò con una promessa che farà gran piacere alla Camera; parlerò dieci minuti.

L'onorevole Genala ha ragione, è inutile stemperare in lunghi discorsi ciò che si può dire in brevi parole; e poi a che un lungo discorso in questi momenti? Ricordo che un eminente uomo politico inglese lasciò scritto queste curiose parole: “ Io ho udito molti discorsi che mi hanno fatto cambiare di opinione; non ne ho mai sentito alcuno che mi abbia fatto cambiare il voto. ” È una teoria un po' brutale, ma ad ogni modo io la comprendo; figuratevi dunque se sono tanto ingenuo e tanto vanitoso da credere, che le mie parole possano anche scuotere una sola foglia in quella selva selvaggia nella quale ci siamo addentrati ed alla quale argutamente l'onorevole Mussi accennava.

Il mio ordine del giorno è molto chiaro, basta la sola enunciazione; voto l'esercizio di Stato.

Su questa teoria ho sentito moltissimi discorsi che riuniti insieme formerebbero un volume: ma, o signori, un volume suppone un indice; ebbene, il mio brevissimo discorso, sarà l'indice di tutti i discorsi. Da questo punto di vista, vedete che non sarà privo d'importanza.

Io non sono fra i colpiti sulla via di Damasco, dalla grazia di Dio. Io sono stato sempre coerente al principio dell'esercizio di Stato. Quando la Camera si pronunciò in modo diverso nel 1876, in giugno, non ero deputato. Venni alla Camera con quella maggioranza del novembre, che fece così bella prova. (*Si ride*)

Ad ogni modo, non credo che in fatto di economia politica vi sieno dei dogmi; e ciò vale per me a spiegare, come molti deputati dopo aver pensato allora in un modo, possano ora pensare in un altro.

Ciò posto, dirò brevissimamente le ragioni del mio voto.

Voto l'esercizio di Stato, perchè credo che le ferrovie sieno un servizio pubblico come le poste e come i telegrafi.

Voto l'esercizio di Stato perchè in casa nostra dobbiamo essere padroni noi; perchè lo Stato è il solo disinteressato, visto che lo Stato fa l'interesse generale e non l'interesse particolare.

Voto l'esercizio di Stato, perchè questo sistema che ci vien proposto dal Governo, è un sistema misto; non è nè esercizio di Stato, nè esercizio privato.

E se lo Stato non è, come voi dite, buon amministratore, avreste dovuto lasciare alle Società private anche quella Regia che avete riscattato mesi sono; ed anzi avreste dovuto fare altre Regie, anche quella della sicurezza pubblica. Nè basta il dire, che le Società sanno esercitar meglio che non lo sappia lo Stato. Bisogna provarmi, signori, che lo Stato volendo, non sia capace di esercitar meglio di quello che oggi fa; ed io vi affermo che se nelle ferrovie dell'Alta Italia e nelle Romane si spendessero 150 milioni, l'onorevole nostro collega Valsecchi (che nomino a cagione di alto onore) e gli egregi direttori Bertina e Massa, sarebbero capaci di organizzare un servizio modello. Mi direte: 150 milioni! Lo so, la difficoltà del denaro!... Ma, signori, siccome i banchieri non ci danno, ma ci procurano il denaro mediante il nostro avallo, ebbene lo Stato questo denaro se lo procuri direttamente.

Voto l'esercizio di Stato perchè non trovo prudente legare le mani al nostro paese per 20 anni, visto che nessuno sa quale sarà l'ultima parola della scienza, perchè voi non potete dire quali misteri racchiude in sé la meccanica, e voi vedete anche oggi che nel Belgio, in Germania, in America, l'elettricità si prepara a dire una grande parola di fronte alla locomozione stradale.

Voto l'esercizio di Stato perchè, malgrado le sagge misure prese dall'onorevole Genala per garantirsi, lo Stato non avrà forza sufficiente per sorvegliare con effetto le grandi Società, e noi avremo ad ogni passo nuove liti, e finiremo per stabilire il carnevale degli avvocati. E questo io non lo voglio. (*Si ride*)

Voto l'esercizio di Stato, perchè quell'uomo onesto che si chiama Magliani ci ha detto che a queste convenzioni non siamo spinti da misure finanziarie. E se fosse così, ripeterei quello che ho detto poc' anzi: lo Stato può sempre trovar la maniera di avere il denaro necessario.

Voto l'esercizio di Stato perchè non temo i 70,000 impiegati nelle mani del Governo.

E qui poche spiegazioni.

Io credo, onorevoli colleghi, che noi italiani siamo onesti e valiamo certo meglio della nostra fama. I 70,000 impiegati delle ferrovie sono uomini incapaci di vendere il loro voto. Che se poi si volessero vendere, si venderebbero alle Società; e siccome le Società sono sempre amiche del Governo, perchè il Governo ha i carabinieri, potrebbero far cessione al Governo dei voti dei loro impiegati.

Voto l'esercizio di Stato, perchè ho sentito dire da illustri militari che in caso di guerra sarebbe

pericoloso avere le nostre ferrovie in mano di società private, e fra questi militari vi sono uomini eminenti, come l'attuale ministro della guerra, e come il suo segretario generale. Anzi, da questi uomini noi attendiamo la saggia e convincente parola, ed attendiamo pur quella dell'onorevole Corvetto, il quale, sono sicuro, vorrà dirci che certe paure sono infondate.

Voto l'esercizio di Stato perchè non voglio dare ai banchieri il maneggio di 7 miliardi in un ventennio. E a proposito dei banchieri, permettetemi di essere molto chiaro.

I banchieri io nè li odio, nè li temo: non ci conosciamo. (*ilarità*) Io credo che siano tutti onesti: credo che se fanno dei guadagni li fanno perchè ciò esige il loro mestiere. Anzi, dichiaro che se fossi un demagogo, e qui rispondo ad una cortese apostrofe del nostro egregio presidente fattami ieri, voterei a due mani le convenzioni; e le voterei un po' col concetto del cittadino di Gand, perchè direi: « è il feudalismo finanziario che passa, lasciamolo passare: tant'è anche il feudalismo finanziario, come tutti i feudalesimi, è destinato a cadere. Al più al più si semplificherà la contabilità del futuro. » Ma io non sono un demagogo. Invece sono appena un malcontento; e sapete cosa sono i malcontenti? Sono quelli che fanno camminare il mondo. (*Bravo!*)

**Presidente.** Onorevole Savini, io non dissi ieri che Ella fosse un demagogo. Ella accennò con questo nome ad altri, ed io allora dichiarai che Ella, per lo meno, era demagogo quanto gli altri. E siccome gli altri non erano demagoghi, così neppure Ella lo era. (*ilarità*)

**Savini.** Ne era persuaso, onorevole presidente, e perciò accettai l'apostrofe. Continuo.

Ma io, pur riconoscendo nei rispettabili banchieri che assumeranno l'esercizio delle nostre ferrovie tutta la buona volontà di conchiudere un'affare onestissimo, devo però dire che 265 milioni, unico corrispettivo che darebbero, — se ho capito bene quello che si è detto in questa discussione, — corrispettivo sul quale il Governo paga un interesse superiore a quello della rendita, mi sembrano un po' pochi. Tanto più che i banchieri non danno garanzia, e se l'azienda va male paga lo Stato, se l'azienda va bene essi guadagneranno in 20 anni una somma enorme, una somma di 250 milioni, come ha detto l'onorevole Baccarini. Ed a questa asserzione io non ho ancora udito nessuno che abbia risposto.

Onorevoli colleghi, nel 1835 si inaugurò la prima ferrovia da Bruxelles a Malines; erano 27 chilometri. Fra i personaggi che assistettero

a quella inaugurazione c'erano Thiers e un arcivescovo. Thiers vedendo correre la locomotiva disse: è un giuocattolo! L'arcivescovo di Besançon, che si chiamava monsignor Mathieu, sapete che disse? "Domeneddio ha permesso la ferrovia per punire gli albergatori che danno a mangiar di grasso il venerdì e il sabato." (*ilarità*) Io credo che se monsignor Mathieu assistesse alle nostre sedute direbbe che Domeneddio ha permesso le ferrovie per confondere le lingue dei rivoluzionari italiani, affastellando insieme tutti i deputati della Camera da una parte e dall'altra. E forse, monsignor Mathieu non avrebbe torto, perchè qui si corre solo di induzione in induzione, di atto di fede in atto di fede.

Ebbene sapete quale è la mia induzione in tanto caos? Ve lo dico con la mia solita franchezza. Io credo che se l'onorevole Depretis non avesse posto la questione di fiducia su questa legge, solamente due uomini, per onestissimi convincimenti, sarebbero favorevoli alle convenzioni, l'onorevole Genala e l'onorevole Colaiaanni. (*Viva ilarità*)

Ma, egregi colleghi, si deve proprio fare della fiducia sopra un contratto? Si deve fare della fiducia per un Ministero, o per un altro, vincendo per 20 anni il nostro paese?

Io lascio a voi il giudicarlo; per me non vi è dubbio. No. E vedete, il mio voto non è politico! Io forse voterò domani per l'onorevole Depretis e ne sarò lietissimo, perchè all'onorevole Depretis voglio moltissimo bene. Ma voterò quando avrò capito quale razza di edificio egli cerchi e voglia innalzare coi frantumi degli edifici rovesciati; perchè io mi guardo attorno, veggio delle magnifiche figure, degli splendidi bassorilievi tutti classici: del corinzio, dell'ionico, dell'etrusco, del dorico, ma messi insieme mi danno del barocco; (*ilarità*) ed io artisticamente per il barocchismo non ci sono. Aspetterò che l'abile artefice mi abbia fatto capire meglio il suo concetto ed intanto mi propongo di votare contro il disegno di legge.

Ed è una buona azione quella che farò.

Capisco che questa mia buona azione non sarà quotata in Borsa; ma, siccome è frutto di sincero ed antico convincimento, avrà corso fra la gente onesta, la quale rispetta i convincimenti anche quando potessero essere erronei.

Saremo vinti io e gli amici miei? Ebbene, ci rassegheremo: e faremo un augurio sincero; e lo faremo in nome del nostro paese. Sapete quale è? Di non dovere mai ripetere il *veh victoribus* di Gervinus.

Ed ora, siccome le promesse uso mantenerle sempre, permettetemi che finisca con due parole.

Così non avrò parlato più di dieci minuti.

Signori, i Ministeri passano ed il paese resta; ed il paese, in questa ridda di milioni, attende fiducioso e tranquillo il voto dei suoi rappresentanti. Salute al paese, dinanzi al quale — in qualunque modo voteremo — ho il convincimento che ci potremo presentare tutti al grido: *fummo tutti onesti!* (*Benissimo! Bravo! — Parecchi deputati vanno a congratularsi coll'oratore*)

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

"La Camera, ritenendo che il progetto in esame e i relativi contratti non provvedono ad un assetto del servizio ferroviario razionalmente conforme ai voti espressi dal Parlamento e non soddisfano alle attuali esigenze finanziarie ed economiche del paese, li respinge, e passa all'ordine del giorno."

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

Chi l'appoggia sorga.

(*È appoggiato.*)

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

**Marcora.** Onorevoli colleghi, non è più tempo di discorsi, nei quali non sarebbe neppure agevole dir cose nuove. Mi limiterò a spiegare brevemente il perchè del mio ordine del giorno e delle proposizioni nel medesimo formulate.

Esso non significa dissenso dal pensiero della estrema Sinistra che fu da questi banchi espresso dagli onorevoli Mussi, Bertani e Fortis, anzi, mi affretto a dirlo, intende a riaffermarlo.

Ieri l'altro l'onorevole Genala, con parola commossa, rivendicava la fermezza e la sincerità delle convinzioni, che lo indussero a fare del presente disegno di legge la bandiera della sua gloria o della sua sconfitta, ed io ch'ebbi sempre per lui stima profonda provai per lui, in quel momento, viva ammirazione. Or bene, senza pretendere di risvegliare in lui eguali sentimenti a mio riguardo e poichè qui molte volte si è parlato d'impegni determinati da voti precedenti, rivendico alla mia volta la stessa fermezza e sincerità di convinzione a sostegno dell'esercizio di Stato delle ferrovie, che fin dal 1876, presentandomi per la prima volta agli elettori, dichiarai (in ciò dissenziente dal partito che allora saliva al potere) di voler propugnare.

Egli è che per me, come pei miei amici, lo Stato non è una Società di assicurazione, nè un

corpo burocratico; per noi lo Stato è il complesso delle attività individuali e collettive, che raccogliendo il pensiero nazionale dalla storia e dalla tradizione, lo esplica e lo conforma, a mezzo della generazione presente e della sua attuale rappresentanza, ai bisogni economici e politico-morali dell'oggi, onde rimmetterlo per più progressivi svolgimenti alle generazioni future. Il suo ufficio è, pertanto, eminentemente provvido ed educativo; ed a lui appartiene lo sviluppo di tutto quanto si attiene a quei bisogni, e a cui le singole attività individuali o collettive agitantisi nel paese non potrebbero, per sè, provvedere.

Il Governo, per noi, non è che la funzione dello Stato, per cui quell'ufficio suo si adempie, e la forma è l'ambiente che rende possibile lo adempierlo; epperò, per noi, in tanto è legittima, in quanto risponde a tale necessità.

E poichè nessuno potrebbe revocare in dubbio che, nelle attuali condizioni massimamente, è urgente e supremo interesse quello di eccitare con ogni mezzo e per ogni dove lo sviluppo delle forze economiche del paese, e che all'uopo massimamente giova un largo servizio ferroviario ordinato senza riguardo a guadagni immediati, apparisce chiaro ad ognuno che ciò non può essere oggetto d'industria o di vantaggio privato, ma dev'essere compito dello Stato, come noi l'intendiamo e come, in paese nuovo e dove tutto è a rifare, dovrebbe intendersi.

Così per me si risolve la questione di massima. E tutti gli argomenti contrari, che in dottissimi discorsi ho udito in questi giorni addurre per dimostrare la sperimentata incapacità dello Stato, il pericolo di influenze dannose al retto andamento del Governo, provrebbero tutt'al più che non esiste Stato, quale le condizioni d'Italia richiederebbero, ma disordine ed anarchia, o che lo Stato dovrebbe sopprimersi ogni volta che egli fallisca in qualche ufficio suo, nelle poste, nei telegrafi, nei fari, nei porti, nella difesa dei fiumi e perfino nella guerra, per qualche battaglia perduta.

Ma io ho sempre creduto, dacchè venni in quest'Aula, che ufficio dell'estrema Sinistra sia, non soltanto di affermare o divulgare i principii coi quali essa intenderebbe di assumere il reggimento del paese, ma ben anco di discutere quelli professati dalle altre parti della Camera, e di controllarli alla stregua degli argomenti coi quali si giustificano, se pure non vuole appartarsi dall'ambiente in cui vive e fare opera esclusivamente astratta.

Questo il perchè del mio ordine del giorno.

L'onorevole Genala ieri l'altro diceva che egli non ripudia *a priori* l'esercizio di Stato; che egli crede soltanto che l'esercizio per industria privata meglio ora risponda, e per le prove fatte, ai bisogni attuali dello Stato.

Tale il suo concetto, se anche le parole non siano letteralmente identiche.

Orbene, io, alla mia volta, dichiaro che *a priori* non ripudio l'esercizio privato, e che, in ipotesi, accetto le teorie avversarie. In ipotesi, ammetto provata la incapacità dello Stato, dimostrata ed affermata dai voti del Parlamento, giacchè questo si vuol dire, la necessità di affidare l'esercizio delle ferrovie all'industria privata. Ma io mi domando, (e qui comincia l'altra parte del mio ordine del giorno): la legge in esame risponde a quella necessità ed a quei voti? Ed inoltre: i contratti con essa proposti sono buoni ed accettabili dal punto di vista morale, dal punto di vista economico e dal punto di vista finanziario? Pochi e determinati i quesiti, e a ciascun di essi risposta breve.

E, per quanto riguarda il primo, la legge, pare a me, che, anzichè affermare i voti del Parlamento, li sopprima. Se è vero che l'antica Sinistra, la Sinistra storica (la quale, mi si permetta di dirlo, avrei amato che si fosse fatta prima d'ora più viva in questa discussione), coll'articolo 4 della legge del giugno 1876 aveva inteso di adottare il principio dell'esercizio privato, essa dovrebbe, più di ogni altra parte della Camera (ed io spero di udirlo dalla bocca dei suoi capi), insorgere contro l'abuso che si è fatto e si fa delle sue intenzioni.

L'industria privata presuppone concorrenza. Checchè si sia detto del progetto Baccarini, e ammesso, in ipotesi, che non riuscisse a portare immediatamente alla Camera una soluzione concreta, rispettava però quella legge suprema dell'industria, chiamando la Camera a fissare le condizioni, in base alle quali qualunque privato cittadino, purchè ne avesse i mezzi, avrebbe potuto offrire allo Stato l'opera sua per l'esercizio delle ferrovie.

La legge invece che noi abbiamo dinanzi è diniego di concorrenza. Essa non rappresenta che un atto di fiducia del Ministero verso determinate persone e, come effetto di questa fiducia, il monopolio accordato alle persone medesimo di quell'esercizio di ferrovie che avrebbe dovuto essere aperto alla libera offerta di tutto il paese.

Nè io so poi, come mai taluni dei sostenitori del progetto di legge abbia potuto invocare anche l'autorità dell'onorevole Zanardelli, il quale, io lo spero, saprà ben spiegare quanto abbiano errato nell'interpretare il suo pensiero quei novissimi di lui ammiratori. Il secondo quesito, riguarda tre

diversi punti, che io considero separatamente senza ripetere le vigorose critiche fatte al progetto da precedenti oratori, critiche che io accetto ed alle quali, mi si permetta di dirlo, parmi siasi risposto finora più con affermazioni che con dimostrazioni.

Dal punto di vista morale è buona, è accettabile la legge? O meglio, sono buoni ed accettabili i contratti, perchè dopo tutto la legge non è che l'introito dei contratti?

La questione si traduce per me in quest'altra domanda: abbiamo, di fronte a noi, dei contraenti, e soprattutto dei contraenti nei quali si possa riporre fiducia?

Chi crede che si potrebbe anche passare oltre, ma chi non lo crede deve soltanto per ciò respingere la legge, se anche talune sue disposizioni fossero buone.

Premetto che io non ho alcuna ripugnanza per le Società anonime, per un'istituzione voluta dai bisogni e dal progresso della attività economica moderna, che ha reso, e può rendere dei grandi servizi; soltanto, e appunto per ciò, divido l'opinione espressa da molti altri oratori che sia pericoloso e atto a snaturare l'istituzione stessa il sottrarla ai limiti che provvidamente la legge le ha assegnato, come si fa colla legge in esame.

Ma qui non si tratta di giudicare se più o meno convenga mantenere una siffatta forma di Società, o se la medesima possa o no rendere servizi in genere; bensì si tratta di vedere se una Società anonima sia quella a cui meglio in Italia, per la esperienza delle prove precedenti, si possa affidare l'esercizio di un servizio così complicato come è quello delle ferrovie; si tratta anzi di vedere se la Camera abbia davvero dinanzi a sé, per l'attuazione di tutti i contratti, una Società anonima contraente.

Per troppo, le prove dolorose per cui l'Italia passò, i danni enormi patiti dal suo bilancio a cagione dell'esperimento delle Società anonime in materia di esercizio e di costruzioni di ferrovie, prove e danni di cui gli onorevoli Baccarini e Luzzatti ed altri vi presentarono il triste quadro, dimostrano l'eminente inettitudine delle Società anonime ad un buon servizio ferroviario.

Ma, nel caso nostro, manca, per una delle reti, la Mediterranea, che è forse la più importante e più soggetta al pericolo di straniera concorrenza, la Società anonima contraente, e manca moralmente, se non giuridicamente, la capacità delle persone che si sarebbero impegnate a costituirla.

L'onorevole Genala l'altro giorno rammentava, che egli rifiutò una certa offerta, soprattutto per-

chè presupponeva che potessero bastare 20 milioni per l'esercizio della linea Mediterranea. Fu già dimostrato dall'onorevole Baccarini, e potrebbe del resto chicchessia facilmente riconoscere che, per condurre l'esercizio propriamente detto, tenuto conto degli introiti settimanali, basterebbe anche un capitale minore, lo che impedisce il credito bancario solo il modo del sistema di esercizio creato dalla legge presente, perchè è chiaro che molte altre persone, oltre le predilette dal Governo, avrebbero potuto disporre delle somme occorrenti; ma che direbbe l'onorevole Genala, se io gli provassi che le persone con le quali egli ha contrattato per la costituzione della Mediterranea (dell'Adriatica, affidata alla Società già esistente delle Meridionali, non parlo: come essa abbia fatto il suo affare, ve lo dimostrò l'onorevole Spaventa), se io gli provassi, ripeto, che tali persone non hanno, non che i 20 milioni degli offerenti respinti, un soldo da impiegare per loro conto diretto nell'esercizio delle ferrovie e nella costituzione stessa della Società che dovrà condurlo?

Se io gli provassi, quindi, che esse non dimostrano per ciò alcuna fiducia nell'affare che assumono; che non arrischiano se non il credito quale che sia del loro nome; che non s'interessano di altro esercizio fuorchè di quello di assicurare a sé stessi il beneficio di un'operazione bancaria alla quale inviteranno il buon pubblico e l'inclita guarnigione.

La prova mi è facile darla, e la deduco dalle stesse situazioni e relazioni ufficiali degli Istituti rappresentati dalle persone colle quali il Governo ha stipulato. Eccola. Risulta da quei documenti che tali Istituti dispongono in complesso del capitale azionario versato di lire 72,500,000, così distribuito:

La Banca generale, lire 25,000,000;

La Banca di Milano e Subalpina fuse, lire 20,000,000;

La Banca di Torino, lire 12,500,000;

Il Banco Sconto e Seto, lire 10,000,000;

La Banca napoletana, lire 5,000,000.

Ma risulta del pari che la Banca generale ha 12 milioni impiegati nelle ferriere di S. Giovanni, 2 milioni nell'immobiliare, tutto il resto nel Banco veneto di costruzioni, nell'impresa di Porto d'Anzio e dei villini di Roma, nella Fondiaria milanese, nelle costruzioni dei Prati di Castello, nel credito agrario di Roma, nel Cotonificio veneziano, nelle esattorie, nelle miniere di ferro dell'isola d'Elba, nelle saline e nell'impresa di navigazione del nostro collega Raggio.

La Subalpina e Milano fuse hanno il loro capitale impiegato per tre milioni in immobili, per mezzo milione nella Società Alcool di Savigliano, per altro mezzo milione nella Società omnibus e tram di Milano, con obbligo di inalienabilità, e pel resto nell'esattoria di Genova, nella Fondiaria milanese, nell'impresa dell'isola d'Elba e nelle saline, nell'impresa Raggio, e nella Società di Savigliano.

La Banca di Torino ha tutto il suo capitale di 12 milioni e mezzo impiegato nelle bonifiche ferraresi, e ad onta di ciò trovasi impegnata nei tram di Torino e nella Cartiera italiana.

Il Banco Sconti e Sete pare abbia la possibilità di disporre di qualche parte del suo capitale, sebbene la sua ottima azienda, procurandogli benefici più sicuri di quelli della nuova impresa dell'esercizio delle ferrovie, potrebbe e dovrebbe trattenere dal farne parte.

Della Banca napoletana, per le sue condizioni, quali apparirebbero dalle sue relazioni, il meglio che convenga è di tacerne.

Or, che cosa si deve dedurre da tutto questo, se non l'incapacità morale dei contraenti?

Ma se ne deduce anche la spiegazione più diretta del sistema finanziario adottato nel contratto per la raccolta del capitale, il perchè dell'emissione di titoli diversi della rendita e della assicurazione dell'interesse da parte del Governo.

E così dicendo, io credo di rendere omaggio all'onestà degli uomini che sono al Governo. Poichè se gli uomini coi quali il Governo ha contrattato dimostravano, col loro contegno, di non avere fiducia alcuna nell'esito d'un'impresa di esercizio ferroviario, di non credere al carattere industriale del medesimo, di non ritenerlo capace, insomma, di un reddito normale per sè stesso, il Governo, senza venir meno alla propria rispettabilità in ogni tempo, non poteva abbandonare alla sorte dell'impresa i cittadini che, assicurati dalla fiducia da esso accordata agli imprenditori, confidavano a questi i loro risparmi nella speranza di ritrarne adeguato lucro.

Il Governo, in altre parole, doveva naturalmente assumere la garanzia del fatto proprio. Sempre dal punto di vista morale, io mi associo poi completamente alle osservazioni fatte ieri dall'onorevole Fortis. Manca nel contratto persino la libertà di consenso da parte di altro dei contraenti.

Intendo parlare di noi stessi, della Camera; perchè senza l'autorizzazione della Camera il Governo non potrebbe dar corso al contratto. Se il consenso deve dipendere da noi, non può du-

bitarsi che sia stato coartato dalla condizione che consente alle provincie e ai comuni lo sgravio del contributo che ad essi incombeva in virtù delle leggi precedenti.

Una delle più belle preghiere che il sentimento religioso abbia ispirato, suggerisce all'uomo ogni mattina il desiderio di non essere nel giorno indotto in tentazione. Ora, la disposizione che ho dianzi accennata induce in tentazione ogni minuto del giorno, e finchè il voto finale non sia dato, ciascuno di quelli fra voi che nell'interesse de' collegi rispettivi si trovino spinti a desiderarne l'applicazione.

Non meno censurabile è la legge dal punto di vista economico.

Fu già osservato dall'onorevole Fortis ieri, e oggi, con tanta competenza, dall'onorevole Luzzatti, che un esercizio di ferrovie il quale trae dalla tariffa la sicurtà principale del reddito dell'esercizio stesso, e che limita in qualsiasi modo l'azione dello Stato in materia di tariffa, non risponde ai più savi principii economici. Gli onorevoli Sanguinetti, Simonelli, Branca, Baccarini e moltissimi altri valenti hanno anche dimostrato che il regime di tariffe adottato dalla legge è nocivo agli interessi generali dell'industria e del commercio.

La condanna, pertanto, sotto questo rispetto, sarebbe già giustificata. Ma s'impone per un'altra considerazione speciale, che non parmi sia stata da altri enunziata. Ed è che la legge, d'un tratto, e senza alcuno di quei temperamenti i quali in via transitoria accompagnano la pubblicazione di qualsiasi provvedimento d'interesse pubblico, trasporta il traffico da un sistema che quasi risponde al concetto di esercizio di Stato, ad un altro di privilegio a favore esclusivo degli esercenti.

E per verità, mentre oggidi in molte parti d'Italia, nelle regioni più industri e più vive, lo Stato inteso a vantaggiare lo sviluppo economico consente linee concorrenti, servizi cumulativi con tramvie e con ogni altro mezzo di viabilità, tutto ciò viene a cessare per effetto delle convenzioni, che non sono compatibili colla concorrenza d'industrie affini all'esercizio ferroviario, e nulla vi è nella legge che provveda ad impedire il danno, cosicchè il meno che si possa dire al riguardo è che non vi si sia pensato, ciò che non attesta la preveggenza del Governo.

Passando al punto di vista finanziario, io non abuserò certamente della vostra pazienza, ritornando per conto mio sui limiti della percentuale, sui fondi di riserva, sul sistema di ammortamento, sull'operazione di emissione, sulle norme

relative alle costruzioni, su tutti gli argomenti, insomma, pei quali uomini competentissimi segnarono i contratti proposti come causa di rovina pubblica.

Nè discuterò l'impiego, per soli 50 milioni, di un capitale che dovrebbe darne 250, e il maggiore aggravio annuo derivabile all'erario dall'adozione di un titolo speciale piuttosto che della rendita; lochè tutto non armonizza certamente colla teoria di chi vuol fare delle ferrovie uno degli elementi della solidità del bilancio. E nemmeno rimprovererò all'onorevole Magliani la contraddizione che altri volle rilevare tra la sua affermazione più volte ripetuta negli scorsi anni, che il reddito delle ferrovie esercitate dallo Stato giovava all'elasticità del bilancio e la dichiarazione più recente che l'approvazione di questa legge è collegata alla solidità del bilancio stesso.

Io non credo anzi che in tutto ciò contraddizione vi sia.

Bensì la contraddizione esiste e ben più grave e tale che forma il vizio principale della legge e dei contratti. Ma è fra la pretesa, il desiderio di assicurare la solidità del bilancio col proposto contratto ferroviario, e la ferma volontà, pur troppo manifesta, di conservare l'attuale sistema tributario.

Se i ministri di finanza della Sinistra, e l'onorevole Magliani compreso, invece di limitarsi a conservare, pur togliendone alcune asprezze, il sistema tributario della Destra che affligge il paese, lo avessero trasformato, come ne era stata fatta solenne promessa, forse la proposizione dell'onorevole Magliani sarebbe stata in armonia colle condizioni del bilancio.

Nè una trasformazione, pur che si fosse voluta, sarebbe stato difficile di compiere o almeno di preparare dal '76 in poi.

E la Camera mi permetta una lieve digressione per indicare per sommi capi quale secondo noi avrebbe dovuto essere, perchè conosca che anche su questi banchi non si vive di astrazioni.

Noi avremmo voluto anzitutto una perequazione fondiaria la quale, abbandonando il criterio dell'estimo fisso, che non presta alcun utile economico anche dove già esiste (perchè gli Istituti di credito fondiario ad ogni domanda di mutuo rispondono con una perizia), e subordinando, il meglio che fosse possibile, l'imposta alla denunzia e all'accertamento a termini periodici nei singoli comuni, provvedesse invece ad accertare la proprietà, facendo così, massime nelle provincie meridionali, man bassa delle fraudolenti allibra-

zioni, frutto di Governi immorali, di raggio, di corruzione, per le quali decine di migliaia di proprietari pagano quali possessori del doppio e del triplo di quel che effettivamente hanno, e prepotenti ed immorali grossi proprietari nascondono la metà e forse due terzi dei loro immobili.

E così il provvedimento anche dove oggi è, per artificiosa opposizione degli interessati, tenuto come minaccia di maggiori aggravii, sarebbe stato salutato come atto di giustizia, come fatto eminentemente liberale e molti malintesi e attriti che dividono talora gli animi in questa Camera sarebbero spariti.

La ricchezza mobile, per noi, avrebbe dovuto cedere ai comuni, coll'obbligo di un canone allo Stato sul prodotto di essa. Per tal guisa renderebbe per lo meno il doppio, perchè i comuni sono più adatti a statuire in materia, a conoscere la forza economica dei cittadini singoli; e di conserva si farebbero sparire dal novero delle imposte tutte le tasse locali di focatico, vetture, cavalli, domestici, esercizio e rivendita, rendendo la vita cittadina più libera, sollevati i comuni da una quantità ingente di impiegati, e diminuito al Governo il numero dei suoi, specialmente ne'dicastri delle imposte. Avrebbe dovuto levarsi l'aggio sulle tasse di registro, e invece di rimaneggiar queste, come più volte si fece, e si propone anche col progetto testè presentato dal ministro, si sarebbero dovute convertire in bolli e marche, affidando ai comuni il compito di fissare la data certa mediante un bollo a contatore ed a calendario, onde non venga frodata da chi bolla e che segni il numero progressivo degli atti ricevuti e la data. Ognuno avrebbe così l'ufficio di registro in casa. Per quest'ultima formalità una tassa fissa di centesimi 50 a favore dei comuni, e tutto l'apprezzamento dell'atto ridotto a tariffa e convertito esso pure in bolli e francobolli.

Quante tentazioni di meno! E più ricevitori di registro, più ispettori! Quanta economia, quanta semplicità!

E, ben inteso, senza mettere alcuno sul lastrico; aspettando via via che il tempo assottigli la spesa del bilancio. D'altronde, l'esuberanza degli impiegati si sarebbe potuta destinare in aiuto degli ingegneri del macinato da applicarsi alle operazioni della perequazione. Facilitato di conseguenza il miglioramento degli stipendi degli impiegati necessari e scelti fra le migliori capacità. E tutto ciò avrebbe dovuto coordinarsi alla semplificazione d'ogni altro ordinamento dello Stato, diminuendo, anzichè rafforzare, come s'è fatto fin qui, per le nostre condiscendenze, l'impero della burocrazia, e



sovrattutto economizzando colla soppressione di ogni ufficio superfluo.

Epperò, invece di studiare ordinamenti giudiziari intesi soltanto a spostare o aumentare la competenza dei giudici, (senza tener conto della possibilità attuale d'averne dei buoni, colla deplorabile condizione morale e materiale che si è loro fatta), sarebbe stato il caso di sopprimere almeno la metà delle preture attualmente esistenti, pure aumentandone il numero nelle località che ne abbisognano; di sopprimere almeno la metà dei tribunali civili, e tutti i 23 tribunali di commercio, affidandone l'ufficio ad una sezione dei tribunali civili locali; 10 Corti d'appello, e 4 Corti di cassazione, realizzando così il risparmio in definitiva di una dozzina di milioni.

Nè sarebbe stato fuori di luogo aggiungervi la riduzione a 10 (uno per regione) dei 46 arcivescovadi e a 69 (uno per provincia) dei 219 vescovadi esistenti, e ciò, ben inteso, alla morte del titolare.

Date tutte siffatte riforme, la situazione avrebbe forse, lo ripeto, giustificata la proposizione dell'onorevole ministro delle finanze.

Ma qual'è invece la condizione reale dell'oggi? Quali furono e sono i criteri fondamentali del sistema tributario seguito dalla Destra e dalla Sinistra? Questi: immobilità o quasi delle imposte che toccano direttamente la proprietà; aumento continuo di tutte quelle che toccano il lavoro ed il consumo sotto tutte le forme, con aggravio sempre maggiore delle classi meno abbienti; e d'altro lato, dei maggiori introiti così ottenuti, una parte insignificante destinata a giovare economicamente ed intellettualmente queste medesime classi, e a promuoverne quindi l'attività; e tutto il resto rivolto in ispese di polizia, od in altre, cioè in quelle per la guerra e la marineria, le quali io non combatto *a priori*, e riconosco anzi che possano essere giustificate, ma che non sono nè direttamente vantaggiose ai colpiti dalle imposte, nè proporzionate alle condizioni economiche del paese.

È vero ed io non lo contesto, ciò che fu affermato dall'onorevole ministro delle finanze nella recente sua esposizione, e, cioè, che nell'ultimo settennio si verificò un sensibile miglioramento nella situazione patrimoniale e del Tesoro, ma è vero altresì che nello stesso periodo si aumentò di circa un miliardo il debito pubblico e che soprattutto non fu in alcun modo mutata, ma anzi fu peggiorata, la tendenza suaccennata della politica finanziaria.

La verità delle mie asserzioni si deduce dai seguenti studi di raffronto fra il bilancio del 1876

e quello del 1883, fra quest'ultimo e quello del 1884-85, e fra quello del 1882, e ancora quello del 1884-85, che mi permetto di esporre alla Camera.

Il bilancio finale per l'entrata del 1876 portava una somma totale di lire 1,338,800,200 escluse le partite di giro. A costituire tale somma concorrevano:

L'imposta fondiaria per . . . . .	L.	126,356,743
Gli arretrati id. . . . .	"	2,500,000
I fabbricati . . . . .	"	53,749,090
La ricchezza mobile. . . . .	>	179,579,573

e cioè le imposte dirette in totale per . . . . . L. 362,183,406

a cui aggiungendo il macinato in lire 78,525,895 siccome prodotto destinato a sparire, si ha un totale di lire 440,709,291 di entrate, sottratte ad aumenti progressivi.

Vi concorrevano, d'altra parte, le tasse di fabbricazione di alcool, birra, gazose, polveri piriche e cicoria per . . . . .	L.	3,210,989
Le dogane e diritti marittimi . . . . .	"	104,000,000
I dazi interni e di consumo . . . . .	"	69,000,000
I sali . . . . .	"	78,000,000

e cioè le imposte di consumo per L. 254,210,989

Nel 1883 ecco come si cambia la situazione delle cose.

Abbiamo un'entrata totale, escluse le partite di giro di . . . . . L. 1,449,667,676 in cui concorrono:

La fondiaria per . . . . .	"	125,644,330
I fabbricati. . . . .	"	63,900,000
La ricchezza mobile . . . . .	"	194,368,730
Il macinato . . . . .	"	52,000,000

In totale . . . L. 435,913,060

E concorrono invece:

Le tasse di fabbricazione, polveri, ecc. per . . . . .	L.	12,700,000
Le dogane e diritti marittimi . . . . .	"	135,000,000
I dazi interni e di consumo . . . . .	"	78,399,243
I sali . . . . .	"	82,000,000

In totale . . . L. 328,599,243

cosicchè l'entrata del 1883 supera quella del 1876 di lire 111,000,000 e se si leva il macinato d'entrambi gli anni, di lire 137,000,000. Se non che, mentre la fondiaria è diminuita di qualche cosa, i fabbricati, per effetto della legge di revisione de-

denata aumentano di 10 milioni, e la ricchezza mobile di lire 15 milioni, le imposte di consumo aumentarono, invece, di 74 milioni.



Ciò in parte spiega anche il miglioramento del bilancio indipendentemente da qualsiasi mezzo straordinario.

Ma d'altro lato, ecco qual'è l'impiego della maggior parte dei maggiori introiti.

Nella spesa del 1876 abbiamo per istruzione pubblica . . . . .	L.	23,182,000
per sicurezza pubblica . . . . .	"	9,552,000
Ministero dei lavori pubblici . . . . .	"	127,945,000
Id. guerra . . . . .	"	204,612,000
Id. marineria . . . . .	"	47,155,000
Id. agricoltura e commercio . . . . .	"	12,057,000

E nel 1883:

Per istruzione pubblica, escluse le partite di giro . . . . .	"	29,857,677
Per sicurezza pubblica . . . . .	"	11,088,140

Senza contare i soprassoldi e trasporti per truppe comandate in servizio di pubblica sicurezza.

Pel Ministero dei lavori pubblici L.	198,990,000
Id. per la guerra . . . . .	" 245,004,000
Id. per la marina . . . . .	" 54,949,000
Id. per l'agricoltura . . . . .	" 12,044,269

Cosicchè, se si tolgano 6 milioni e mezzo dati all'istruzione pubblica e quindi restituiti alle classi meno abbienti sotto forma di sviluppo educativo, e altri pochi milioni dati alla lista civile e agli impiegati per miglioramento di stipendi, tutto il maggiore aggravio delle classi medesime servi ad aumentare il bilancio della guerra (41 milioni e mezzo) e quello della marina per quasi otto milioni. Non parlo dei lavori pubblici, ai quali si provvede anche con mezzi straordinari ed indipendenti dalle imposte. Noto invece che la spesa per l'agricoltura, la quale già da tempo reclamava provvedimenti, era diminuita di lire 53,000!

Gli stessi fenomeni si rivelano confrontando i risultati del 1883 col bilancio corrente 1884-85.

Le entrate effettive di quest'ultimo periodo finanziario sono previste fra ordinarie e straordinarie, escluse le partite di giro, movimento di capitali, ecc., in milioni 1,347 e ciò malgrado la cessazione del macinato che dava 47 milioni; per cui si può dire che le entrate pel 1884-85 aumentarono di 88 milioni, o meglio di 95, perchè dovesi contrapporre il prodotto lordo del macinato ch'era di 52, anzichè di 47 milioni, e inoltre tener conto della diminuzione di 1 milione e mezzo di rendita patrimoniale e di 1,027,000 di rendite diverse. D'onde la conseguenza che si fu beneficio reale di 41 milioni. Ma i 95 milioni, che rappresentano tale beneficio e costituiscono

il compenso del macinato, sono dovuti per soli 5,793,000 alle imposte dirette e per tutto il resto, oltrechè ai tabacchi per cessazione della Regia, alle tasse di fabbricazione, di consumo, dogane, poste, sali, ferrovie, insomma a tutti i cespiti che toccano il movimento economico.

Nè meno convincente è il raffronto fra il 1882 e il 1884-85.

Nell'anno 1882 le entrate ordinarie e straordinarie, escluse le partite di giro, ecc., furono di lire 1,275 milioni, per cui il beneficio che si ha nel 1884-85 su quell'anno sarebbe di 72 milioni e aggiungendovi i 47 milioni del macinato, di 119 milioni.

Ma mentre nel 1882 si avevano lire 385 milioni per imposte dirette, e nel 1884-85 se ne hanno 390, per lieve aumento dovuto alla sola ricchezza mobile, si avevano invece per tasse di consumo, nel 1882, 471 milioni e nel 1884-85 milioni 518 d'onde un aumento di 47 milioni a danno dei meno abbienti.

D'altro lato, abbiamo che da un bilancio all'altro, il Tesoro sale da 620,171,000 a 624,262,000; la finanza da 133,911,000 a 173,267,000 la grazia e giustizia da 28,575,000 a 33,634,000; gli esteri da 6,502,000 a 7,103,000; l'istruzione pubblica da 28,276,000 a 30,877,000; l'interno da 58,157,000 a 61,135,000; i lavori pubblici da 105,539,000 a 112,144,000; la guerra da 221,203,000 a 237,037,000; la marina da 47,429,000 a 54,077,000 e l'agricoltura e commercio da 9,932,000 a 11,831,000; per cui, se ne toglie il Ministero delle finanze, il quale doveva provvedere alle spese provenienti dalla cessazione della Regia, e gli scarsi aumenti accordati all'istruzione pubblica, alla giustizia e all'agricoltura complessivamente in 11 milioni e mezzo, i Ministeri che assorbono i maggiori carichi del consumo sono quelli di polizia, di guerra e di marina, per ben 26 milioni.

Or se il sistema tributario e finanziario creato e mantenuto dai Governi di Destra e di Sinistra è tale quale vi ho indicato, e risulta dai dati che vi ho finora esposti, e nessuno potrebbe provare che sia diverso; se anzi l'onorevole ministro delle finanze intende a conservarlo e ribadirlo, dacchè, come avete udito nella recente sua esposizione, egli conta di provvedere al prevedibile aumento annuo di spese necessarie col progressivo aumento annuo d'introiti, (aumento che, si è visto, non può derivare se non dalle imposte di consumo e non so d'altra parte, què cosa ha confessato, Esser tale indispensabile aumento d'introiti in 23 milioni, e ritiene che questa ci-

fra non si possa varcare senza soffocare il regolare sviluppo delle attività economiche, con qual logica si può sostenere che la solidità del bilancio venga assicurata dalla approvazione di contratti, il fondamento de' quali consiste soprattutto, (e non poteva essere altrimenti per l'indole loro), nel vincolo delle tariffe, a favore dell'introito di esercizio delle ferrovie, epperò in nuovo aggravio al lavoro, al movimento, al consumo, a quelle fonti, cioè, che, lo ripeto, sono le sole speranze di progressivo miglioramento finanziario, purchè contenute nelle condizioni attuali?

Non è chiaro che il peso derivabile dal vincolo delle tariffe a favore dell'esercizio ferroviario, ricadrà a danno del maggior sviluppo del consumo, e che quello che il Governo avrà colle tariffe assicurato al prodotto dell'esercizio ferroviario, sarà da lui perduto sul prodotto progressivo delle imposte di consumo?

Ecco per me la vera contraddizione dell'onorevole ministro, il vizio principale della legge. Parmi anzi che l'onorevole ministro sia entrato in un circolo vizioso, per effetto del quale le condizioni future del bilancio, anzichè rassodate, diventano una incognita, ben più ragionevolmente tale di quelle temute per la Cassa militare, e per la Cassa pensioni, o se lasciano qualcosa di cognito è la certezza di un largo *deficit* in pochi anni.

Per le poche cose che ho detto fin qui, io vado convinto che il contratto proposto non risponda neppure alle giustificazioni che ne danno coloro che l'hanno preparato, e che lo raccomandano all'approvazione della Camera.

Onorevoli ministri: una politica finanziaria ed economica provvida, avrebbe dovuto, anche col proposito di fare delle ferrovie una delle basi di solidità del bilancio, imporvi di attendere, di meglio sperimentare le forze che avevate fra mano. Facendo così, come avete fatto, la mia coscienza mi dice che avete errato; e trattandosi di errore o se volete di una divergenza di apprezzamenti su una questione tanto complessa, nella mia ingenuità non mi parrebbe forse giustificato un voto politico.

Però non lo temo, e anzi, sotto un certo punto di vista, lo desidero, l'affretto. L'onorevole Bonghi per l'altro diceva che la necessità di un voto politico si impene. Egli osservava, che maggiore della preoccupazione per le conseguenze economiche e finanziarie della legge in esame, è e deve essere, in questo momento, quella di accertare se o meno si sia costituita una maggioranza atta ad assicurare al Ministero, divenuto per lui

omogeneo, la probabilità di governare pel bene del paese.

Ed io, sebbene creda che la vita economica del paese valga più della vita di un Ministero, e che trattandosi di una legge che impegna l'avvenire di 20 anni, sarebbe un peccato di superbia un voto che lega la responsabilità di ciascun deputato per sì lungo periodo, trovo tuttavia naturale il desiderio dell'onorevole Bonghi. Può essere infatti utile per tutti conoscere finalmente se maggioranza di Governo vi sia, e quale sia il suo ideale di Governo.

Già nel maggio del 1883, allorquando per iniziativa dell'onorevole Minghetti si gettavano le prime fondamenta dell'attuale situazione, io ebbi da questi banchi il coraggio di avvertire l'onorevole Depretis, che se egli intendeva a costituire una maggioranza la quale sorgesse, in mezzo alla rovina dei vecchi partiti, coll'ideale di attuare almeno le riforme amministrative da lui promesse e più volte proposte, poteva fin d'allora perdere ogni speranza di ottenerla per la via indicata dall'onorevole Minghetti, perchè, appunto allora, negli Uffici, i nuovi amici si erano manifestati accaniti oppositori di quelle riforme e specialmente delle parti delle medesime più essenziali e più intimamente legate alle convinzioni sue. Epperò io esprimeva fin d'allora il dubbio che avesse meno nobile fine quel movimento parlamentare.

Ora il dubbio è divenuto realtà. Le relazioni finora presentate sui progetti di riforma provano a luce meridiana il dissenso fra le idee dell'onorevole Depretis e quelle dei nuovi suoi amici in fatto di civile progresso.

D'altro lato è altrettanto chiaro che la maggioranza si è formata per l'approvazione di queste convenzioni, per le quali due ministri, usciti dal partito in cui l'onorevole Depretis ha sempre militato, si sono distaccati da lui.

Or se le convenzioni sono l'ideale della nuova maggioranza s'accodi o lo dica in faccia al paese. Sarà tanto di guadagnato pel paese stesso, che potrà così più facilmente giudicare delle tendenze dei suoi rappresentanti.

Ma io, che pel bene del mio paese e per la stima personale che ebbi sempre per l'onorevole Depretis, sarei stato lieto di prestargli, come in molte altre occasioni, il mio appoggio pel trionfo di utili riforme, — aspettando che egli si decidesse ad abbandonare g'infidi amici dell'oggi, — darò con tranquilla coscienza il mio voto contrario a questa legge ed a contratti, che, per la nessuna fiducia nei contraenti, e pei gravi vizi denun-

ziati, ritengo esiziali alla patria. (Bravo! Benissimo! dai banchi di sinistra e di estrema sinistra — Parecchi deputati si congratulano coll'oratore)

### Presentazione di relazioni.

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

**Zeppa.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge: Modificazioni nell'istituzione dei periti doganali e convalidazione del decreto 8 luglio 1883 per variazioni al repertorio delle tariffe doganali.

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

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

**Brunialti.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul trattato di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia ed il Madagascar.

**Presidente.** Anche questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

### Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate.

**Presidente.** Onorevole Vacchelli, mi pare che il suo ordine del giorno abbia attinenza con una disposizione speciale di legge, sicchè la pregherei di ritirarlo, riservandosi di parlare sull'articolo al quale si riferisce.

**Vacchelli.** Acconsento.

**Presidente.** Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Salaris. Ne do lettura:

“ La Camera, ritenendo che le convenzioni ferroviarie sono conformi ai principii liberali seguiti finora dal Ministero, passa alla discussione degli articoli della legge. ”

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

L'onorevole Salaris ha facoltà di svolgerlo.

**Salaris.** Onorevoli colleghi, dopo una così lunga discussione, era naturale che dubitassi della convenienza di svolgere ancora il mio ordine del giorno, e pensassi se piuttosto conveniente non fosse il tacere. Se non che, lo imbarazzo era serio; perchè se il silenzio sarebbe potuto parere una diserzione dal campo, il parlare avrebbe potuto

anche essere sospettato d'ipocrisia; quasichè, pur proponendo un voto favorevole alla legge, io avessi voluto ostruire il libero corso della legge medesima. Rispondo all'uno e all'altro sospetto. Non disertore e non ipocrita. Parlerò e mi propongo di parlare brevemente. Parlando resterò nel campo; parlando brevemente dissiperò ogni sospetto di ostruzionismo.

Disertore no. Sono da 23 anni sempre nello stesso campo. Ho seguita la bandiera del compianto onorevole Rattazzi, e finchè visse mai un voto politico mi separò da lui. E dopo che il partito scelse a suo capo l'onorevole Depretis, io seguii la stessa bandiera e la seguo oggi. Oggi la seguo anche con pieno convincimento, che egli compie una parte del programma che tutti abbiamo applaudito, e che io scorgo fermamente mantenuto.

Ardente gregario, lo confesso, oggi combatterò con rammarico.

Veggio nel campo opposto molti dei miei amici, coi quali divisi le brevi gioie di qualche vittoria, e i lunghi dolori di moltissime sconfitte. Vi veggio l'onorevole Nicotera, uno dei primi ministri del Gabinetto di Sinistra; ed egli sa che io non fui uno dei suoi tiepidi amici. Lo difesi e fuori e dentro il Parlamento, ed oggi con molta soddisfazione ricordo la mia condotta; perchè, o signori, il segreto telegrafico che servi di pretesto alla sua caduta, oggi è quale era allora. Sdegnando sempre i pretesti rimasi allora al mio posto; e votai per l'onorevole Nicotera. Non mancai a lui, non mancai a me stesso, non mancai al mio dovere.

Vedo nel campo opposto anche Francesco Crispi. Quale sia la mia ammirazione per lui lo sanno tutti; che valga egli, lo sa la Camera, lo sa il paese. In brevi giorni di governo il paese ebbe prove del suo senno politico, sentì la sua abile e vigorosa mano; in pochi giorni egli rese eminenti servigi al paese, e alla Dinastia; dimenticarli sarebbe la più nera delle ingratitudini.

Il suo governo, fu breve, ma, lasciatemelo dire, fu grande.

Ecco perchè io combatterò oggi con rammarico.

Ma la tesi che io difendo oggi, era nel programma della Sinistra, anzi dal programma, fu tradotta in legge a proposta di un Ministero di Sinistra.

Oggi per molti non si tratta solo di rianegare il programma, ma di qualche cosa di più grave, di distruggere, cioè, la legge approvata da loro con una votazione nominale.

Il partito imponeva agli uomini egregi ai quali essi avevano affidato il governo della pubblica

cosa, l'obbligo di presentare entro l'anno un disegno di legge per concedere all'industria privata l'esercizio delle ferrovie.

Io ho votato quell'articolo di legge, l'ho votato di vero cuore, l'ho votato con proposito e con coscienza, ed oggi non mi sento di revocare quel voto.

Questo è il mio campo ed ogni difensore della legge che alla privata industria affidava l'esercizio ferroviario.

Seguo l'onorevole Depretis; lo seguo perchè abbandonarlo in questo momento, che sul suo capo si accumulano le più ingiuste accuse, mi parrebbe nonchè diserzione, tradimento. E poi, o signori, seguo l'onorevole Depretis, perchè la sua politica è liberale; perchè egli non si è scostato dal programma che si è proposto; perchè io trovo rispettata la libertà di riunione; perchè io trovo rispettata la libertà di stampa; perchè io trovo rispettata ogni libertà sotto il suo Governo...  
(Interruzioni)

**Presidente.** Onorevoli colleghi, non interrompano, e Lei, onorevole Salaris, continui.

**Salaris.** Non mi turbano le interruzioni, anzi le attendo; vorrei solo udirle.

E qui l'onorevole Bertani che, da oppositore e da amico, ha lanciato al suo indirizzo ogni accusa, senza lasciare alcuna parola inarticolata, dicendo tutto, esprimendo tutto; mi permetta di dissentire da lui; mi permetta ch'io ritenga con la maggioranza del paese l'onorevole Depretis un serio uomo di Stato.

Se l'onorevole Bertani se lo fosse presentato alla mente carico di anni e di acciacchi nei giorni luttuosi di Napoli in mezzo ai pericoli, compiere più che il dovere il sacrificio di sé al paese, e compierlo senza organizzare dimostrazioni, senza rumore di banchetti, senza far battere la gran cassa; ma volendo riserbata intera la gloria al Capo dello Stato, ma volendo che questo facesse di lui e dei ministri quel che fa il sol delle minori stelle; ah! egli, l'onorevole Bertani, non da amico, ma da uomo generoso quale lo conosco, non dico la parola tutta, ma qualche doppia lettera avrebbe permesso gli fosse morta sul labbro!

Quando gli atti s'impongono all'ammirazione di tutti, è vano qualunque sforzo a rimpicciolirli e nessun calcolo vale a infrenare lo scatto delle lodi meritate.

*Voci.* È vero! è vero!

**Salaris.** Fate pure codesto uomo segno a tutte le accuse, nessuna forza mi strapperà dal campo in cui mi sono, e nel quale, sia pur con rammarico, ombatterò fedelmente.

Sì, onorevole Bertani, sono l'ultimo dei gregari, ma sono fermo; accettai un programma, e non ho oggi ragione di rinnegarlo.

Egli è vero, che talora sento più forte la fedeltà che la disciplina, perchè mi sento libero fin nella midolla, e il mio amico Bertani ricorderà che nessuna forza mi strappò il voto per il giuramento politico; come nessuna preghiera vale a farla convertire alla distanza di pochi giorni in un sì un mio precedente no.

Gli oppositori si spingono nella indagine della origine di queste convenzioni; ma nessuno più di essi, e più dell'onorevole Bertani conosce codesta origine; e l'onorevole Marcora testè disse che le convenzioni furono la causa di dissensi fra uomini illustri, e poi e poi... non so di che altro le ritenesse cagione.

A me ne pareva chiara la origine; e la ripeteva dall'articolo 4 della legge 29 giugno 1876; la ripeteva da tutti gli atti che d'allora in poi furono compiuti, dai voti del Parlamento e dalle leggi, le quali tutte chiaramente rivelavano la politica ferroviaria del Governo e del partito che lo sosteneva.

O che? il primo Ministero di Sinistra, che saliva al potere colla bandiera spiegata della libertà, sarebbe stato il primo a mettere in non cale il voto del Parlamento, ed a violare la legge?

L'origine dunque delle convenzioni era chiarissima; se nei voti vi furono dei sottintesi, non perciò si potrà disconoscere, che di quella legge il Ministero aveva l'obbligo di presentare un disegno di legge per affidare all'industria privata l'esercizio delle ferrovie. E le convenzioni furono presentate nel 1877; il Ministero fece il suo dovere.

Ma chi avrebbe pensato mai di trarre censure, biasimi e peggio, d'onde non vi fu che l'adempimento di un dovere?

Le convenzioni non erano ancora conosciute, e ogni mezzo fu adoperato per screditarle in anticipazione. Si ricorse a tutto, anche alla calunnia, ma nessuno osò dir mai ciò che voleva.

Il paese era colpito da stupore per le cose che si dicevano; credeva, e non credeva; e tutti i giorni intanto nei giornali leggeva: "le convenzioni sono un orrore, altro che Regia! Carrozzino, carrozzone!"

Pubblicate le convenzioni, lette da molti, che senza il fracasso che le precedette non le avrebbero forse lette, da tutti si attendevano le più serie dimostrazioni del pericolo della cosa pubblica, del turpe mercato dei più vitali interessi del paese. Il paese fu disilluso. Allora chi aveva prima qualificato le convenzioni carrozzone, si taceva, e tace-

vano anche i giornali, quasi non avessero alcun obbligo morale verso il paese.

Ma di quelle convenzioni furono molti gli esemplari, e quelle convenzioni restano monumento storico a provare, che la calunnia non ha il diritto di diventare verità.

Oggi, o signori, che si tratta di abbattere l'onorevole Depretis, oggi qua nel Parlamento, doveva farsi questa solenne dimostrazione, e provare, che le convenzioni del 1877 dovevano bastare se non altro a mettere in guardia il Parlamento, anche per le convenzioni dell'onorevole Genala. Ma fin che non si dicono che parole più o meno sonanti, le parole si perdono in quest'Aula, in cui le affermazioni debbono essere seriamente fondate.

Non importa che quelle convenzioni siano rimaste senza effetto; importa sapere, se e quale pericolo per l'onorevole Depretis abbiano corso gli interessi della nazione.

Ma nel silenzio degli oppositori, e nel silenzio della stampa, che le vituperava, io mi farò ardito a chiedere ancora: che cosa erano quelle convenzioni? Un uomo d'ingegno sottile, un egregio uomo che anche nella nostra Camera fu ritenuto il critico più severo finanziario e che oggi siede in Senato, e d'altronde poco benevolo al partito che nel 1876 aveva avuto la fortuna di afferrare il potere, dopo due anni qualificava quelle convenzioni in questo modo: "La Sinistra parlamentare, egli diceva, in due anni non ha saputo far niente di bene; una sola cosa ha fatto stupenda, *ma per errore...* ", nè più nè meno; per errore; "... e quella cosa stupenda non l'ha saputa attuare. "

Quella cosa stupenda erano le convenzioni. Vedete stranezza! Gli avversari ammiravano le convenzioni e il partito le disprezzava! Non basta. Quale giudizio fece di esse la Commissione d'inchiesta poi? Il più lusinghiero; ed anche nella Commissione d'inchiesta vi erano uomini convinti della bontà dell'esercizio ferroviario di Stato; ma essi furono ben lontani dal battezzare le convenzioni carrozzino o carrozzone.

Ma di quelle convenzioni, o signori, che giova ora dire di più? Esse non furono attuate, e il tempo, e anche la morte disciolsero quei patti. Ma non si riuscì una seconda volta ad agitare il paese, come la prima; perchè non si ripetono con speranza di brillante successo per due volte le stesse cose! E per Dio! Se di tentativi ce n'è stati! Ma il paese ha conservato la calma; il paese questa volta ha voluto attendere la discussione nel Parlamento. Facciamo plauso al paese.

Solo su quelle convenzioni dirò ancora una parola all'onorevole Bertani. Egli di quelle del 1877

disse esclusivo autore l'onorevole Depretis; no. Sia giusto l'onorevole Bertani verso gli altri egregi uomini che posero dello studio e dell'ingegno a congegnarle, e non voglia defraudare a questi la lode, pur dandone all'onorevole Depretis la maggior parte.

Dopo quelle convenzioni, l'onorevole Baccarini nel 1883 presentava un disegno di legge di massima per l'esercizio delle ferrovie, in cui in due grandi linee longitudinali ripartiva le ferrovie italiane, e in cui delineava i patti ai quali si doveva concederne l'esercizio. Alla prima lettura di questo disegno di legge, restai assai sorpreso; e mi risovvenni di una convenzione conchiusa nel 1868 dall'onorevole Mordini con la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde.

Quella convenzione tendeva a ridurre di oltre la metà le linee comprese nella prima concessione, e così a tenere fermo l'obbligo di costruire le linee pianeggianti e di facile costruzione, e ad abbandonare le altre di più difficile costruzione.

La Commissione parlamentare si avvide che non era da approvarsi quella convenzione; ma non voleva essere brusca con una conclusione di reciso rigetto. Che fece? Un modello di convenzione, autorizzando il ministro a far contratto secondo i patti ivi delineati. A me parve una burletta; perchè era assai facile lo intendere, che il ministro avrebbe bensì alla Società presentato quei patti, ma la società non li avrebbe accettati. E frattanto, fra il Governo poco favorevole alle ferrovie Sarde, e la Società, che tentava ogni appiglio per esonerarsi dagli obblighi assunti, era la povera Sardegna, che vi andava di mezzo. Ed è un penoso ricordo; ma la burletta riuscì; finchè nel 1870 si trovò modo di far diventare anche per il Governo cosa più che seria la costruzione delle ferrovie Sarde.

Io non pensava che si potessero ripetere somiglianti burlette neppure per la Sardegna; ma il disegno presentato nel 1883 dall'onorevole Baccarini ripeteva la burletta per tutta Italia.

Era un disegno di legge di massima; una convenzione modello per non riuscire a concedere all'industria privata lo esercizio delle ferrovie. Stupendo ritrovato!

Ma l'onorevole Baccarini era per l'esercizio privato; era segretario generale del ministro dei lavori pubblici quando fu proposta e votata la legge 29 giugno 1876. E si che dal 1876 al 1883 passarono ben sette anni, e non so se l'onorevole Baccarini siasi mantenuto nella stessa opinione. Egli non autorizza certo a credere in lui un muta-

mento; ma quel disegno di legge lo farebbe spettare.

L'onorevole Baccarini disse: io non ho voluto presentare contratti; e questo ci è noto; che dunque ha presentato egli? Le basi, i principii direttivi dei contratti; il modello dei patti ai quali era concedibile l'esercizio privato delle ferrovie; era, in sostanza, un conto senza l'oste; un conto che poteva non approdare; voglio dire, non essere accettato, e la cosa si risolveva in tempo perduto. Che dico? No; si risolveva nella continuazione dell'esercizio di Stato, prolungando sempre una condizione provvisoria, dalla quale il paese chiedeva di uscire; perchè niente è più dannoso al paese della provvisorietà. Imperocchè, niente si faceva dalle Società, perchè incerte della continuazione del loro servizio; e si aveva la inerzia dello Stato per la stessa incertezza.

Eh! via; il disegno di legge dell'onorevole Baccarini era una burletta per l'Italia; nè io so che ne pensasse la Commissione parlamentare che lo esaminava e lo studiava.

Se non che, potrebbe dirsi che quei patti potevano essere accettati, e la burletta sarebbe stata di buon genere; perchè i patti modello avrebbero giovato al paese.

Di ciò, nessuno potrebbe disconvenire, ma il concorso di un'altra volontà era necessario alla convenzione: o le volontà non si presumono.

Egli è vero, che il Parlamento può sempre imporre al Governo delle norme con una legge, e il Governo non potrebbe non accettarle; ma se il Parlamento può vincolare il Governo a determinati patti, non può vincolare un privato ad accettarli; il privato è libero e, se non li crede per sé vantaggiosi, può rifiutarsi di stipularli.

E di fatti, che ne fu della convenzione modello per le ferrovie Sarde?

La Compagnia non volle saperne dei patti modello, e quei patti restarono scritti nella carta, ad attestare, che si possono immaginare patti modello, ma che codeste sono cose d'immaginazione, e i contratti vogliono essere cose positive; anzi talora sono lo eccesso della prosa e del positivismo.

Ora così mi pare, che sarebbe avvenuto del disegno di legge Baccarini; ottimo, del resto; egli ugualmente divideva le ferrovie in due linee longitudinali, voleva allo Stato riservata la facoltà di determinare gli orari, e il numero dei treni, e allo Stato riservava il diritto delle tariffe. Ma intendiamoci fin d'ora, anche quel disegno di legge manteneva le tariffe in vigore.

Insomma, questo io ho potuto scorgere nelle

convenzioni che discutiamo, che l'onorevole Genala nei limiti possibili, seguì nei patti le norme di quel disegno di legge e per ciò fui fino a certo punto meravigliato della opposizione dell'onorevole Baccarini.

Ma ognuno comprende che finchè si tratta di scrivere patti nel silenzio del Gabinetto, se ne possono congegnare bellissimi; ma l'onorevole Baccarini sarebbe stato il *magnus Apollo*, se con quei patti si fosse presentato alla Camera, dicendo: ho trovato l'onest'uomo, non banchiere, che accetta questi patti.

Tutti avremmo applaudito al suo trionfo, ed oggi non saremmo qui a discutere queste convenzioni.

Ma quei patti non furono che scritti; e sono assai lontani da qualunque accettazione; e quel progetto di legge non riuscì che ad essere un ostacolo all'onorevole Baccarini, la cui opposizione oggi sarebbe stata meno infrenata senza quel disegno di legge.

Ed ora, o signori, come ho messo in disparte per non parlarne più le convenzioni del 1877 pur lodandone tutti gli egregi uomini che contribuirono al loro congegno, dissentendo dall'onorevole Bertani il quale, con poca giustizia, di lodi solo rimeritava l'onorevole Depretis, metterò per un momento anche in disparte il progetto Baccarini, per riprenderlo più tardi, e per rilevare quali siano le differenze fra quello e le convenzioni che discutiamo, e se queste siano o no sostanziali oppure siano accidentali, o di secondo, o terzo, o quarto ordine.

Fatta questa riserva, che, come ognuno vede, era per me indeclinabile, mi affrettorò ad entrare nell'argomento, ritenendo sempre preziosi documenti i due disegni di legge dei quali ho finora fatto parola.

Vengo alle convenzioni del 1884, presentate dall'onorevole Genala, le quali noi qui discutiamo da oltre venti giorni. Queste sì che sono povere davvero!

E vedete di quale povertà! Cominciano ad avere un padre putativo, l'onorevole Genala, che le difende coll'ingegno del professore; che di esse ha fatto la sua bandiera, e che in esse si avvolge per vincere o morire con esse. E per l'onorevole Bertani e per tutti quelli che difendono l'esercizio di Stato l'onorevole Genala non è che un professore, divenuto un orribile guastatore. Ed è vero, lo dirò pur io, l'onorevole Genala è un guastatore; perchè, mentre l'onorevole Baccarini col suo progetto del 1883 non vi guastava niente, egli, l'onorevole Genala, vi riduce in pol-

vere l'idolo vostro, l'esercizio ferroviario governativo. E pensare che l'onorevole Bertani votava l'articolo 4 della legge 29 giugno 1876! Ma egli lo dichiarò apertamente, egli è un convertito, e avrà fatto la penitenza del suo passato. Intanto la prima questione che risolve questo disegno di legge è questa: esercizio ferroviario di Stato, od esercizio ferroviario privato? Fui e sono per il secondo sistema; e per combattere lo esercizio di Stato non ricorrorò ad argomenti che mai mi persuasero. Io non dirò che il Governo d'Italia sia inetto; il Governo del mio paese vale quanto quello degli altri paesi, se non di più. Se vi sono degli Stati che hanno dimostrata la loro attitudine all'esercizio ferroviario, io non voglio negare per nulla al mio paese quest'attitudine. Io credo che, come in altri Stati, l'esercizio governativo potrebbe organizzarsi anche in Italia, e per me non si tratta della possibilità o no di farlo, ma della utilità che ne possano trarre gli interessi del paese. Molto meno vorrò ricorrere, permettemi di dirlo, al plateale argomento della pericolosa influenza parlamentare.

Rispetto troppo il Parlamento perchè amo la libertà davvero, e il Parlamento è il Palladio delle nostre libere istituzioni. Sono spesso le nostre parole inconsulte, che lo screditano. Ma un paese che elegge la sua Rappresentanza, e poi scredita il Parlamento, fa opera demolitrice a proprio danno e distrugge la sua libertà.

Lo dico con franchezza: l'argomento delle parlamentari influenze, che poi si esagerano, mi hanno sempre addolorato.

Ricordo, che un giorno a Torino, in un momento di malumore parlava concitato, e, permettemi anche di confessarlo, sconvenientemente del Parlamento; mi si avvicinò il compianto conte di Cavour e mi disse: parlate male anche del paradiso; ma del Parlamento no, per carità; perchè il giorno in cui voi scalzerete il Parlamento saranno demolite le nostre libertà.

Lasciamo dunque questo vieto argomento del parlamentarismo. Il vero è, o signori, che in Italia si ha un gran bisogno di separare l'amministrazione dalla politica. Quando voi, senza mutar niente, affidate allo Stato l'esercizio delle ferrovie, correte il rischio che qualche volta l'Amministrazione soverchi la politica e il più delle volte la politica soverchi l'Amministrazione. Cosicché il pericolo sta in questo, che la politica possa, prevalendo, mandare a rotoli un'Amministrazione così delicata come quella di un'ampia rete ferroviaria.

L'onorevole Luzzatti ci ha voluto far sapere che nel Belgio si esercitano dallo Stato molte fer-

rovie, ci ha fatto conoscere pure, che in Prussia l'Amministrazione e l'esercizio delle ferrovie sono in mano del Governo. Ma io avrei desiderato, che egli fosse venuto ad esporci un sistema nostro, che non fosse nè prussiano, nè belga; allora avrei capito. Ma, signori, siamo sempre i fedeli imitatori di tutti per poi pentirci, anche dopo gli altri, degli errori altrui, che non abbiamo saputo qualche volta nemmeno per imitazione commettere bene.

Io ricordo che prima del 1870, quando si parlava di Amministrazione di guerra o di altre, ci si additavano l'esercito e le amministrazioni francesi, e pareva che l'Italia dovesse essere un dipartimento francese.

Molti in questa Camera erano anche nella midolla francesi; non si poteva parlare della Francia senza che si battesse le mani. Ebbene, dopo il 1870 io non odo parlare che della Prussia. Si dice e si ripete: la Prussia organizza in questo modo od in quest'altro, e non si fa che censurare ogni atto nostro, ogni cosa nostra; perchè non è conforme a quello che si fa dalla Prussia. Benedetta la Prussia!

Ma, signori, mi duolo di non vedere al suo posto l'onorevole Luzzatti, perchè potrei rispondergli che la camicia di forza non sta bene a tutti, ogni cosa è fatta pel proprio paese; non invidiamo la camicia di forza ai prussiani.

L'onorevole Luzzatti ci ha detto il modo come è organizzata in Prussia l'amministrazione ferroviaria, ma egli ha dimenticato di dire una cosa, ed è che in Prussia la responsabilità del ministro dei lavori pubblici al Parlamento non esiste; mentre in Italia il ministro deve rispondere di queste amministrazioni, come di ogni suo atto alle Camere.

In Prussia il Ministero si ride dei voti della maggioranza. L'onorevole Luzzatti vorrebbe, per dare l'esercizio delle ferrovie allo Stato, che in Italia avvenisse altrettanto?

Lasciamo in Italia la responsabilità del ministro avanti alla Camera, e confessiamo che l'organismo della Prussia non potrebbe reggere fra di noi.

Questo sistema sarà ottimo per la Prussia, ma non per ciò sarà buono per l'Italia.

A me pareva, dichiaro francamente, la questione dell'esercizio di Stato e dell'esercizio privato posta bene e nettamente dall'onorevole Fortis. Egli la seppe collocare nel solo terreno in cui la discussione può esser fatta, e con molta utilità.

L'onorevole Fortis ha detto: nell'esercizio delle ferrovie v'è un servizio pubblico e una industria. Ora qual'è la indagine a farsi? Questa: accertare lo elemento prevalente.



Vediamolo dunque, egli diceva; o se prevalesse il servizio pubblico, certamente dovrebbe essere deferito l'esercizio allo Stato, dove se prevalesse l'elemento dell'industria, evidentemente l'esercizio dovrebbe abbandonarsi all'industria privata. Non saprei vedere meglio posta la questione di quello che seppe fare l'onorevole Fortis, uomo di distinto acume.

Or a me pare irrecusabile la prevalenza della industria nell'esercizio ferroviario; e lo deduco da questo fatto, che il servizio pubblico può esser garantito, senza che lo Stato abbia l'esercizio delle ferrovie, mentre, posto nelle mani dello Stato l'esercizio, non è garantita l'industria. Difatti, con l'esercizio privato, lo Stato garantisce il servizio pubblico con avere in sue mani gli orari, il numero dei treni, le tariffe, la sorveglianza di tutto il servizio.

Ma mi dica l'onorevole Fortis: se l'esercizio delle ferrovie fosse in mano dello Stato, quali mezzi avrebbe l'industria per garantirsi dallo Stato, che non è industriale, e che d'industrie se ne intende poco o niente? Non le pare, onorevole Fortis, che, pur avendo partenze esattissime di treni, ed esattezza di minuti secondi nel servizio, la industria starebbe a disagio?

A me pare evidente che l'elemento prevalente e più spiccato in un esercizio ferroviario sia sempre l'industriale o non quello del pubblico servizio, ed è per me quindi chiaro quale debba essere la conclusione.

L'onorevole Fortis diceva: Se fosse prevalente l'elemento dell'industria, le strade ferrate non dovrebbero farsi là dove non pagano neppure le spese d'esercizio, là dove non pagano nemmeno il carbone che si accende per far muovere le locomotive. Intendo la finezza dell'argomento dell'onorevole Fortis, e non esito a dargli ragione nel suo senso; ma mi permetterà solo di osservare che il suo argomento non è da economista.

Anche là, le ferrovie, anzi là le ferrovie debbono essere costruite nel duplice fine della industria e del pubblico servizio. Là le ferrovie accelerano lo svolgimento industriale e commerciale, e quelle ferrovie che oggi non pagano il carbone che si arde, domani pagano i debiti che si contraggono dallo Stato per altre opere grandiose che si fanno in quelle provincie che oggi pagano il carbone ma lasciano molte altre cose da pagare.

L'onorevole Fortis sa meglio di me che ogni parte d'Italia deve essere aiutata a svolgere più presto che sia possibile la produzione di cui è capace, e che, poste tutte in condizioni felici, tutte le parti renderanno grande e potente il nostro paese.

E qui, prima che lo dimentichi, vorrò notare una singolarità degli oppositori delle convenzioni; e lo rilevo ora perchè mi pare giusto non tacere, che l'onorevole Fortis non si valse di questo argomento, e filò diritto per il suo cammino.

Gli oppositori tutti cominciarono con una parola di ordine, questa: queste povere convenzioni non hanno difensori.

Le convenzioni anche fuori mancarono di difesa; poche le scritture in favore, mentre fu inondato ogni angolo d'Italia di petizioni, di opuscoli contro codeste convenzioni. E non basta: dappertutto manifestazioni pubbliche contrarie; riunioni che finirono con ordini del giorno per la reiezione delle convenzioni. Un solo opuscolo con la copertina rosea comparve in favore di esse; ma anonimo, di origine sospetta; anzi in calce di ogni pagina si scorgeva in colore oscuro la marca ufficiale. E poi questo opuscolo aveva poco valore. E qui perdoni l'onorevole mio amico Di Blasio, che ne fece lo elogio; egli lo avrà letto in qualche momento di distrazione, e tra veglia e sonno... ma l'opuscolo, lo dissero gli oppositori, valeva poco. Io non vorrò assumermi l'ufficio di difenderlo; ma mi sia pur lecito chiedere agli oppositori se le scritture contrarie avevano tutte il bello della dogana, e se le manifestazioni contro le convenzioni erano tutte brillantissime per la spontaneità; e s'eglino, gli oppositori, sieno rimasti estranei a queste per poterlo spassionatamente apprezzare?

Codeste armi sono assai deboli, e adoperate così, non riescono che a far del rumore.

Si vorrebbe forse far del chiasso?

Oh! allora non mi resterebbe proprio niente da osservare, e per me la discussione sarebbe finita.

Pochi difensori qua dentro; fuori nessuno! Non posso occuparmi di quello che avvenne o avvenga di fuori; ma qua sonovi stati degli egregi colleghi che con copia di argomenti difesero le convenzioni.

Padroni gli oppositori di apprezzare o non apprezzare i loro discorsi; ma non padroni di negare i fatti.

E poi, a che giova il dire, che non vi sono stati difensori della legge che si discute? La stenografia ha raccolto questi discorsi, il paese li leggerà, e più imparzialmente di noi li saprà giudicare. Pregho soltanto che sia misericorde per me, che parlo fidente nella vostra benevolenza.

Queste convenzioni contro le quali, già teso il dardo e la visiera al volto, combatte vigorosamente l'opposizione non devono essere quella povera cosa, che essa si sforza di far parere. Tanta furezza, tanto lusso di armi negli oppositori,



quando dichiarano di non trovare difensori delle convenzioni, davvero sorprende; a meno che l'Opposizione non abbia avuto la volontà di combattere i molini a vento! (*ilarità*)

Ma crede davvero la Opposizione, che siano state poche le difese delle convenzioni? Oh! io sarei tentato di affermare, che non le ha volute leggere; perchè a me lontano, ed ultimo di tutti, ne furono inviate tante da farne una trentina di volumi, una mezza biblioteca.

Ma pure ammettendo che siano state stampate poche difese delle convenzioni, parmi che ciò debba influire a persuaderci della bontà delle convenzioni.

Imperocchè io dico allora: ma come, quelle potenze che sono le Banche; quegli strapotenti che sono i banchieri i quali, secondo l'Opposizione, anelano alla grossa e grassa impresa, se ne stanno neghittosi e nell'affannoso affaccendarsi degli oppositori attendono che la preda sia loro strappata? E banche e banchieri ben dispongono dei mezzi per organizzare delle dimostrazioni, per far redigere delle petizioni, per far pronunciare dei discorsi, per avere il servizio della stampa. Non fecero, non fanno niente? Dunque non hanno timore, le convenzioni sono buone, la verità si farà strada, e finirà per trionfare.

E il Governo che le ha stipulate, non doveva muoversi per difenderle? Esso invece attende la discussione tranquillamente, e nell'eccessivo fracasso degli oppositori non perde la calma.

Ed anche questa condotta diversa da quella dell'opposizione mi persuade della bontà delle convenzioni.

Ma voglio rientrare in argomento, e dimostrare che le convenzioni sono conformi ai principii liberali.

Per esse io vedo la separazione della politica dall'amministrazione; per esse non vedo uno Stato industriale, e talora industriante, ma vedo dato a Cesare ciò che è di Cesare, e alla industria ciò che alla industria si appartiene. Quindi le convenzioni sono conformi ai principii liberali.

Si censura aspramente il Ministero perchè, col concedere l'esercizio ferroviario all'industria privata, si rende colpevole di abdicazione di potere e di dovere. È ella giusta codesta accusa? O meglio, è egli vero che per parte del Governo vi sia abdicazione di potere e di dovere?

Il Governo riserva a se la facoltà di stabilire gli orari, i treni, le tariffe; e si chiama questa abdicazione di potere e di dovere?

Se c'è il diritto nel Governo di stabilire gli orari, il diritto di determinare il numero dei

treni, il diritto di stabilire le tariffe, di vigilare su tutto, e ciò per provvedere a quello ch'è suo compito, il pubblico servizio, a qual potere, a qual dovere ha dunque abdicato?

Ma affrontiamo anche più da vicino la questione; io chiederò agli oppositori: era possibile un esercizio di Stato? Credo di no. Era necessario il riscatto delle Meridionali; ma di più, il riscatto anche delle ferrovie Sarde; perchè non penso che si sarebbe usato un trattamento diverso. (*Bene!*) Ora lo Stato non era in condizioni di fare questo. E quando penso che nessuno Stato prese in sue mani l'esercizio ferroviario a scopo economico, ma tutti a scopo politico, come il Belgio e la Prussia, allora mi persuado che si fa benissimo a concederlo alla privata industria in Italia, giacchè uno scopo politico non ne costringe a questo sacrificio. E difatti siamo noi in presenza di un fatto politico per cui lo Stato debba assumere nelle sue mani l'esercizio delle ferrovie, senza doversi dar pensiero delle industrie e del commercio? Se noi siamo in presenza di questo fatto, allora ogni discussione è inutile; allora tutti dobbiamo essere concordi, nel dire: se la salvezza dello Stato richiede questo, si faccia e non si discuta. Ma anche a questo si è provveduto, perchè in caso di guerra il Governo ha il potere di prendere nelle sue mani l'esercizio, e quindi per la questione politica non abbiamo nulla a temere.

Voi, o signori, che l'esercizio di Stato costi di più, non avete potuto negarlo. Lo dice il ministro belga, e fu data lettura del suo rapporto; lo disse ancora lord Derby: è impossibile, che un grande Stato assuma la direzione di questa grande impresa senza mettere a repentaglio il proprio bilancio. Dunque la ragione di rispettare quanto più è possibile il bilancio, consiglia allo Stato di non esercitare le ferrovie.

Inoltre è a notare che se questo, per altri Stati, può essere un pericolo più o meno lontano, per noi è un pericolo vicino. Voi sapete, signori, quali siano le condizioni delle nostre finanze.

Noi uscimmo da poco dal disavanzo, e non sarebbe onore della Sinistra ricadervi, e peggio ricadervi per l'esercizio ferroviario di Stato.

E quando l'onorevole Luzzatti parla in favore dell'esercizio di Stato; quando l'onorevole Spaventa viene ancora rigidamente a difenderlo, io, mi si conceda di dirlo senza pensiero di offesa a persone stimatissime e che tanto rispetto altamente quanto lo meritano, mi ricordo subito della frase notissima: *timeo danaos*. Io mi metto in guardia; perchè non ho obliato che il maggiore

dei timori che si esprimevano contro il partito di Sinistra, nel 1876, da coloro che lo videro di mal'occhio salire al potere, era che avrebbe dissestate le finanze.

Anche voi, che avete più buona memoria di me, ricorderete che la Destra diceva di averci consegnato il pareggio, bambino ricciuto e bello; ma che noi a furia di spese lo avremmo soffocato nelle fascie.

Il senno vostro seppe disperdere questo malo augurio; la Sinistra mantenne il pareggio, fece molte spese, abolì il macinato, e mercè l'opera dell'illustre Magliani tolse il corso forzoso.

Ma non lasciamoci ora trascinare nel tempestoso mare dell'esercizio ferroviario dello Stato. Le onde sono infide, e la Sinistra potrebbe esservi sommersa.

Agli onorevoli Spaventa e Luzzatti io oggi dirò una dura verità, e ne chiedo loro perdono anticipatamente; essi non si dimostrarono uomini di Stato.

Dico ciò senz'animo sempre di recare offesa alcuna ad essi; ma i loro discorsi in questa discussione, se rivelano tenacità di convinzioni, non rivelano gli statisti.

Io apprezzo grandemente il silenzio dell'onorevole Minghetti, e sapete perchè, o signori?

*Voci a sinistra.* Perchè vota contro.

**Salaris.** Voterà contro, non lo so. Sapete perchè? Perchè l'uomo di Stato più che alla tenacità delle proprie opinioni, deve tenere al decoro, all'indirizzo del Governo del suo paese.

Si poteva bene nel 1876 discutere della convenienza dell'esercizio di Stato, o dell'esercizio privato; ma dopochè il Parlamento ha stabilito l'esercizio privato; dopochè ogni atto del Governo non fu indirizzato che all'esercizio privato, venire oggi, o signori, a dire che non si vuole quell'indirizzo, e che si deve passare una spugna sopra tutti gli atti compiuti, per fare un fronte indietro, per seguire l'indirizzo opposto, non sarebbe altro che esporre il Governo del proprio paese al ridicolo lasciando supporre che l'Italia è una nave sbattuta da tutti i venti, e che da un giorno all'altro cambia indirizzo.

Miglior prova di statisti diedero gli uomini del primo Ministero di Sinistra. Nessuno di essi, o signori, ricordiamolo bene, era favorevole alla convenzione di Basilea; a tutti ripugnava di votarla; ma gli uomini di Stato che stavano in quel Gabinetto di Sinistra, seppero vincere le loro e nostro ripugnanze, e ci persuasero della convenienza di votarla; perchè non era in giuoco quella

convenzione, era in giuoco l'indirizzo del Governo; era in giuoco il decoro del paese.

Nessuno, o signori, potrà dire, che l'onorevole Zanardelli, che l'onorevole Nicotera, che tutti gli altri ministri avrebbero fatto la convenzione di Basilea; essi erano contrari; ma la ragione di Stato prevalse; eglino la migliorarono; ma furono degni di dirigere lo Stato.

Ho della stima per l'onorevole Spaventa; ma nell'udirlo con un tuono reciso l'altro giorno dire che il solo esercizio di Stato era possibile e giusto, provai della pena per lui; perchè gli assiomi non si discutono, ed egli dell'esercizio di Stato fa un assioma su cui rifiuta anche la discussione. Benedetta inflessibilità! Ricordo però alla Camera che l'onorevole Spaventa si scagliò contro i decreti di un Gabinetto di Sinistra, con i quali si crearono e si soppressero dei Ministeri.

Egli, l'onorevole Spaventa, con una lunga argomentazione di organismo di Stato, di dottrina costituzionale, volle provarci la incostituzionalità di quei decreti, e anche allora fece uso ed abuso di assiomi per condannarli.

Ebbene, il giorno dopo, il Gabinetto liberale Belga, creò un Ministero per decreto reale, ad irridere tutte le teorie costituzionali svolte nella nostra Camera.

Lasciamo dunque gli assiomi, e discutiamo.

So che molte altre censure si fanno a queste convenzioni; e se volessi discorrere di tutte diverrei peggio che ostruzionista. Mi propongo di rispondere solamente ad alcune, e senza la pretesione di dire cose nuove.

Gli oppositori affermano che queste convenzioni non creano neppure l'esercizio ferroviario privato; poichè l'esercizio privato si deve intendere solamente quando l'esercente abbia pure la proprietà delle ferrovie.

Ora, nel caso nostro, la maggiore parte delle ferrovie sono dello Stato.

Senza dubbio, la situazione sarebbe stata meno complicata se le ferrovie fossero state dei privati; ma davvero non crediamo necessario, per concedere l'esercizio delle ferrovie, che sia del concessionario la proprietà delle ferrovie stesse, dapochè sono numerosi gli esempi di ferrovie il cui esercizio è disgiunto dalla proprietà.

Infatti le ferrovie neerlandesi sono costruite dallo Stato, e come le Calabro-Sicule affidate al privato esercizio. Anche in Inghilterra ed in America si esercitano da alcuni delle ferrovie delle quali altri ha la proprietà; e questi esempi provano la nessuna necessità che l'esercente sia nello stesso tempo proprietario delle ferrovie.

Ma a parte ciò, se vuoi discutare in buona fede, bisogna riconoscere che si fece tutto quello che si poteva fare di meglio. Non era possibile che lo Stato avesse potuto vendere agli esercenti le sue ferrovie, perchè non avrebbe trovato il compratore. Ma pur dato e non concesso che il compratore avesse trovato, resterebbe a vedere a qual prezzo lo Stato le avrebbe potute vendere; io credo a condizioni disastrose per la nazione.

Non restava dunque altra via che quella di ideare un congegno sulle basi in cui erano le ferrovie. Questo solo era possibile per farla finita con la provvisorietà già troppo protratta, e questo appunto fu fatto, rispettando il voto del Parlamento e la disposizione della legge.

E altronde è la legge stessa che non trova necessaria la unione della proprietà con l'esercizio; dappoichè la legge 29 giugno 1876, se con l'articolo 4 prescriveva la presentazione di un progetto per concedere l'esercizio privato, con l'articolo 1º decretava il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia.

Dunque, o signori, a me pare chiaro che non altrimenti di quello che fece, poteva fare il Governo.

O così, o nella provvisorietà sempre, o l'esercizio governativo.

Il peggior partito sarebbe stato il mantenere, dopo il corso di otto anni, l'esercizio provvisorio. E ben disse l'onorevole Peruzzi, avversario dell'esercizio governativo, che avrebbe anche questo subito, piuttosto che protrarre ancora lo stato provvisorio in cui siamo.

Io intendo che l'onorevole Luzzatti avrebbe desiderato di uscire dal provvisorio per entrare a tamburo battente e a trombe squillanti nell'esercizio di Stato; imperocchè egli di codesto esercizio trovò le tradizioni nel piccolo Piemonte, tradizioni che l'onorevole Barazzuoli negava.

Ma codeste tradizioni sono poca cosa; ed io ricordo, onorevole Luzzatti, che nella discussione fatta in questa Camera nel giugno 1876, un oratore riferiva il giudizio del direttore generale Bona sull'esercizio di Stato. Il Bona, uomo di ferro, riteneva possibile l'esercizio di Stato in poche linee; ma se non impossibile, assai difficile quando si trattasse di una rete estesa.

Notate bene, o signori, che il Bona, uomo tutto di un pezzo, rigido, amministratore severo come l'onorevole Spaventa, tutto di ferro, di acciaio, di bronzo o di altro metallo, il Bona non credeva all'esercizio di Stato.

Io non potrei, anche volendolo, seguire l'onorevole Luzzatti nella critica degli atti e delle conclusioni della Commissione per l'inchiesta ferroviaria. È oggi ministro il segretario e relatore di quella

egregia Commissione; ed egli, ove lo creda, potrà difendere le opinioni di quella Commissione. Io mi allontanerei dalla via che mi sono tracciata, e non adempirei la parola di essere breve.

Osserverò solamente che codesta critica prova quanto fosse infondata l'accusa rivolta all'onorevole Genala di non aver seguito le conclusioni della Commissione d'inchiesta ferroviaria; accusa che seppe, con solido ragionamento, ridurre a niente l'onorevole mio amico Lacava.

Le convenzioni presentate dall'onorevole Genala sono buone, sono tutto quello che potevano essere nelle condizioni attuali delle nostre ferrovie, e sono accettabili per coloro che non credono di confidare in mano dello Stato l'esercizio delle ferrovie.

Inoltre io le ritengo provate buone dagli stessi discorsi degli opposenti.

Difatti, togliete le costruzioni di nuove ferrovie da questo progetto, e l'onorevole Gabelli accetta le convenzioni. Parlerò di ciò in appresso, ma intanto, sta in fatto che l'onorevole Gabelli, le costruzioni a parte, accetta le convenzioni.

Se non sentisse della ripugnanza all'esercizio privato, se non fosse convinto del principio che le ferrovie sono un pubblico servizio e deve compiersi dallo Stato, l'onorevole mio amico Di Blasio accetterebbe pur egli le convenzioni. Egli le trova stupendamente congegnate, e le trova circondate da tutte quelle riserve e precauzioni che possono rassicurare il pubblico servizio e gl'interessi del commercio. Per l'amico mio Di Blasio, le convenzioni sono dunque accettabili.

Oppositore fu ancora il mio amico Branca, simpatico e brillante oratore che io ascolto sempre con molto interesse per la facondia, pel sapere, e per la franchezza nel dire. Ma in questa discussione non mi parve più quello. (*Si ride*)

Il suo dire non fu, come al solito, spigliato; il suo pensiero non pareva libero, le sue idee non parevano lucide. E quando il suo discorso cadde sulla influenza delle tariffe sopra i prodotti agrari, e sugli impiegati viaggiatori per piacere, l'onorevole Branca mi fece sospettare che fosse anch'egli convinto della bontà delle convenzioni. (*Oh! oh!*)

Dopo l'onorevole Branca, volli udire un altro collega, che stimo moltissimo, l'onorevole Simonelli, cui nessuno potrebbe negare ingegno argutissimo.

Egli, accorto negoziatore delle tariffe internazionali, parlò diffusamente di tante cose; ma parvemi si formasse di proposito sulla percentuale; e con una meravigliosa finezza, accompagnando la parola con un sorriso che pungeva più della parola, (*Ilarità*) accostava, allontanava i numeri in una

maniera che ne rimasi stordito. Mi pareva proprio un banchiere intento ora a comparire in prospere finanze, ed ora in grande disagio. Quella maledetta percentuale era ingegnosamente costretta a salire e scendere al di lui comando, e per essa le Società ora erano in colossale fortuna, or erano lì lì per dichiarare fallimento. (*Si ride*)

Parlò anche delle tariffe; ma pareva camminasse sulla punta dei piedi per non far rumore. Sapeva di scagliare un sasso, e temeva di lasciarselo fuggire di mano per timore di non darlo sul capo al suo amico, l'onorevole Baccarini, mentre voleva tirarlo all'onorevole Genala.

In mezzo a tanto studio di misurare le parole, di dare ad esse il preciso indirizzo, rivolse dei rimproveri al ministro Genala, dicendogli che egli era il meno adatto a concludere queste convenzioni, poichè egli era convinto fautore dell'esercizio ferroviario privato.

A me invece sembra che egli solo l'avrebbe potute concludere, e rendere accettabile il sistema anche a coloro che avevano una opposta convinzione.

A me sarebbe parso strano, che l'onorevole Simonelli non avesse, come ha fatto, difeso le tariffe da lui accordate al Governo francese. Egli ha giustificato l'opera sua, e fece benissimo; e nessuno avrebbe potuto dirgli: voi siete il meno adatto a difendere quelle tariffe, perchè conchiuse e stabilite da voi. Anzi per questo il più adatto era l'onorevole Simonelli.

Ma, onorevole Simonelli, noi prendiamo forse i ministri senza conoscerne le opinioni, e alla leggera affidiamo loro l'incarico di reggere la cosa pubblica?

Ma noi sapevamo che l'onorevole Genala era partigiano dell'esercizio privato; anzi gli dirò di più, che l'onorevole Genala votò questo sistema nel 1876, e con lui lo votarono (l'onorevole Simonelli parmi non fosse alla Camera allora) tutti i compaesani dell'onorevole Simonelli, tutti i deputati toscani, perchè tutti erano avversarii dell'esercizio governativo.

L'onorevole Simonelli fu inviato a Parigi, sia per la sua abilità, sia perchè erano conosciute le sue idee sull'argomento delle tariffe; ed io non dubito ch'egli abbia adempiuto il mandato con tutto il proposito di giovare al suo paese.

Anche allora strillarono molte Camere di commercio; ma da uomo onesto e coscienzioso, l'onorevole Simonelli dimostrò alla Camera la ragionevolezza dell'opera sua; e finì per farla approvare, ed ebbe quella soddisfazione che aveva meritata.

Or bene, crede l'onorevole Simonelli che il ministro Genala non abbia fatto ogni sforzo per tutelare gli interessi del paese?

Io sono sicuro che anche l'onorevole Genala, nel concludere queste convenzioni, ha posto a tortura il suo ingegno per farle col maggiore vantaggio del paese, e che per altre secondarie soddisfazioni non ha mai perduto di vista la soddisfazione più grande che resta all'uomo di Stato.

Egli avrà posto tutto l'impegno, tutto l'amor proprio a non rimanere giuoco dei banchieri; ed egli, a mio parere, è riuscito a presentarci dei patti che onestamente si possono accettare.

L'onorevole Simonelli fece poi aspra censura alla onorevole Commissione per i calcoli sulla durata, o meglio, sulla vita delle verghe e dei chiodi.

E fu la parte più brillante del suo discorso. Parmi anzi imitasse i grandi maestri di musica che, innamorati di una frase musicale, di tanto in tanto la ripetono nei loro spartiti. Egli fece la stessa cosa per questo argomento preferito; fece udire la nota in principio, nel mezzo, e nella conclusione del suo dire; per guisa, che dopo il suo discorso, i chiodi e le verghe acquistarono la vita eterna.

L'onorevole Marcora, fino ragionatore, censurò le convenzioni, e le dichiarò inaccettabili per ragioni di moralità.

L'accusa fu grave, ed io ne attendeva la dimostrazione. Ma l'onorevole Marcora scambiò la questione, e disse che le persone dei contraenti non meritavano fiducia, perchè non hanno quattrini.

Se l'onorevole Marcora mi avesse dimostrato la verità della sua asserzione; io, dichiaro che avrei detto: signori, io ho presentato un ordine del giorno in favore di queste convenzioni; era convinto della loro bontà, e le avrei votate; ma l'onorevole Marcora mi ha dimostrato che racchiudono qualche cosa d'immorale; ed io sono ancora libero, perchè io non ho vincolo alcuno, di dare il mio voto negativo.

E posta in chiaro la immoralità, ritengo, che nessuno sarebbe per le convenzioni. Soggiungo anzi che non si discuterebbero, perchè il Ministero non le avrebbe conchiuse.

Altri argomenti di questo genere udii in questa discussione anche dall'onorevole Bertani.

Ebbene, onorevole Bertani, io sono un gregario, un ultimo gregario; ma sono anche uno di quegli undici deputati di oltre mare, che vengono dalla parte più remota d'Italia, e che è spesso dimenticata; ma nessuno di questi undici, ministeriali o no, si curvarono mai a raccogliere i bricioli che sogliono

cadere per le cantonate delle grandi città dalle colossali imprese; noi non abbiamo alcun interesse in queste convenzioni. Vi siano o non vi siano le costruzioni, si sgravino o non si sgravino le provincie ed i comuni, per noi tutto questo è indifferente, perchè voi ci avete posto sempre in condizione eccezionale, tale da rimanere quasi estranei a queste grandissime questioni. E se oggi difendo le convenzioni, seguo il mio profondo convincimento, pur dichiarando che resisterò anche alla tentazione di diventare cavaliere del novello ordine cavalleresco creato dall'onorevole Bertani.

Sono immorali le convenzioni; e perchè? Perchè queste convenzioni consistono nella semplice fiducia conceduta dal Governo a persone nelle quali, dice l'onorevole Marcora, non si può avere fiducia, sprovviste come sono di capitali.

Ma, onorevole Marcora, se non hanno capitali, hanno però fatto un deposito in garanzia per formare la Società nel termine stabilito; e se non la costituiranno entro quel termine, non sarebbe un danno per noi; perderebbero il deposito, e tanto peggio per loro. E il deposito non è poca cosa! credo che sieno 750,000 lire di rendita; un deposito come questo non lo avrei certamente potuto fare io. (*Si ride*)

Tutto è cautelato e garantito per lo Stato, e non è questione di una cieca personale fiducia; è questione di denaro già depositato nel Tesoro della nazione. Io non so se quelle persone manterranno i loro impegni, perchè non ho l'onore di conoscerne alcuna; ma se mai vi mancassero, non ne piangerei. Avremmo così una bella somma di denaro che resterebbe nelle casse dello Stato.

Io non desidero questo caso che forse molti di voi desiderano. Or bene, nella ipotesi a voi favorevole, onorevoli colleghi, consentireste fin d'ora di assegnare il capitale di quella rendita, perduto dai banchieri, alla costituzione di una Banca agricola per la Sardegna, le cui condizioni agricole sono minacciovoli, e che di danaro ha tanto bisogno? (*ilarità*)

Scacciamo da quest'Aula anche la parola immoralità. In qualunque senso ciascuno di noi sia per votare, tutti, come diceva l'onorevole Savini, saremo sempre onesti.

A rincalzo della sua argomentazione, l'onorevole Marcora vedeva nelle convenzioni la negazione della concorrenza. Ma com'è possibile un'asta per concorrere all'impresa dell'esercizio delle ferrovie?

Inoltre, voi così gelosi che non volete si pensi neppure di allontanare l'esercizio delle ferrovie dalle mani dello Stato, voi approvereste, che con

un'asta lo Stato affidasse al caso così grandi interessi, e sigillasse nel buio? Signori, se in ciò fate consistere gli appunti d'immoralità, io per parte mia voto con sicura coscienza le convenzioni. Sono anzi i vostri argomenti che mi provano la bontà di esse. Convincetevi pur voi, amici miei; le convenzioni sono conformi ai principii della Sinistra; le convenzioni, checchè se ne voglia dire, sono buone.

Ed ora non mi resta che di esaminare gli argomenti addotti dal più potente oppositore delle convenzioni, dall'onorevole Baccarini.

Le censure senza misericordia dell'onorevole Baccarini, posero in rilievo le parti più belle delle convenzioni. Egli prima di tutto accusa l'onorevole Genala di non aver seguito le conclusioni della Commissione d'inchiesta, e di non avere consultato le Camere di commercio. Ma a tutti noi era lecito far questo rimprovero al Ministero; uno solo fra 508 deputati non aveva diritto di farlo, e quest'uno è l'onorevole Baccarini.

Ha seguito egli le conclusioni della Commissione d'inchiesta? Se egli non le ha accettate, perchè ne fa ad altri una colpa? Le accettò l'onorevole oppositore? Quali sono esse? Sono forse nel suo concetto per lo esercizio di Stato? Allora il suo progetto del 1883 si spiega; doveva essere un progetto a doppia faccia, che si poteva intendere per l'esercizio privato, e per l'esercizio governativo. Qual'è l'opinione dell'onorevole Baccarini? Egli, in mezzo a un diluvio di parole, la seppe lasciare nascosta fra le righe degli articoli del suo progetto.

Le Camere di commercio! Le consultò l'onorevole Baccarini? Se non le interrogò egli, è curioso che da lui si pretenda che fossero interrogate dall'onorevole Genala. Se poi egli le interrogò, perchè doveva ripetere le interrogazioni l'attuale ministro?

Vi sarebbe stata una ragione, quando l'onorevole Genala avesse variato le tariffe; ma adottando le tariffe del progetto dell'onorevole Baccarini, sarebbe stato superfluo un nuovo interrogatorio. L'onorevole Baccarini leggendo un brano di un discorso dell'onorevole Genala contro le grandi Società, si sforzò a dimostrarlo in contraddizione, dappoichè con queste convenzioni forma due grandi Società. E sarà; ma l'onorevole Genala volle di preferenza mettersi in armonia coll'onorevole Baccarini, che nel suo progetto del 1883 formava due grandi Compagnie.

L'onorevole Baccarini faceva le due linee longitudinali e formava le due Compagnie, Mediterranea e Adriatica, L'onorevole Baccarini ammetteva,

che l'esercizio dovesse farsi dalle Compagnie, con materiale proprio, a loro rischio e pericolo; l'onorevole Baccarini ammetteva nelle Società l'obbligo di acquistare gli approvvigionamenti, e di rilevare i contratti in corso. In una parola, il progetto Genala e quello Baccarini si somigliano come due gocce di acqua.

Anche le tariffe sono le stesse, e non ho saputo spiegarmi come qualcuno abbia voluto attribuire la presenza dell'onorevole Genala nel Gabinetto, al pensiero di far passare quasi inosservate le tariffe delle Meridionali. Per quanto mi sappia, l'onorevole Grimaldi membro della Commissione parlamentare, nello studio del progetto Baccarini, si adoperò a temperarle. Ciò non affermo con sicurezza, perchè la relazione dell'onorevole Grimaldi non venne alla luce; ma ciò mi fu riferito da un membro di quella Commissione. Del resto, tutto il Mezzogiorno d'Italia, anzi tutta Italia conosce il giovane ministro, sa del suo prodigioso ingegno, e sa ch'egli non potrebbe essere uno strumento a somiglianti cose.

Io dirò una sola cosa sulle tariffe, perchè mi riservo parlarne alla discussione degli articoli. Voi vedete che la questione delle tariffe non muta la essenza di queste convenzioni e non entra nella discussione generale. Può essere questa una grande questione da farsi agli articoli speciali, perchè niuno c'impedirà di temperarle in qualche modo. Intanto dico che, a mio modo di vedere, il concetto informatore delle tariffe non è esatto. Si è voluta, tanto nel progetto Baccarini, come nel progetto Genala, l'unificazione delle tariffe. Questo è un errore. Noi non vogliamo abbandonare le falserighe che sono pessima cosa. Io capirei la unificazione delle tariffe quando tutte le provincie si trovassero in un eguale sviluppo di ricchezze e di commerci. Ma siccome non siamo in queste condizioni, la parola unificazione, nelle condizioni attuali di Italia, è una bestemmia sonora.

Ma vi pare, o signori, giusto che nell'Alta Italia, dove il commercio è fiorente, nella Valle del Po, per esempio, di cui si occupò specialmente l'onorevole Mussi, sia applicata la stessa tariffa che in altre parti d'Italia? Vorreste forse paragonare quella valle con le steppe della Sardegna? Vi domando io se è possibile esigere nella valle del Po e nella Sardegna la medesima tariffa?

Il progetto Baccarini non portava contratti, e il progetto Genala è completo; vi sono le convenzioni, e in queste vi sono i patti da parte dell'uno e dell'altro contraente.

Certamente fra un progetto e l'altro vi sono delle differenze; ma nelle parti sostanziali no; anzi

chi conosce il progetto Baccarini e studia queste convenzioni, può indursi a credere che le convenzioni siano state stipulate in esecuzione del progetto Baccarini, o che questo sia stato compilato per mettere in chiaro i patti in quelle contenuti. Ed ecco il perchè fa senso nel vedere l'onorevole Baccarini oppositore delle convenzioni dell'onorevole Genala.

L'onorevole Baccarini si diede pensiero del personale, dicendo che per questo non vi ha disposizione nel progetto Genala. Non vorrò dire se in ciò sia questo o quel progetto più ragionevole, dappoichè parrebbe più giusto, che il personale dipendendo dalla Società, dovesse essere di sua fiducia, anche perchè dalla Società stessa è retribuito.

L'onorevole Baccarini provvedeva alle industrie nazionali; l'onorevole Genala soltanto intende che non sieno soffocate dalla concorrenza straniera, anzichè difenderle con uno sconfinato protezionismo, impedendo in modo assoluto la concorrenza, e costringendo le Società di giovare esclusivamente delle industrie indigene per il materiale di esercizio ferroviario. Ora io dico d'esser più propenso a questo sistema dell'onorevole Genala, e sono convinto che il tempo avrebbe fatto accorto lo stesso onorevole Baccarini del danno gravissimo che egli avrebbe apportato al lavoro nazionale, togliendogli ogni stimolo di miglioramento e di perfezione.

L'onorevole Baccarini nel suo discorso diceva: io volli presentare un progetto semplice per il solo esercizio, ed è per ciò che nelle convenzioni dell'attuale ministro, non posso riconoscere il mio progetto.

Ma sono queste le grandi differenze che hanno indotto l'onorevole Baccarini a combattere senza pietà l'opera del suo egregio successore?

Davvero, non ne valeva la pena! Nè potrei ritenere, che l'onorevole Baccarini si dolesse che l'articolo 13 del suo progetto sia stato omissso dall'onorevole Genala; perchè credo che lo stesso onorevole Baccarini non vi avrebbe insistito, ove a lui fosse toccata la sorte di venire alla conclusione di un contratto.

Quale bisogno, infatti, di patteggiare lo allontanamento dall'amministrazione ferroviaria, o il tramutamento di un impiegato per ragioni di ordine pubblico?

È egli possibile che una Società ferroviaria ricusi al Governo codesto allontanamento o tramutamento?

Piccini dettagli sono questi, che si smarriscono nei grandi e importantissimi progetti; ed io non

potrei non far plauso alle omissioni dell'onorevole Genala.

Se non che, l'onorevole Baccarini diceva: io (sempre io) non mi occupava di Banche, di banchieri, di amministratori, e molto meno di costruzioni. Ma, dovendo sul serio tradurre in fatto il suo progetto, avrebbe l'onorevole Baccarini potuto fare a meno dei banchieri?

E qui, permettetemi, onorevoli colleghi, che vi confessi una mia momentanea illusione.

Quando l'onorevole Baccarini disse che per l'esercizio delle ferrovie non erano necessari grandi capitali, perchè i 15, i 16 milioni arrivano tutti i giorni; io, all'idea di quel metallo portentoso macchinava nella mia mente di buttar giù col mio voto l'onorevole Genala che concede l'esercizio ferroviario ai banchieri, e di salutare il ritorno dell'onorevole Baccarini col presentarmi a lui senza capitali per ottenere l'esercizio delle ferrovie, e ricevere giorno per giorno i 15, i 16 milioni. (*Si ride*) Ma, poi, rileggendo bene il suo disegno di legge, mi caddero giù le braccia, quasi mi si fossero spezzati i muscoli.

Imperocchè vi trovai una disposizione che imponeva l'acquisto del materiale mobile, degli approvvigionamenti, degli attrezzi ecc., all'esercente; e per l'acquisto di tutta questa roba, come sapete, si richiedono oltre i 200 milioni.

Addio, dunque, fallaci lusinghe; voi siete lontane da me, tanto, quanto i 200 milioni. (*ilarità*) Altro che capitali ci vogliono! Ce ne vogliono troppi, ed io non ne ho affatto. Potete immaginarvi, se pentito, umiliato, contrito, non mi sia sentito più convinto che mai di votare le convenzioni, e lasciare l'onorevole Genala al suo posto! Tanto più, che se io fossi stato un capitalista davvero, avrei potuto sperare poco dall'onorevole Baccarini che prova della ripugnanza per i banchieri, ed è per questa ripugnanza che tolse alla Società delle Meridionali l'incubo della scala mobile, e a lui codesta Società di banchieri deve le floride condizioni nelle quali oggi si trova.

Fece bene, fece male l'onorevole Baccarini? Non esito un minuto a rendergli la meritata lode; fece benissimo; perchè dalle Società che vivono alla giornata, dalle Società rachitiche, epiletiche, non si può attendere un soddisfacente servizio. E pazienza se si trattasse soltanto di comodi di viaggio; ma con lo esercizio ferroviario di somiglianti Società, corre un brutto rischio anche il collo dei viaggiatori.

L'onorevole Baccarini lasciava indietro le costruzioni delle nuove linee, ed è vero; ma con tutta franchezza dirò, che questa parte è ottima nelle

convenzioni, e la ritengo logica e vantaggiosa per lo Stato.

Anzitutto il Governo ha la facoltà di dare le costruzioni alle Società, e queste hanno l'obbligo di costruire; e non si potrebbe desiderare per il Governo una migliore condizione. Egli libero, le Società obbligate. Le Società, che devono poi esercitare, hanno il maggiore interesse alla solida costruzione; e le Società, che hanno personale, materiale pronto, possono far patti più vantaggiosi al Governo.

Io accetto sinceramente la parte della legge relativa alle costruzioni, perchè temo, e con ragione, le influenze parlamentari. Se al Governo si lasceranno le costruzioni di opere pubbliche, di una strada, di un tronco ferroviario, saranno sempre queste le armi con le quali si favoriscono le elezioni degli amici. Non si sarà fatto; ma è bene si allontanano anche il sospetto: e questo sorge nel veder le costruzioni ferroviarie fatte a intermittenze senza vantaggio dei comuni, e con gravissimo danno dello Stato.

Signori, io avrei moltissime altre cose a dire, ma non voglio essere ostruzionista. Il mio amico Di Blasio mi avverte che mancano pochi minuti alle sette e io non voglio rimandare a domani la continuazione del mio discorso. Quello che ho detto, ho detto, e quello che non ho detto resta per non detto. Vengo perciò ad un'ultima parte, alla parte politica, e sarò brevissimo.

Signori, da alcuni avversari del Ministero fu detto che in questa discussione deve tenersi lontana la questione politica. Ciò a parole disse l'onorevole Baccarini; e testè esprimeva il desiderio che sulle convenzioni non fosse fatta la questione politica, anche l'onorevole Marcora.

Dico il vero: da tutti poteva essere rivolta al Ministero una somigliante preghiera; uno solo non aveva diritto a farla, l'onorevole Baccarini. Egli, che fuori e dentro questo recinto ha adoperato ogni mezzo, ogni parola, ogni atto a discredito delle convenzioni; egli, dopo il discorso che ha qui pronunciato, egli ha imposto la questione politica. L'onorevole Baccarini, che ha ricordato la monarchia di luglio, e ha minacciato le barricate (*Oh! oh!*), deve volere la questione politica.

Se l'onorevole Depretis, se l'onorevole Genala, se il Ministero tutto non farà, dopo le accuse d'immoralità fatte in questa discussione, la questione di fiducia, io non voterò contro la legge, ma uscirò dall'Aula vergognoso di avere parlato in questa discussione.

Se le convenzioni fossero state censurate dal lato tecnico, dal lato giuridico, intendo benissimo che



si sarebbe potuto trovare modo di evitare una questione di Gabinetto, dando ancora un'altra intonazione alla discussione che si è fatta. Ma quando in questo lungo e largo dibattimento, nessun ministro è stato risparmiato, e tutti i sospetti rinvolti in artificiose parole si sono lanciati, non è possibile uscirne senza un voto politico.

L'onorevole Baccarini cita un precedente, la convenzione Rotschild nel 1862, sulla quale il compianto Urbano Rattazzi non pose la questione di Gabinetto.

Ebbene, onorevole Baccarini, voi non potevate citare un esempio migliore per costringere l'onorevole Depretis a porre risolutamente la questione di fiducia.

Voi avete deplorato la convenzione del conte Bastogi; or bene, se l'onorevole Rattazzi avesse posto la questione di fiducia, forse quella convenzione non avrebbe dato occasione oggi a voi di deplorarla, e di ricordare l'inchiesta e le conseguenze di essa.

Ma la storia non è così, onorevole Baccarini, e non si apprende dal solo resoconto di una seduta parlamentare.

Il momento era tremendo, lo disse l'onorevole Peruzzi; il presidente della Camera diede lettura di un proclama del Re, e della proposta del conte Bastogi, d'altronde più vantaggiosa allo Stato della convenzione Rotschild. Tuttavia l'onorevole Mellana ed io, che contava allora pochi mesi di deputazione, pregammo l'onorevole Rattazzi di porre la questione di Gabinetto.

Se vincerete, dicemmo all'onorevole Rattazzi, avrete scongiurato la impresa Bastogi; se cadrete, i tempi sono grossi; lasciate ad altri il peso di resistere agli eventi che incalzano.

Eravamo quasi presaghi del doloroso evento che ne seguì; non sarebbe dopo toccato all'onorevole Rattazzi il dolore di un Aspromonte, se quel giorno, posta la questione di Gabinetto, fosse caduto.

La risposta però dell'onorevole Rattazzi fu questa:

« Appunto perchè i tempi si fanno grossi, io penso che al disopra del Gabinetto vi sia il paese.

« Io comprendo i rischi che corro, ma non debbo sfuggirli. »

E l'onorevole Sella presente, soggiungeva:

« Caro Mellana, tu comprenderai, che dopo la lettura di quel proclama al paese, un contratto ferroviario passa in terzo o quarto ordine, nè basterebbe a cuoprire una fuga vergognosa. »

Niente ha di comune, onorevole Baccarini, l'e-

sempio da voi citato col presente. E notate, che la Camera non accusò la convenzione Rotschild d'immoralità; ma la pospose alla proposta Bastogi, nella ebbrezza che sentiva per la costituzione di una potente Società italiana, che assumeva per la prima volta una grande impresa.

Voi, onorevole Baccarini, ricordaste l'inchiesta. Potrei discorrere su di essa; ma non mi pare opportuno, poichè ne disse già l'onorevole Lacava.

Egredi colleghi, e mi rivolgerò a voi specialmente della Sinistra, amici sempre, quantunque avversari oggi. Nel programma che accettaste voi, che accettai io, stava scritto: « esercizio ferroviario all'industria privata. » Badate a ciò che avviene.

L'onorevole Peruzzi, che seguì questa bandiera, questo programma, crede di sognare nel vederla combattuta da voi; egli ve la strapperà, e la salverà lui, e voi cancellerete voti, leggi, e cento atti con quali rafforzaste quel programma.

Egredi colleghi, siate in guardia, osservate l'ora che segna il quadrante politico. L'onorevole Baccarini vi trascina fuori via.

Voi, nell'interesse del paese, avete con me combattuto la politica finanziaria dell'onorevole Sella. Un giorno, per proposta dell'onorevole Baccarini avete stracciato molte pagine della vita parlamentare della Sinistra. Voi avete confessato di aver combattuto quella politica a torto; e vedrete fra poco collocato il busto dell'onorevole Sella di fronte al palazzo delle finanze.

Voi lo combatteste; ma lo saluterete ora restauratore della finanza italiana, il salvatore dell'onore d'Italia, quasi voi aveste voluto disonorata la patria.

Il giorno di quel voto, vidi uscire dall'Aula gli onorevoli Crispi e Cairoli addolorati.

Dove vi condurrebbe oggi l'onorevole Baccarini? All'esercizio ferroviario di Stato. Il giorno che lo Stato avrà tutto in sue mani proprietà, esercizio, e con esso 70,000 impiegati, usciranno angosciati dall'Aula altri colleghi.

Così volete voi? E sia.

Ieri uno strappo alla bandiera di Sinistra a gloria dell'onorevole Sella; domani un altro ancora a trionfo dell'onorevole Spaventa. Battete le mani all'onorevole Baccarini, ma nascondete la bandiera della Sinistra!

Non la sollevate più; anzi abbandonate anche il nome di Sinistra parlamentare, di Sinistra storica. Accettate un altro battesimo, un altro nome, e seppellite la Sinistra. (*Benissimo!*)

**Presidente.** Domattina alle 10, seduta pubblica; alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6, 50.



*Ordine del giorno per le tornate di domani.**Seduta antimeridiana.*

## Discussione dei disegni di legge:

- 1° Seguito della discussione del disegno di legge relativo ai provvedimenti per la città di Napoli. (261-A) (*Urgenza*)
- 2° Aggiunte all'elenco delle opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria. (230) (*Urgenza*)
- 3° Acquisto delle roggie Busca e Rizzo-Biraga. (158) (*Urgenza*)
- 4° Trattato di commercio e 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 la concessione di prestiti a privati danneggiati dalle inondazioni. (277) (*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° Convenzione col municipio di Roma per reciproche cessioni di proprietà demaniali e comunali. (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° Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari. (206-241)
- 2° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito, e sui servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra. (181)
- 3° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)
- 4° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)
- 5° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)
- 6° Riforma della legge sulla leva marittima. (45)
- 7° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

- 8° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)
- 9° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato F della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)
- 10° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)
- 11° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)
- 12° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)
- 13° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)
- 14° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)
- 15° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)
- 16° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)
- 17° Circoscrizione giudiziaria ed amministrativa dei due mandamenti di Pistoia. (118)
- 18° Aggregazione del comune di Palazzo Canavese al mandamento d'Ivrea. (213)
- 19° Aggregazione del comune di Penango al mandamento di Moncalvo. (212)
- 20° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)
- 21° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)
- 22° Aggregazione del mandamento di Monticelli al circondario di Piacenza. (214)
- 23° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)
- 24° Aggregazione del comune di Anguillara al mandamento di Bracciano. (184)
- 25° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)
- 26° Istituzione della riserva navale. (198)
- 27° Riordinamento della imposta fondiaria. (54-A)
- 28° Istituzione del servizio ausiliario per gli ufficiali della R. marina. (197-c) (*Urgenza*)
- 29° Modificazioni delle leggi sulle pensioni militari del regio esercito. (100-B) (*Urgenza*)
- 30° Modificazioni delle leggi sulle pensioni militari della regia marina. (101-B)
- 31° 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.*

