

## CCCLIII.

## 2ª TORNATA DI SABATO 20 DICEMBRE 1884

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Seguito della discussione del disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Discorsi del deputato Seismit-Doda, del presidente del Consiglio e del ministro delle finanze. — È data lettura di due interrogazioni; una sottoscritta dagli onorevoli Berio e Randaccio; l'altra dagli onorevoli Berio, Randaccio e Ravenna. La prima il presidente del Consiglio si riserva di comunicarla al ministro della pubblica istruzione, alla seconda risponde il ministro di agricoltura e commercio. — Comunicasi una interrogazione del deputato Compans — Il presidente del Consiglio si riserva di farla conoscere al ministro dei lavori pubblici. — Il ministro d'agricoltura e commercio, presenta un disegno di legge per prorogare il termine assegnato alla Commissione d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale, già approvato dal Senato, e chiede sia trasmesso alla stessa Commissione che l'esaminò l'altra volta.*

La seduta comincia alle ore 2,25 pomeridiane.

**Quartieri, segretario,** dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

**Congedi.**

**Presidente.** Chiedono congedo, per motivi di famiglia: l'onorevole Grossi, di giorni 30; per motivi di salute: l'onorevole Fazio Luigi, di giorni 5.

(Sono conceduti.)

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

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

Proseguendo nello svolgimento degli ordini del giorno, spetta all'onorevole Seismit-Doda di svolgere il proprio, che è del tenore seguente.

“ La Camera, considerando che le proposte *Convenzioni ferroviarie*, mentre riescono onerose al pubblico erario, debbono nuocere allo sviluppo degli interessi economici della nazione, delibera di non passare alla discussione degli articoli. ”

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Seismit-Doda ha facoltà di svolgerlo.

**Seismit-Doda.** Egregi colleghi! Nell'imprendere a discorrere, tra gli ultimi, intorno al grave argomento che si agita oggi dinanzi a noi, io confido che varrà a conciliarmi la vostra benevola attenzione, quell'attenzione di cui altre volte, avversari ed amici, mi foste cortesi, il proposito che ho

di essere breve e calmo. Alla brevità, mi consigliano, per non dire mi obbligano, le condizioni momentanee della mia salute, nonchè la temperatura politica della Camera. La calma mi darà fiducia che coloro i quali non dividono le mie opinioni in questa materia, vorranno lasciare a noi soli, già minoranza della Commissione, il rimorso di essere stati, come ci chiamarono, *ostruzionisti*, gli irlandesi della Commissione.

Ciò premesso, mi consenta la Camera una breve dichiarazione personale intorno alla questione di cui ci occupiamo.

Io, per prepotenza di casi, non ebbi finqui occasione di pronunziarmi mai dinanzi alla Camera, nè coi discorsi, nè col voto, sulla grande questione dell'esercizio ferroviario; poichè allorquando la Camera ne discusse a lungo, nel giugno 1876, io, che allora stava facendo il mio noviziato nell'amministrazione delle finanze, come segretario generale, a fianco dell'onorevole Depretis, in quei giorni dovevo discutere con la febbre, ammalato, a letto, e non presi quindi parte al voto con cui la Camera sancì il principio che le ferrovie dello Stato fossero concesse all'industria privata.

Ma è chiaro che io debba ora ai miei colleghi, a me stesso, prima di esprimere la mia opinione intorno a queste convenzioni, una franca dichiarazione di principio sull'argomento. Io sto per l'*esercizio privato*, ma non so comprenderlo se non quando chi esercita le linee ferroviarie ne sia anche il proprietario. Imperocchè credo che vero esercizio privato non possa dirsi, nè vera industria ferroviaria esercitarsi, se non quando chi esercita questa industria posseda tutti gli elementi che ne costituiscono il patrimonio. Ciò, invero, non esige lunga dimostrazione. Soltanto chi possiede una cosa ha interesse alla sua conservazione e al suo miglioramento.

È vero industriale soltanto colui il quale della industria che esercita possiede tutti indistintamente gli elementi.

In caso diverso, egli non è che lo sfruttatore degli utili di chi gli presta i mezzi ad esercitarla.

Posto al bivio di un *esercizio privato* quale viene ora proposto del Ministero, o di un esercizio veramente di Stato, cioè migliorato da quello che ebbimo sino ad oggi, e del quale io penso non siasi fatta sufficiente esperienza, io non esiterei a preferire l'esercizio di Stato, in confronto di un esercizio ibrido e anomalo, qual'è quello che ci viene proposto ed al quale il mio voto sarà sempre contrario.

Dopo questa dichiarazione, che direi di principi, assai poco, egregi colleghi, io vi intratterò

sulla questione tecnica e su alcuni apprezzamenti che già furono egregiamente svolti da parecchi valenti oratori che dividono le mie opinioni.

Voi tutti avete assistito a quella vivisezione, la chiamerò così, che ha fatto di questo progetto di legge l'egregio mio amico Baccarini; voi tutti udite strillare il soggetto sotto il provvido ferro dell'inesorato chirurgo.

Ma una seria questione si è affacciata alla mia mente, quando ebbi l'onore di essere eletto a far parte della Commissione che riferisce su questa legge; una questione quasi pregiudiziale all'indole stessa e ai patti specifici del contratto.

Come stipuliamo e con chi stipuliamo? Noi dividiamo, anzitutto, le nostre ferrovie in due zone longitudinali, ripartizione che io credo erronea; e mi esimerò dallo sviluppare tale mia dichiarazione, riferendomi in questo anche all'opinione dello stesso onorevole ministro Genala, il quale appartenne alla minoranza della *Commissione di inchiesta*, che era d'avviso non doversi ammettere la ripartizione longitudinale, essere preferibili le tre reti, ognuna delle quali avesse a comprendere circa tremila chilometri, se ben rammento.

Sarebbe troppo lungo, e forse fuor di luogo in questo momento, enumerare i molti inconvenienti della suddivisione ora proposta dal Ministero.

La frequenza delle stazioni di transito, l'inceppamento al commercio trasversale, la difficoltà che si potrebbe avere un giorno di ritoccare le tariffe internazionali, nel senso di favorire piuttosto l'uno che l'altro valico alpino, gli ostacoli maggiori creati ai grandi sbocchi commerciali attraverso la valle del Po, dall'Alpi al mare, avrebbero dovuto far riflettere seriamente il Governo prima di adottare una ripartizione che non si può chiamare di reti, ma di due zone longitudinali, le quali per certo non gioveranno a quella speditezza di trasporti e di movimenti che reclamano i grandi commerci di transito fra l'Europa e l'Oriente, cui l'Italia sembrò destinata dalla natura e che, malgrado ciò, noi ci vediamo rapiti dai nostri vicini anche per la nostra incuria in questa materia.

Ma di ciò dissi abbastanza. I fatti diranno il resto.

Dunque, noi dividiamo le nostre ferrovie in due grandi zone longitudinali, l'*Adriatica* e la *Mediterranea*.

Della rete *Adriatica*, costituita dalla trasformazione della *Società delle ferrovie Meridionali*, non mi dilungherò a parlare, limitandomi a deplorare che non siasi creduto opportuno, neces-

sario quel riscatto, il quale ci sarebbe costato circa 200 milioni di meno dell'onere, che assumiamo ora col pattuito canone annuale; poichè mentre avremmo potuto ottenerlo allora mediante un canone equivalente al capitale di circa 500 milioni, andiamo invece a corrispondere alla Società delle Meridionali il 7 per cento sul suo capitale complessivo, assegnando ad essa annualmente 35 milioni.

Ciò vi spieghi perchè allorquando si seppe essersi stipulate queste convenzioni, le azioni di quella Società salirono in pochi giorni da 450 lire a 630 sui listini di Borsa, con un premio di circa lire 180 per titolo.

Ed ora, per renderci ben conto con chi stipuliamo, veniamo a vedere come si costituisca la Società per l'esercizio della *Rete mediterranea*.

Nella Commissione io mi sono fatto un dovere di analizzare i bilanci delle varie Società, le quali si propongono, riunite, di assumere questa impresa.

Non ripeterò alla Camera questa analisi, per non tediarla; ma ne riassumerò brevemente il risultato dichiarando che emerge evidente non essere in grado quelle Società, prese insieme, di sopperire ad un terzo del capitale prestabilito in 135 milioni.

L'onorevole Marcora ieri è entrato in diffusi ed esatti particolari sulla condizione delle cinque Banche contraenti, i cui nomi, nel prologo della legge, fanno seguito ai nomi del principe Borghese e del conte Bellinzaghi. Egli vi ha detto come i capitali, riuniti insieme, di queste cinque Banche non ascendano che a 72 milioni, nei quali la prima soscrittrice, la madre-constituente, direi così, ch'è la *Banca generale*, sopra i suoi 25 milioni di capitale, è impegnata per 12 milioni nelle *Ferriere di San Giovanni*, per 5 milioni nelle azioni del *Credito immobiliare*, e via discorrendo, insomma non possiede i mezzi per concorrere con danari proprii all'operazione, salvo che liquidi gran parte dei suoi affari, non tutti prontamente liquidabili, ovvero vi impegni i depositi e i conti correnti, il che certo non vorrà fare. Aprirà forse ella una pubblica sottoscrizione in Italia? Oibò.

Parlandone con l'onorevole Ministro delle finanze in seno alla Commissione, egli ebbe a dichiarare (veggansi i nostri verbali) che le Società avevano assunto il morale impegno di non ricorrere a pubbliche sottoscrizioni; e soggiunse che, occorrendo, avrebbero liquidato alcune loro operazioni in corso; ognuno vede, soggiungo io, con quanto vantaggio del commercio e dell'industria.

Ma se le cinque Banche non bastano a costituire

il capitale di 135 milioni per la *Rete mediterranea*, malgrado l'aiuto dei soci Borghese e Bellinzaghi, e se non ricorrono al pubblico in Italia, chi sono adunque i maggiori contraenti, poichè la legge dice che questi signori e queste Banche designate contraggono nel nome proprio e dei loro *rappresentati e compartecipi*? Il Ministro mi rispose allora, come risponderà probabilmente adesso, che non si preoccupa punto dei compartecipi, chiunque siano; che a lui basta la firma, la serietà dei contraenti che il progetto designa.

Questo è quindi un affare fatto in famiglia, fra i nominati e gli assuntori anonimi. Il che vuol dire, in altri termini, che si è già costituito un *sindacato*, senza sottoscrizione pubblica, mediante il quale si metteranno insieme i richiesti 135 milioni.

Ma, provato che sia, e per me è fuor di dubbio, che le Società indicate nel progetto non hanno mezzi proprii per compiere da sole questa operazione, è troppo evidente che il *sindacato*, già formato a quest'ora, deve essere in gran parte, almeno per i due terzi dell'importo, costituito da capitalisti stranieri.

Sarebbe ridicolo lo impaurirsi del capitale straniero, perchè straniero.

Ben venga, anzi, in Italia. Venga, se anche utilizzando se stesso, per dare maggiore nutrimento alle nostre industrie, al nostro commercio, al nostro sviluppo economico. Lo accoglieremo a braccia aperte.

Ma non trattasi di questo, o signori. È diversa la questione.

Non trattasi di quelle che l'onorevole Peruzzi, nel suo recente discorso, chiamò ingiuste diffidenze verso il capitale straniero, apostrofando gli avversari delle convenzioni.

Qui il capitale straniero viene ad impossessarsi di ciò che io ritengo essere uno dei più vitali strumenti del progresso economico del nostro paese. Conviene a noi metterci su questa via?...

I giornali tedeschi, i giornali francesi, non ismentiti da chicchessia, hanno pubblicato anche i nomi dei *rappresentati e compartecipi* di cui il Ministero dice di non curarsi. Io non li ripeterò alla Camera, davanti alla quale la questione dei nomi deve essere sempre evitata. Ma non si ignorano ormai, perchè si sono veduti stampati e commentati, e nel mondo degli affari se ne possiede l'elenco.

Senonchè, pur tacendo qui i nomi, sarà cosa prudente e opportuna leggere alla Camera, gli apprezzamenti di un importante giornale tedesco, di cui ho qui in mano il testo originale, che ho

esibito alla Commissione affinchè raffrontasse l'esattezza della traduzione.

È il *Supplemento della Gazzetta di Francoforte* degli ultimi giorni dello scorso maggio.

Permettetemi che io ve ne citi qualche brano, a proposito della costituzione di questa Società, che si vuol farci credere nazionale, e della ingerenza straniera nelle convenzioni.

L'articolo ha per titolo: *Le Convenzioni ferroviarie italiane*, e porta la data del 28 maggio 1884:

“ Dall'altro lato però ci pare indicato di informarci un poco anche degli interessi e dei vantaggi degli altri contraenti, e di vedere in quanto questo affare offra seria probabilità di guadagno ai differenti consorzi che se ne incaricano e che emettono le relative azioni ed obbligazioni. ”

“ Questa informazione, o piuttosto questo esame, è tanto più indicato e necessario, in quanto che l'appello per procurare i fondi richiesti è diretto in prima linea al borsellino straniero e fra questi specialmente al tedesco, il quale a questo riguardo gode per il momento maggiori simpatie e popolarità che non ne goda la triplice alleanza. ”

“ Nei prospetti di emissione non mancherà certamente una serie di firme tedesche, e non resta a desiderare altro se non che anche i pagamenti degli interessi e della restituzione del capitale prendano domicilio presso di loro. ”

“ Ci pare che, anche per altre esperienze, il capitale straniero avrebbe titolo a delegare nel Consiglio d'amministrazione degli uomini della sua stessa nazionalità e della sua fiducia.

“ Anche la Germania non dovrebbe lasciarsi tener fuori, e l'Italia vi si adatterebbe certamente quando si mostrasse la necessaria energia. ”

Così parlano ormai i sovventori stranieri, con questa buona opinione di noi; e cominciano già, nei loro giornali finanziari, ad alzare la voce per dirci: “ voi, italiani, avete questuato il soccorso straniero per costituire questa Società; i nostri azionisti tedeschi hanno diritto di intervenire nei vostri Consigli di amministrazione, quantunque con un articolo di legge voi li dichiariate italiani. ”

Ed è purtroppo vero; voi potrete avere quanti Consigli di amministrazione italiani vi piacciono, come li avevate quando funzionava in Italia l'esercizio privato della *Società dell'Alta Italia*; ma

l'elemento straniero prevarrà nelle assemblee degli azionisti e s'impadronirà, a lungo andare, della posizione.

Permettete, o signori, che, a questo proposito, io vi rammenti un fatto recente, che convalida la mia tesi.

Il principe di Bismarck, che, da parte i suoi principii autocratici in materia di Governo, è un occhio e una mente acuta, e lo è, dal suo punto di vista, anche in materia economica, malgrado l'esagerazione del protezionismo, sapete che cosa ha egli fatto per impadronirsi della ferrovia del Gottardo?

Chiamò a sè i principali banchieri della Prussia e di altre parti della Germania, unificate nello Impero tedesco, e li eccitò a comperare a qualunque prezzo le azioni della ferrovia del Gottardo. Ne avvenne quindi che l'Assemblea degli azionisti attuali del Gottardo è, per tre quarti, composta di interessati tedeschi; il che al principe di Bismarck (il quale, sulle ferrovie prussiane esercitate dallo Stato, riduce le tariffe delle merci persino al costo della spesa) giova grandemente per favorire le esportazioni tedesche, coordinando le proprie tariffe ferroviarie a quelle della linea del Gottardo, di quel Gottardo il cui traforo costò all'Italia una sessantina di milioni, all'incirca, col grande vantaggio per noi di vederlo usufruito assai più dalle nazioni che meno contribuirono alla grande impresa! (Bene! a sinistra)

Non vi nasce il sospetto, egregi colleghi, che possa accadere qualche cosa di simile col progettato nuovo ordinamento ferroviario? Non rammentate forse più che cosa facesse la Società francese *Paris-Lyon-Méditerranée*, quando fungeva da noi la *Società dell'Alta Italia*?

Non rammentate le lagnanze, i dolori, le grida del commercio di Genova, di tutta la Liguria, dell'intero Piemonte, per le tariffe differenziali che distoglievano il movimento commerciale affluente al bacino del Mediterraneo, onde avviarlo a Marsiglia con pregiudizio di Genova?

Non rammentate come l'attuale presidente del Consiglio, allora ministro delle finanze, il 26 giugno 1876 pronunziasse alla Camera queste parole: “ Il riscatto delle linee dell'Alta Italia è anche pel Gabinetto attuale un mezzo per emancipare il paese da una Società che ha le sue radici all'estero? ”

E dopo queste dichiarazioni, dopo l'esempio del Gottardo, egli ora non esita a dare le nostre ferrovie in mano agli stranieri?

Tutti sanno che la *Paris-Lyon-Méditerranée* è una Società ben tarchiata di spalle, ormai tetra-

gona ad ogni prova, e si può computare a 2 miliardi il suo patrimonio sociale. Essa saprà, a suo tempo, impossessarsi delle azioni della nostra rete, qualunque ne fosse per essere il prezzo, ed allora, per quanto vogliate gridare che il Consiglio d'amministrazione è composto d'italiani, come lo era per le ferrovie dell'Alta Italia quella rete sarà in balia di azionisti che favoriranno le linee francesi pel transito delle esportazioni e delle importazioni, anzichè le linee italiane.

È questo forse il risultato che ci ripromettevamo dall'ingente sacrificio di 750 milioni, che ci costò il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia?

Sono quesiti assai gravi, codesti, che io sottopongo all'attenzione dei miei colleghi, quesiti che mi sembrano meritevoli della più seria considerazione. (Bene! Bravo! a sinistra)

Ma noi abbiamo seguito, dice l'onorevole ministro dei lavori pubblici, le traccie segnateci dall'*Inchiesta Parlamentare* che voi, rappresentanti della nazione, avete voluta. S'invoca l'inchiesta, in appoggio del sistema adottato per concedere l'esercizio delle ferrovie ad una Società da costituirsi con capitali stranieri ed all'antica *Società delle Meridionali*, rinnovellata di novelle piume, che saranno piume dei contribuenti! Ma credete voi che l'inchiesta sia stata proprio sufficiente a dileguare i grandi dubbi che sollevava l'ardua questione? Io scorgo che la Francia, d'Inchieste sulle ferrovie, ne ebbe cinque: nel 1853, nel 1863, quella celebre sull'esercizio della quale fu relatore l'illustre Michele Chevalier, poi una nel 1872, altra nel 1877 ed infine nel 1879.

A noi parve già grande sforzo lo averne una sola!

Io ho letto attentamente, a suo tempo, i lavori dell'Inchiesta nostra, ma ne trassi il criterio che essa sia stata insufficiente allo scopo.

Sarebbe lungo lo esporne tutti i motivi; mi limiterò a citare alla Camera le parole di un collaboratore distinto di quell'inchiesta, sebbene non appartenente al Parlamento, il segretario di essa, colui che redigeva i verbali della Commissione e che, se non erro, funge ora da capo di Gabinetto dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ecco che cosa egli stampò nel suo libro intitolato: *Notizie e studi sulla questione delle strade ferrate in Italia*:

“I risultati però ottenuti in Italia dalle sedute pubbliche furono inferiori all'aspettazione. I funzionari delle diverse nostre amministrazioni ferroviarie non escirono mai, nelle loro deposizioni, dai limiti delle pure questioni interne di servizio,

“ Le risposte avute dagli industriali, dai commercianti e da qualche loro rappresentanza sono state, tranne alcune eccezioni, una scoraggiante rivelazione.

“ Se non si tiene conto dei reclami sulle irregolarità del servizio, nel resto, nella parte, cioè, più importante, gli argomenti svolti dagli interrogati non oltrepassarono quasi mai l'orbita d'interessi affatto particolari, o, tutt'al più, di un determinato commercio, o di una speciale industria in una data località. Pare che, trattandosi dell'argomento delle strade ferrate, questo mezzo di viabilità che ha per iscopo di facilitare i rapporti con centri lontani, fosse ragionevole aspettarsi persone le quali estendessero le loro vedute oltre l'ombra del loro campanile. Nella gravissima questione delle tariffe l'industriale ed il commerciante avrebbero in ispecial modo potuto elevarsi a considerazioni di un ordine superiore.

“ Ora che le tariffe ferroviarie sono considerate quasi come un complemento di quelle doganali, la parola delle persone più direttamente interessate, avrebbe potuto giovare all'utile generale del paese, ove fosse stata disinteressata ed improntata a quel carattere di autorità che è proprio di chi studia siffatta materia con intelligenza pratica. Ma, giova ripeterlo, nulla si udì di tutto ciò. Questo fatto è tanto più da segnalarsi, in quanto che si è ripetuto in tutti i maggiori centri della penisola. „

Dopo queste scoraggianti dichiarazioni, che si riferiscono alla parte storica dell'inchiesta sull'esercizio ferroviario, voi citate in appoggio della convenienza delle tariffe i risultati di simile inchiesta!....

E perchè non la citate piuttosto allorchè propone che gli esercenti debbano corrispondere, in ogni ipotesi, un *minimum*, un *canone* fisso al Governo, nel quale caso soltanto il Ministro delle finanze potrebbe fare assegnamento su quella stabilità del bilancio, che egli indarno si ripromette dall'approvazione di queste convenzioni? Ma, quali ci si presentano, invece, nessun rischio, o signori; per le Società; nulla di tutto questo. Nessun rischio, ripeto, perchè il 10 per cento del prodotto lordo, ripartito fra i diversi fondi di riserva, provvede abbastanza, lo dice il Ministero, lo afferma la Commissione, ad ogni bisogno, ad ogni eventualità; quantunque io preferisca associarmi ai dubbi dell'onorevole Simonelli, il quale teme che si farà ricorso, date certe contingenze, alla finanza dello Stato, e ciò sempre, beninteso, per la maggiore stabilità del bilancio!

E adesso mi siano permesse brevi parole sulla

operazione della *vendita* del *materiale mobile*. È scritto nella relazione ministeriale, è convenuto nel progetto di legge, è affermato dal Ministero, è sostenuto dalla maggioranza della Commissione che si tratta realmente di una vera e propria vendita! Ora, a me sembra un curioso contratto di compra-vendita quello in cui il venditore si obbliga di pagare un interesse sul prezzo pattuito per l'alienazione della sua proprietà, e ciò fino a quando il compratore gli renda la cosa venduta. E non basta; il venditore deve obbligarsi eziandio ad impiegare gran parte (nel nostro caso la metà) del prezzo ricavato dalla cosa venduta per migliorare, nell'interesse dell'acquirente, la stessa cosa venduta! (*ilarità*)

Se nelle transazioni della vita sociale vi si proponesse un simile contratto, non ne ridereste voi forse, onorevoli colleghi? Imperocchè la questione va posta proprio in questi termini: Se io vendo a Tizio una casa stimata 100 mila lire, o come va che io debba obbligarmi a pagargli su questo importo il 5 per cento, mentre il valore reale della casa venne accertato da perizia?

E di queste 100 mila lire che riscuoto, o perchè mai dovrò impiegare 50 mila (e sempre pagando l'interesse del 5 per cento sulle 100 mila), a migliorare la condizione della casa stessa, a restaurarla, ad abbellirla, affinchè il fitto ne sia più lucroso? Questa è, in lingua volgare, l'indole del contratto, che si propone. Chiamatelo, finchè vi piace, una *vendita*; nessuno vi crederà, perchè altro non è che un prestito col pegno in mano, col fuso sconfinato del pegno, con un interesse usurario, poichè si ragguaglia al 10 per cento se la metà dell'importo ricavato dovete renderla, pur corrispondendo i frutti sull'importo totale; un prestito quale non si vide mai stipulato da un Governo qualsiasi.

Ma, dopo ciò, non è questa, o signori, la sola anomalia che si riscontra nell'essenza fondamentale di questo singolare contratto, dai multiformi aspetti, che si compendia nel titolo di convenzioni.

Un fatto singolare e nuovissimo nella storia dei contratti, in Italia ed in tutta Europa, è questo: che uno stesso ente sia *esercente*, *costruttore*, *banchiere* ed *amministratore* ad un tempo!...

Quale strano amalgama di funzioni e di scopi! Ma tutti cospireranno, così congiunti, per loro fatale natura, a pregiudizio dello Stato. Il primo, l'*esercente*, vi farà pagare la differenza delle tariffe, se l'economia nazionale, gli interessi dell'industria e del commercio reclameranno dal Governo i ribassi. Il *costruttore* dividerà, a fine dell'opera,

un 150 milioni, almeno, di utili, che voi, Stato, potreste fruire. Il *banchiere*, sfrutterà il credito dello Stato che si proclama semplice avallante, mentre invece è lui, il principale pagatore, come or ora vedremo; e, per ultimo, l'*amministratore*, metterà la sabbia sulle contabilità della gestione una e trina, tirando le somme dei benefizi che le avrà procurato il proteiforme contratto che ci proponete! (Bene! *a sinistra*)

Intorno alla percentuale, o signori, poco ho da aggiungere a quanto fu detto.

Perchè il 62 e mezzo per cento? Non ho udito citare finqui le esatte percentuali del costo dell'esercizio privato in alcuni Stati di Europa. Ne indicherò alcune, tratte da documenti ufficiali.

Nella Svizzera la percentuale dell'esercizio è del 55 per cento; nella Germania, la quale sopra 28,000 chilometri, circa, di ferrovie ne ha 9,000 affidati all'esercizio privato, è del 53 per cento; in Francia del 51; in Austria-Ungheria del 50; ed in Olanda del 48 per cento. Ho udito, da uomini competenti nella materia, affatto dispassionati nella presente questione, che il 62 1/2 per cento equivale ad un guadagno netto del 3 per cento a favore degli esercenti. Ebbene il 3 per cento che voi garantite con questa percentuale del 62 e mezzo per cento, equivale, sul prodotto iniziale di 212 milioni, fra le due Società, a 6 milioni e 360,000 lire di utili che garantite ad esse fin d'ora.

Senonchè, non ricordo bene se dall'onorevole Curioni, ovvero dall'onorevole Barazzuoli, ma per certo da uno dei relatori, e lo ripeté poi l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ci si risponde: "però non vedete quali rischi corrano le Società? Per esempio, basterebbe un aumento sul prezzo dei carboni, perchè vi rimettessero del proprio."

Davvero? Prima di tutto è da notarsi che, nelle spese di esercizio, il costo del carbone si ragguaglia al solo 10 o all'11 per cento. Che se è possibile un aumento sul prezzo del carbone, potrebbe anche darsi che un giorno lo surrogassero altri combustibili, dei quali la scienza non permette di disperare, ovvero che altri mezzi di trazione, più economici, succedessero alla forza motrice del vapore.

Chi vi avrebbe detto, egregi colleghi, venti anni fa, che, applicando all'acustica l'elettricità, si sarebbe parlato col telefono, non solo da casa a casa, ma da città a città? Chi vi avrebbe detto, venti anni fa, che la luce elettrica avrebbe surrogato l'illuminazione a gas, ossia l'estrazione del gas dal carbone, con economia di spesa e con maggiore utilità dei servizi pubblici, e che avremmo

così veduto parecchie delle grandi città d'Europa illuminate a luce elettrica?

E che vi costava (io chiesi ai miei onorevoli colleghi della maggioranza della Commissione, e del loro rifiuto a rispondermi mi appello ora alla Camera), che vi costava, per tentare una maggiore possibile, eventuale tutela degli interessi dello Stato, lo aggiungere alle vostre convenzioni un articolo che dicesse: " Qualora la scienza riuscisse a trovare che, fra i mezzi di trazione, si potesse surrogare al vapore l'elettricità, o qualunque altro sistema più economico della combustione del carbone, la percentuale sarà riveduta, nell'interesse dello Stato e nella misura della reciproca equità del contratto? „ — Perchè non lo avete voluto ammettere a nessun costo? O non credete forse ai progressi della scienza?

Da cinquant'anni essa si affatica intorno al problema dello sviluppo della forza motrice mediante l'elettricità negli usi industriali, e non è forse lontano il giorno in cui giungerà a scioglierlo, come lo ha sciolto ormai coi telefoni per la trasmissione istantanea dei suoni.

Da quando, nel 1831, William Sturgeons ha intraveduto, ed anzi incominciato la applicazione della elettricità ai propulsori delle navi, la forza elettrica fu costante soggetto di studi onde poterla utilizzare nei motori di ogni specie; ed ora, valendosi delle cadute d'acqua, se ne utilizza sino al 40 per cento in percorrenze di decine di chilometri.

Un solo problema rimane a risolversi, la diminuzione della spesa di produzione della forza, ma vi ci avviciniamo sempre più. In America ed in Inghilterra si sono fatti di recente importantissimi studi ed esperienze sull'argomento. Ebbene; un Governo logico, fiducioso nell'avvenire del progresso umano, inteso al bene della nazione, com'è, o dovrebbe essere il nostro, ha obbligo di occuparsi di tutto ciò, meglio che non possa farlo chi ne parla, per incidente, alla Camera.

E se avesse voluto occuparsene gli sarebbe sembrato giusto che, in un contratto dell'apparente durata di 60 anni, o per lo meno di 20, una qualche riserva in proposito venisse espressa.

D'altronde, oltre ai progressi dell'elettricità, debbesi tener conto della possibilità di meglio utilizzare le ligniti, di cui abbondiamo in Italia. La lignite compressa in pani, mista al carbone, si adopera ormai a riscaldare le caldaie nei treni a piccola velocità. Quantunque la lignite non abbia la potenza ignea, calorifera del carbone minerale, pure vi supplisce in parte. Ed anche

per questo combustibile, badate, la scienza non ha detto finqui l'ultima sua parola.

La chimica, progredendo d'anno in anno, ha intrapreso studi ed esperimenti per ottenere dalla lignite una maggiore intensità calorifera, ora sproporzionata al suo volume, che permetta di surrogarla, con economia nel costo, al carbone.

E se ciò accadesse? Quale tesoro per l'Italia nelle copiose miniere di lignite di cui abbondano gli Appennini! Non volete adunque, dopo ciò, prevedere il caso che questo vantato costo della spesa di trazione vada scemando? Non volete, nemmeno eventualmente, rescare una lieve parte degli utili promessi ai vostri beniamini contraenti, prevedendo, con un articolo, una eventuale diminuzione di spesa nell'avvenire?

Scusi la Camera se, con queste digressioni, io la annoio...

*Voci.* No! no! Parli!

**Seismit-Doda.** E mi permetta, a corollario di quanto espongo, che io le racconti un episodio, il quale giustifica la opportunità di queste mie modeste riflessioni.

Io ebbi l'onore testè di dirigere, durante più che tre anni, in qualità di assessore, le finanze del municipio di Roma; e nel redigere il bilancio annuale mi impensieriva il costo crescente dell'illuminazione della città, poichè si era arrivati ad oltre lire 600,000 all'anno.

Coll'ampliamento continuo della città, per l'apertura di nuove vie, io rifletteva di quanto ad ogni anno il carico sarebbe andato aumentando, e mi sembrava che di ciò non si fosse tenuto conto nello stipulare un contratto per la illuminazione a gaz, al prezzo di 30 centesimi per ogni metro cubo di consumo per il comune, e di centesimi 32 per gli utenti privati. Ma io mi trovava davanti ad un contratto stipulato dal municipio, nel 1870, per 50 anni!

Il costo, paragonato alla durata, era enorme. Come tornarci sopra? Come annullare, se giuridicamente possibile, quei patti, ovvero modificarli?

Ogni anno la spesa si sarebbe incrementata di qualche diecina di migliaia di lire, ed era anche a notarsi che in altre principali città d'Italia il consumo del gaz costava meno che non nella città di Roma. D'accordo coll'avvocato consulente del municipio, d'accordo coi miei colleghi della Giunta, studiai, ma invano, la possibilità della rescissione di quel contratto. Bisognava osservarlo.

Senonchè in esso trovai un articolo, col quale stabilivasi che qualora, col progresso del tempo, la scienza adottasse un sistema di pubblica illu-

minazione meno costoso, il municipio avrebbe facoltà di disdire il contratto, salvo a concedere il diritto di prelazione al contraente attuale.

Era quello che mi occorreva.

Allora scrissi in Inghilterra per avere schiarimenti sui vari sistemi di illuminazione elettrica, sul loro costo, sulla loro applicabilità ai pubblici servizi; ed avutane risposta, invitai la Società appaltatrice dell'illuminazione a fare degli esperimenti, concorrendo il municipio nella spesa. Infatti taluno di voi rammenterà la tentata illuminazione elettrica di alcune pubbliche piazze di Roma, ed anche quella della gran sala delle riunioni del Consiglio comunale.

Si è speso, è vero, qualche migliajo di lire, e ne spese assai più la Società perchè era obbligata a farlo; ma che cosa ne avvenne? Avvenne, che vedendo non essere noi scoraggiati dai risultati, ed essere risolti a ritentare le prove con altro sistema onde scemare il costo di produzione della luce, la Società stessa propose di venire a nuovi accordi, al che noi aderimmo. E così fu pattuito, modificando il primitivo contratto, che il costo del gaz sarebbe ribassato per gli utenti privati da 32 centesimi a 29 per ogni metro cubo, e che pel municipio il costo stesso verrebbe ridotto da 30 a 25 centesimi, quale è attualmente.

Ebbene, questa diminuzione di 5 centesimi equivale a qualchecosa come a 100,000 lire all'anno di economia ottenuta nel Bilancio municipale di Roma.

Il fatto parrà a taluno di non grande importanza; ma ne ha grandissima, come esempio, se si considera quello che, in assai più vaste proporzioni, si sarebbe potuto un giorno ottenere, nel lungo periodo di 20 anni assegnato alle presenti convenzioni ferroviarie, qualora la Commissione, riflettendo ai sicuri progressi della scienza, avesse fatto buon viso alla mia modesta proposta dell'articolo aggiuntivo, ch'essa invece ha respinto. (Bene! a sinistra)

Ma, ritornando alle spese di esercizio, sapete quale n'è la precipua? Giova rammentarlo alla Camera. È la spesa del personale. Il personale, nelle spese di esercizio, rappresenta, all'incirca, il 50 per cento; e questa spesa viene ripartita come sapete, sopra circa 70,000 individui; il che vuol dire, considerando le rispettive famiglie, che poco meno di 300,000 persone campano di questa spesa. (Bene! a sinistra)

Io temo, o signori, che le economie degli appaltatori cadranno su questa categoria di spese. Giustifica questo mio timore un fatto avvenuto

nella nostra Commissione, che ha esaminato questo disegno di legge.

Nel giugno scorso la Commissione fu unanime, maggioranza e minoranza, a chiedere che l'organico degli impiegati delle nuove due reti ferroviarie fosse approvato dal Governo.

E in questo senso fu redatto il relativo articolo del contratto con gli esercenti.

Quando poi ci rivedemmo nel prossimo passato ottobre, in quelle riunioni nelle quali si sconfessarono parecchi voti di prima, gli stessi relatori chiesero che, circa l'organico del personale, la parola approvato venisse corretta in quella di comunicato al Governo; poichè bisognava lasciare, eglino dissero, indipendenti le Società, anche nella formazione del primo organico, visto che esse ne erano responsabili!...

Ma pare strano, io dico, che il Governo si esaurisca da sè stesso, che ricusi un'approvazione già chiestagli dalla Commissione!

No, non è il Governo, io penso, che possa volerlo. Un Governo provvido e paterno, il quale ebbe finora la maggior parte di questi 70,000 impiegati sotto la sua diretta dipendenza, e che deve preoccuparsi del loro avvenire, non può essersi, lui, di propria iniziativa, ricusato ad approvare l'organico che li riguarda.

Questa condizione dunque fu imposta dai concessionari, evidentemente; e ciò nel proposito di poter ottenere sul personale tutte quelle economie che, a chi ben guardi, torneranno poi a danno del servizio.

Che se tali economie avranno il risultato cui ora accenno, se, per difetto di personale, cadrà in uno stato deplorabile il materiale, badiamo che non per questo i concessionari vedranno diminuito il traffico; imperocchè le ferrovie, se anche affidate all'esercizio privato, essendo un pubblico servizio inevitabile, male o bene condotto che sia, i contribuenti dovranno sempre valersene.

Infatti, chi di voi, egregi colleghi, avviato ad una stazione per la partenza stabilita, affrettata, inevitabile, col piede sul gradino del convoglio che sta per avviarsi, ricuserà di entrare in una vettura nella quale manchi o sia rotto un cristallo? Bisogna salirvi, salvo poi, se vi piace, e dopo guadagnato un reuma, il diritto di protestare e di scrivere il vostro reclamo nell'ufficio della stazione d'arrivo.

Gli affari, i doveri, le affezioni, insomma le varie necessità della vita rendono le ferrovie un servizio inevitabile, anche se male esercitate; e si avrà quindi un bel reclamare alle amministrazioni eser-

centi, quando apparisce da questi contratti che nessuna vigilanza, nessun controllo vi esercita il Governo, che nessuna responsabilità esso si assume, quantunque divida con gli esercenti il prodotto del traffico.

Nelle convenzioni che discutiamo, le quali non sono nè il vero esercizio privato, nè l'esercizio di Stato, appariva opportuno che almeno un commissario governativo avesse voce nel Consiglio di amministrazione delle Società.

Non lo vollero i concessionari, nè quindi lo volle il Governo.

Ma di tal guisa, avuto riflesso alla speciale indole mista di questi contratti, lo Stato si esautora, o signori.

Le concessioni enormi che furono fatte ai contraenti, la nessuna ingerenza del Governo nelle cose più vitali dell'amministrazione, la eventualità di oneri che al Governo possono incombere, il troppo lauto margine di guadagni che si accorda agli esercenti, tutto ciò costituisce, a mio avviso, un errore e un pericolo.

Questa, in quanto all'esercizio, è la sintesi degli apprezzamenti che io mi sono permesso di sottoporre alla Camera, associandomi in pari tempo a quelli svolti dagli egregi miei amici, più di me competenti nella materia, i quali hanno dichiarato di negare il loro voto a questi contratti.

Ma se lo Stato si esautora e commette un errore nelle condizioni dell'esercizio delle ferrovie, maggiormente si esautora e più grave errore commette nello affidare alle due Società anche le nuove costruzioni delle ferrovie del regno.

E di queste vengo ora a parlare brevemente.

Prima di tutto, signori, sgombriamo il terreno da un equivoco.

Disse uno degli onorevoli relatori, e mi pare che lo ripetesse anche taluno degli onorevoli ministri, che, per l'articolo della legge, quale è redatto, lo Stato potrà affidare le costruzioni a queste Società di banchieri, ma che non per questo si obbliga a farlo.

È singolare, davvero, questa riserva, o distinzione, che il Governo ora esprime a sua scusa, mentre a pagina 38 della relazione, con cui esso accompagna la legge, troviamo scritto così:

“ L'affidare le nuove costruzioni alle Società stimiamo disposizione grandemente utile, perchè queste hanno una organizzazione più appropriata a tali imprese, un personale pratico di questa specie di lavori, conoscitore dei bisogni dell'esercizio e quindi in grado di allestire ed eseguire i pro-

getti in modo rispondente ai nuovi e sempre crescenti bisogni del servizio.

“ Come sarebbe stato desiderio del Governo di presentare in questa occasione alla Camera anche i contratti per le costruzioni, se non fosse stata di ostacolo la insufficienza dei progetti tecnici per molte linee anche importanti, così è suo fermo intendimento, e lo dichiara anzi una delle parti sostanziali del nuovo ordinamento, quello di affidare la costruzione delle nuove strade alle Società che le devono mantenere ed esercitare, soddisfacendo così agli obblighi del contratto ed ai legittimi desideri delle popolazioni. ”

Ed ora non ci si venga a dire che il Governo potrà affidare le costruzioni ai banchieri dell'esercizio. Il Governo dichiara, con le parole che ho letto testè, essere suo fermo intendimento di non fare altrimenti, dichiara essere parte sostanziale del nuovo contratto quella di affidare la costruzione delle nuove ferrovie a queste Società, ed afferma che solo il difetto di tempo, la insufficienza dei progetti tecnici, gli impedì di presentare a dirittura adesso, belli e fatti, i contratti per le nuove costruzioni!

E come si concedono, o signori, queste costruzioni? A cottimo od a rimborso di spesa.

Gli onorevoli Gabelli e Baccarini hanno fatto ampia giustizia di ambedue questi sistemi, nelle condizioni in cui il Governo si trova davanti ai costruttori. Non ripeterò quindi le stringenti argomentazioni dei due valenti oratori.

Ma, soggiungo io, con quale precedenza di linee si eseguiranno le nuove costruzioni?

Quale graduatoria nella legge si stabilisce? Nessuna.

Fu raccontato, negli ambulacri della Camera, che, durante la discussione tenutasi negli Uffici, un egregio nostro collega abbia argutamente osservato che questa facoltà, lasciata in mano al Governo, o, meglio, ai banchieri per opera del Governo, fosse un tentativo di corruzione parlamentare. Io non affermerò questo dinanzi alla Camera: voglio ammettere che il Governo sia in buona fede, che egli sia caduto in uno dei tanti errori che pullulano da queste convenzioni. Ma evidentemente è questo un pericolo di eventuale, di possibile corruzione parlamentare nell'avvenire.

Sappiamo tutti, pur troppo, o signori, che cosa accada in questa materia di strade, di ferrovie, di porti, ecc. La Camera attuale è legittima erede di quelle succedutesi l'una all'altra dopo la formazione del regno.

Dopo 24 anni, ahimè! non siamo peranco tutti

usciti dall'ombra del campanile lativo; e quando da uno qualunque di questi campanili si ode lo squillo della campana, sembra che una corrente elettrica faccia rispondere all'unisono tutti i campanili d'Italia, come se da loro partisse una voce: "siamo qui anche noi!"

Lo avete veduto cento volte nella discussione del bilancio dei lavori pubblici. Ed ora, per evitare che alla Camera vi siano tentativi di pressione da parte del Ministero, verso deputati localmente interessati a questa od a quella ferrovia, voi volete che quei deputati vadano invece a questuare dagli esercenti-costruttori la preferenza al tronco di ferrovia che li riguarda, ovvero l'acceleramento di questo, piuttosto che di quell'altro lavoro?

Sarà tutelato così il decoro del Parlamento, dei futuri Parlamenti italiani?

Vi sembra prudente lasciare quest'arbitrio in mano al Governo, d'accordo con gli esercenti?

Io lo credo un pericolo; e qualunque fosse il Ministero che sedesse su quei banchi, fosse anche quello dei miei amici, io pregherei la Camera di non consentire quest'illimitata facoltà, questo arbitrio di scelta al potere esecutivo. (*Bene! a sinistra*)

Aggiungete a questo pericolo la possibile eliminazione, che l'onorevole presidente del Consiglio pare abbia fatto balenare ai suoi amici, nei colloqui fuori di questo recinto, la possibile eliminazione di tutte le spese obbligatorie per le provincie e i comuni...

**Depretis, presidente del Consiglio.** Non ho mai detto questo.

**Seismit-Doda.** Tanto meglio per lei e per noi tutti; io prendo atto di questa sua interruzione; e mi verrà in aiuto a rammentarla, a suo tempo, l'onorevole ministro delle finanze, il quale ci ha posto sull'avviso di non avviarci su questo pendio, lungo il quale però l'onorevole Depretis spinge la Camera coi famosi 1000 chilometri promessi, di ferrovie indeterminate, i quali, Dio nol voglia, saranno il maggiore coefficiente del risultato di questa votazione, con pregiudizio, oltre che del decoro del Parlamento, dell'avvenire economico del paese. (*Bene!*)

L'articolo 30 del contratto per la rete Adriatica stabilisce che si debbano eseguire 40 milioni all'anno di nuove costruzioni di ferrovia. E l'articolo 21 del contratto per la rete Mediterranea stabilisce che si debbano eseguire per 30 milioni all'anno. Così, in tutto, 90 milioni annualmente. Sta bene. Io auguro che possano essere 100, come augurava il primo Ufficio della Camera, dal

quale venni designato a commissario per questa legge.

Quell'Ufficio chiedeva eziandio che la questione delle nuove costruzioni fosse affatto separata da quella dell'esercizio. Ed infatti avrebbe tutt'altra indole il contratto, se si fosse mantenuta questa distinzione, se con separata legge si fosse provveduto alle costruzioni. Ma i contraenti per l'esercizio hanno fatto, e per le loro buone ragioni, assegnamento sulle costruzioni, ed al Governo parve giusto di assecondarli.

Adunque, io notava, avremo per 90 milioni all'anno di nuove costruzioni. Ma con quali mezzi si faranno? Qui viene in campo l'onorevole ministro delle finanze, e ci espone che si provvederanno i 90 milioni annui occorrenti, mediante la emissione di *Obbligazioni* da 500 lire ciascuna, fruttanti l'interesse del 3 per cento, estinguibili in 90 anni, con un ammortamento che incomincerà dall'anno 1896, per terminare nel 1986. Chi vivrà, vedrà!

L'onorevole ministro delle finanze soggiunge che lo Stato si farà *garante* del pagamento degli interessi e dello ammortamento di queste obbligazioni. Qui mi permetto di osservare, anzitutto, che lo Stato non solo è *garante*, ma è *pagatore principale*.

In questa trasformazione generale dei partiti si trasforma anche un poco la logica dei contratti e delle definizioni contrattuali. *Garante*, nel buon vecchio tempo, voleva dire colui che rispondeva del pagamento non effettuato dal primo debitore. Qui invece la cosa muta d'aspetto. Il primo debitore apparirebbe bensì che fossero le Società e che lo Stato altro non fosse che l'*avallante*, ossia il *garante*; ma, invece, lo Stato, per l'articolo 29 del contratto, si impegna a fornire i fondi 15 giorni prima della scadenza dei pagamenti degli interessi e dell'ammortamento.

Le Società dunque non pagano se non in quanto il Governo abbia loro consegnato prima il danaro. Chi è qui il *debitore principale*? E come si può parlar di *garante*?

E se un giorno il contraente costruttore, o chi per esso, prendesse qualche diecina dei 90 milioni, e facesse il sacco, come suol dirsi, e se ne andasse pei fatti suoi in lontani paesi, che cosa accadrebbe? Che lo Stato dovrebbe pagare una seconda volta interessi ed ammortamento.

Davvero che il congegno di queste emissioni appare accorto e stupendo!

Senonché col titolo del preloquio che con questa legge l'onorevole ministro delle finanze propone, mi sia permesso qualche apprezzamento, che direi teorico, degno però dell'attenzione della Camera.

Le inconseguenze dei ministri hanno una importanza relativa, poichè i ministri passano e si succedono; ma le leggi fatte da un Parlamento, dai rappresentanti d'una grande nazione, restano a testimonianza della coerenza e della logica della nazione che essi rappresentano.

Ora vediamo a quali contraddizioni l'onorevole ministro ci spinga in questa materia, e che cosa egli chieda alla Camera di votare. (*Rumori a destra*)

**Presidente.** Facciano silenzio.

**Seismit-Doda.** Io prego gl'interruttori di quello lato della Camera di frenare le loro impazienze.

**Presidente.** Continui il suo discorso, onorevole Seismit-Doda. Spetta al presidente d'invitare i deputati a fare silenzio.

**Seismit-Doda.** Ebbene; io mi rivolgo a lei, onorevole presidente.

Da qualche giorno sofferente in salute, io, malgrado ciò, mi trovo qui, credendo di compiere un dovere. Coloro che non dividono le mie opinioni potrebbero, mi sembra, almeno per questo, accordarmi quell'attenzione che io soglio prestare ad essi quando parlano in questo recinto.

Chiusa la parentesi, ritorno al mio assunto.

Nella relazione, che, esibita dalla Commissione, ha però tutta la forma, lo stile, il carattere di una comunicazione venuta dagli uffici del Ministero delle finanze, e che nondimeno amo credere sia fattura non del ministro, ma di un qualche funzionario superiore del suo dicastero, trovo scritte le seguenti parole:

“ Con la *relazione ministeriale* del 26 giugno 1880 sulle modificazioni da apportarsi alla legge del 29 luglio 1879 furono chiarite le ragioni di convenienza che inducevano a preferire le ordinarie emissioni della rendita consolidata, la quale, senza alcun vincolo di nazionalità, si espande in tutti i mercati e si presta a tutte le transazioni giovandosi di ogni modo e luogo. ”

Vediamo ora, o signori, quali erano pel ministro le ragioni che lo inducevano a preferire le emissioni di rendita consolidata, onde procacciarsi i capitali occorrenti alle costruzioni ferroviarie.

Ed apriamo la sua dianzi citata relazione 26 giugno 1880, che precede il progetto di legge per le *modificazioni da introdursi nella legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari*.

Ecco come scrive l'onorevole Magliani:

“ Data la necessità di dover provvedere i fondi per opere produttive, che in sostanza costituiscono un aumento del patrimonio dello Stato, il

Parlamento non ha mai receduto dalla massima che sia più conveniente per l'economia del bilancio di procacciarsi i capitali occorrenti mediante alienazione di rendita consolidata 5 per cento, piuttosto che con emissione di titoli speciali redimibili. Anzi colla legge del 19 aprile 1872, n. 759, per la conversione del prestito nazionale e coll'altra dell'8 marzo 1874, n. 1834, ha risolutamente adottato il principio inverso, quello cioè della conversione dei debiti redimibili in consolidato 5 per cento, il quale principio ha dato finqui buoni risultamenti, nè fu senza influenza sull'assetto del nostro bilancio.

“ È principio quasi universalmente ritenuto che se lo Stato contrae un prestito destinato all'esecuzione di opere che aumentino il patrimonio della nazione, in guisa che i vantaggi ne ridondino anche alle generazioni future, è preferibile, quando gli annuali bilanci non possono senza difficoltà sostenere il peso anche delle quote di ammortamento oltre gli interessi, di emettere rendita consolidata.

“ Nelle attuali condizioni poi del nostro paese, e considerato lo stato del nostro bilancio, bisogna persuadersi della opportunità maggiore di ricorrere al consolidato, invece che ad un titolo speciale ferroviario...

“ Emettendo la rendita si ottiene un vantaggio sul bilancio, che non si deve trascurare. Ammesso pure che si possa collocare il titolo ferroviario allo stesso prezzo della rendita consolidata, preferendo l'alienazione di questa si otterrebbe sempre il risparmio dell'ammortamento del relativo capitale alla pari, risparmio che va mano mano crescendo con gli anni in ragione diretta dell'accumularsi delle emissioni. E questo utile annuale del bilancio si presenterebbe ancor più rilevante se, come pare, non vi fosse la probabilità di collocare il titolo ferroviario che ad un prezzo alquanto inferiore a quello della rendita.

“ Nè è a ritenersi che accrescendo il debito consolidato si cagionerebbe il ribasso nei corsi del medesimo, perchè qualunque sia la natura del debito che si crei, esso non può influire diversamente sul credito dello Stato che lo contrae, e nel caso speciale il mercato nazionale ed estero sa che l'operazione è fatta non per diminuire, ma per trasformare il patrimonio dello Stato rendendolo più produttivo, e non potrebbe quindi per questo motivo ritirare il suo favore ai nostri titoli del consolidato.

“ Concretando adunque, noi crediamo di poter ritenere come cosa certa, e saremo lieti se lo stesso convincimento sarà condiviso dalla Camera

che un titolo speciale, essendo meno elastico, meno conosciuto e meno diffuso, più difficilmente si presta al collocamento vantaggioso per molti anni, ciò che invece si può facilmente raggiungere con la rendita consolidata, e che l'alienazione di questa si raccomanda di preferenza alla emissione di un titolo speciale redimibile, anche per l'economia che procura allo Stato. »

Così parlava l'onorevole Magliani, queste erano le sue convinzioni circa la opportunità di preferire la emissione di rendita perpetua 5 per cento ai titoli redimibili, nel giugno dell'anno 1880.

E due anni dopo, al 25 giugno del 1882, in piena seduta della Camera, mentre si discuteva la legge sul riparto delle somme da assegnarsi alle linee di 2ª e di 3ª categoria delle ferrovie complementari, lo stesso onorevole ministro delle finanze pronunciava queste parole, rispondendo all'onorevole Nervo:

« Laddove fosse convinzione mia di dover ricorrere all'emissione di un nuovo prestito per accelerare le costruzioni delle ferrovie, accetterei piuttosto un aumento di emissione della rendita, che non la emissione di titoli ammortizzabili quali sono proposti dall'onorevole Nervo. »

Noi vediamo ora quindi, dopo tali premesse, e dopo tante valide argomentazioni, che quello stesso ministro delle finanze cambia d'avviso e sostiene, con opposta dialettica, doversi ricorrere ai debiti redimibili, quantunque anche nella sua recente esposizione finanziaria egli si compiacesse della progrediente loro estinzione, la quale giova, egli notava, al credito dello Stato.

Malgrado tutto ciò, malgrado le opinioni sempre professate fin qui dall'onorevole Magliani, malgrado che egli chiedesse alla Camera, e ne ottenesse il consenso, di convertire in rendita perpetua le obbligazioni create per le costruzioni ferroviarie nel 1879, lo udiamo oggi raccomandare e chiedere con uguale, se non maggiore, fervore la emissione di nuove obbligazioni redimibili, per un miliardo e mezzo di lire, imprendendo a confutare se stesso nelle pagine che poc'anzi vi ho letto, a proposito della preferenza da accordarsi alle iscrizioni di rendita consolidata.

Ma le ragioni che adduce la relazione della Commissione (relazione che, per questa parte finanziaria del progetto di legge, io reputo uscita dal palazzo delle finanze) sono qualche cosa di tanto ameno, che mi invogliano, fra tante, a citarne almeno una.

Uditela, stampata a pagina 163:

« Le strade ferrate rappresentano un capitale che deperisce, che si consuma, che può anche perdersi innanzi tempo, se nuovi e più semplici ed economici sistemi di viabilità venissero a sostituirsi. Un debito perpetuo per le spese di costruzioni ferroviarie menerebbe a questo risultamento finale, che lo Stato sarebbe gravato sempre dei pesi relativi, anche quando venisse a mancare o fosse grandemente scemato l'oggetto pel quale il debito fu contratto. »

Ora, io mi permetterei di chiedere agli egregi relatori e, per essi, all'onorevole ministro delle finanze, quale nuovo, più semplice e più economico sistema di viabilità, e soprattutto, più spedito, che non sieno le ferrovie, egli preveda per l'avvenire... quando, per avventura, venute queste a mancare, egli non faccia assegnamento sulla navigazione aerea, mediante gli aerostati. In verità non rimarrebbe che quella! (ilarità)

Fra le cose notevoli, di questa emissione che ci si propone, va segnalata una novità, che sarà detta una trovata italiana, dalla ironia con cui spesso gli stranieri sogliono parlare delle cose nostre.

Parlo dell'anomalia singolare con cui noi andiamo a creare titolari di un debito, di una emissione di obbligazioni durature 90 anni, quegli esercenti e costruttori la cui Società può non durare che soli 20 anni, in verun caso più che 60.

L'obbligo della Società emittente, che dà il nome ai titoli posti in circolazione, sopravvivrà dunque alla Società stessa!

Il caso non fu invero preveduto dal nostro nuovo Codice di commercio; imperocchè, cessata una Società, o perchè raggiunto il termine prestabilito alla sua durata, o perchè liquidatasi, cessa la responsabilità collettiva dei soci davanti ai terzi, e i suoi titoli, fino allora negoziabili, perdono ogni valore sul mercato.

Ma ciò, nell'argomento di cui trattiamo, dimostra sempre più come le Società costruttrici non siano che un prestanome del debito che assume direttamente lo Stato; dappoichè, scomparso il preteso titolare del debito, lo Stato ne resterà, supponiamo anche dopo mezzo secolo, il legittimo erede, quando l'Italia non serberà più di queste Società, già sparite, altro che l'infausta memoria. (Bene! a sinistra)

Per eseguire i pagamenti che fa lo Stato, il quale 15 giorni prima, come dimostrai, deve anticipare i fondi ai banchieri-costruttori, il ministro assegna una provvigione. Pare strano, ma pure

è così. Si dà un compenso al disturbo di ricevere il danaro per pagare i creditori di coloro che lo ricevono, che sono gli obbligatarij, gli emittitori delle obbligazioni da essi negoziate.

Tali pagamenti anticipati, cui lo Stato si impegna, potrebbero farsi senza spesa, mediante le nostre tesorerie nell'interno del regno, e mediante gli ordinarij corrispondenti all'estero.

Si preferisce invece assegnare 1¼ per cento, a titolo di provvigione, ai banchieri, i quali altro non fanno che ricevere da una mano e pagare coll'altra il danaro che loro daremo; e questa provvigione, sopra circa due miliardi da estinguere, rappresenta un regalo di parecchi milioni!

Ma questo della indebita provvigione è ancora uno dei danni minori. Quello su cui conviene riflettere gli è che, per ottenere 1,200 milioni effettivi, calcolando sopra una media abbastanza elevata nel saggio delle singole emissioni, lo Stato in capo ai 90 anni avrà pagato oltre 2 miliardi, cioè si sarà avverata una perdita di oltre 800 milioni.

Senonchè, a proposito della creazione di obbligazioni di un prestito redimibile per lavori ferroviari, l'onorevole Magliani, o talun altro che non trova opportune queste mie considerazioni, potrebbe interrompermi per dire: ma voi, quando reggevate il Ministero delle finanze, avete pure proposto, d'accordo coll'onorevole Baccarini, onde provvedere 750 milioni per le nuove costruzioni, la creazione di un debito redimibile, mediante obbligazioni fruttanti il 5 per cento, estinguibili in 75 anni.

Mi affretto a rispondere che, prima di tutto, le obbligazioni allora da me proposte si affacciavano ad un mercato di valori pubblici ben diverso dall'attuale.

La nostra rendita 5 per cento si negoziava, nell'estate del 1878, in media, all'82, non già quasi alla pari, come ora vediamo. Ed io non mi lasciava illudere dal 3 per cento, sognando future conversioni impossibili; ma mediante un titolo 5 per cento, che offrissi, per gli ammortamenti, maggiore allettamento della rendita consolidata, potevo ripromettermi una emissione a saggio vantaggioso, senza soverchio sacrificio dell'erario, e lo emettevo *direttamente*, senza intermediarij, basandomi sul credito dello Stato, che per questa operazione creava una *Cassa speciale per le ferrovie*, la quale avrebbe eseguito le emissioni e i pagamenti degli interessi e dell'ammortamento, e, sorvegliata da una Commissione parlamentare, avrebbe provveduto al pagamento delle costruzioni dopo liquidati i relativi conti, presentando

ogni anno al Parlamento il suo stato finanziario, il suo bilancio, che sarebbe stato uno specchio fedele del vero costo delle costruzioni, dei risparmi ottenuti negli appalti, ecc., ecc.

Qui, invece, nella presente confusa ed aleatoria operazione che il ministro propone, nulla troviamo di tutto questo.

Qui si tiene per dogma di fede che il credito dei banchieri rafforzi quello dello Stato, mentre sono essi che lo attingono dalla garanzia dello Stato, anzi dall'anticipata somministrazione di fondi cui lo Stato si impegna per estinguere i titoli, ai quali essi non prestano che il nome onde lucrare sulle emissioni.

Se vera è la tesi, come io la credo, già sostenuta dall'onorevole Magliani, che l'iscrizione di rendita pubblica nel Gran Libro per costruzioni ferroviarie, altro non è che un aumento del patrimonio dello Stato per le generazioni future, o perchè vuol egli che il carico sia tutto risentito, e in più gravosa misura, dalle sole due generazioni che succederanno alla nostra?

E ciò mentre la rendita, inscritta nel Gran Libro, tocca quasi quella *parità* da cui, nel 1878, quando io proposi le obbligazioni redimibili 5 per cento, eravamo distanti di 18 punti?...

Impegnarsi fin d'ora per dieci o dodici anni ad emettere ogni anno tante obbligazioni, da 500 lire ciascuna, quante ne occorranno a far entrare nelle Casse dello Stato circa 100 milioni all'anno, e ciò, affidando l'operazione, da oggi sino al decimo anno, alla speculazione che aiuterà i ribassi dei corsi alla vigilia delle emissioni, è, a parer mio, un atto di imprevidenza che la Camera non può col suo voto sancire. Vent'anni, la minima durata di questi contratti, o dodici anni, occorrenti ad esaurire le emissioni, sono lunghi a passarsi, e niuno può prevedere quali avvenimenti, quali crisi possano svolgersi in essi.

Le condizioni annonarie, politiche, monetarie, non solo dell'Italia, ma dell'intera Europa, possono modificare, in così lungo periodo di tempo, la nostra situazione finanziaria, aggravandone le antiche piaghe non ancora rimarginate.

Come mai dunque impegnare il nostro bilancio in onerosi ammortamenti futuri?

Ma se crisi verranno, per cui sia prudente non emettere obbligazioni, il progetto di legge ci rassicura prevedendo il caso e stabilendo che in allora i banchieri-costruttori, splendidi sempre verso lo Stato, prodighi verso lui del loro danaro e della loro tutela, anticiperanno le somme occorrenti onde proseguire le nuove costruzioni, e

le anticiperanno ad un interesse commisurato ai corsi della rendita pubblica.

Nella relazione ufficiosa, che abbiamo sott'occhio, si ha un bel giustificare questo ripiego. Non si torrà mai il dubbio che, nei momenti di crisi, lo Stato debba subire quelle condizioni che gli stessi interessati avranno apprestato.

Costoro, fuitata la crisi di lontano, giuocheranno al ribasso dei valori di prim'ordine, affretteranno il tracollo della rendita, e daranno, poniamo, 70 lire per riaverne 100, all'interesse di 5 lire sulle 70.

Che queste manovre di Borsa siano possibili ed anche frequenti, ne abbiamo prova ad ogni momento.

Or fa qualche mese si costituiva a Parigi un *Sindacato*, come suolsi chiamarlo, di stranieri interessati, *compartecipi* in queste convenzioni che noi discutiamo, allo scopo di spingere, ad ogni costo, al rialzo la rendita italiana 5 per cento, sino a che le convenzioni fossero approvate, cioè sino a colpo fatto. Ed a Parigi si udì, prima che dal nostro banco dei ministri in Italia, parlare di possibile conversione del nostro 5 per cento, una volta giunto che sia oltre la pari, ed una volta emesse le nuovissime obbligazioni ferroviarie al 3 per cento.

Badiamo, sono questi per la *grande speculazione* i giorni dell'ebrietà! È nostro compito, signori, antivedere i giorni della reazione, del disinganno.

Nulla, rammentatelo, di questo brulichio di Borsa accompagnava l'annuncio della emissione delle obbligazioni 5 per cento del 1878. Ed era naturale; non si sarebbe saputo qual panne tagliare. Lo Stato si proclamava debitore da solo; emetteva, come e quando piacevagli, senza intermediari, i suoi titoli; istituiva una cassa speciale, alla quale era possibile affidare eziandio un fondo di graduale ammortamento, qualora il progressivo reddito netto delle ferrovie avesse consentito di destinarne una parte all'estinzione del debito creato per esse; offriva, con la prossimità dell'ammortizzazione, alla pari del 100, un allettamento ai sottoscrittori, quando la rendita del Gran Libro era quotata all'82.

Il 3 per cento, o signori, voluto dall'onorevole ministro delle finanze, sancito da lui (io mi permetto di credere che sia voluto da altri), non garantirà punto che, qualora avvenga, come può avvenire, un ribasso nei corsi della nostra rendita, le emissioni da farsi al 3 per cento non subiscano parallelamente il ribasso che subirà il titolo consolidato, iscritto nel Gran Libro del De-

bito pubblico. Tutti sanno che, in materia di debiti di uno Stato, i valori, i prezzi dei titoli di cui lo Stato è emettitore diretto, ovvero garante, qualunque ne sia la forma o la denominazione, si equilibrano, come i liquidi versati in ampolle comunicanti fra loro. Se la rendita perpetua ribassa, tutti gli altri titoli, dei quali lo Stato è responsabile, risentono la conseguenza di questo ribasso, ed in maggiore proporzione talvolta. Imperocchè, malgrado l'ammortamento, i titoli speciali, redimibili subiscono, e lo vediamo nei listini delle Borse, una tanto più rapida influenza di deprezzamento, quanto meno sono diffusi nel mercato, quanto meno sono ricercati dalle piccole fortune, e quanto più entrano a far parte delle grandi pertrattazioni dei banchieri, dei grossi speculatori; insomma, quanto meno è estesa la superficie, di tanto è maggiore la intensità del ribasso. E il proposto 3 per cento di queste obbligazioni sarà un titolo sempre in giuoco alla grossa speculazione.

Io ho chiesto all'onorevole ministro delle finanze ed ai miei egregi avversari della maggioranza della Commissione: perchè il 3 per cento, anzichè il 5, anzichè, meglio ancora, poichè la rendita è quasi alla pari, la iscrizione di rendita consolidata?

Mi si rispose che il 3 per cento, in un titolo redimibile, è più facilmente negoziabile; che ha un carattere tutto speciale; che fu adottato da altri paesi in prestiti iscritti sul Gran Libro, e che accenna già a grandi destini, poichè da 53, a cui era quotato, il nostro 3 per cento è salito ora a 63, cioè a 3 punti oltre la pari, il che, con la rendita 5 per cento a 96, si ragguaglia ad otto punti più del cinque per cento!

Spalancai gli occhi udendo quest'argomentazione *a posteriori*, e aprendo il resoconto del Gran Libro, del triste libro del nostro Debito pubblico, trovai che alla fine del 1882 noi avevamo iscritto per il 5 per cento oltre a 430 milioni d'interessi annuali, mentre il 3 per cento non vi figura che per 6 milioni e 400 mila lire!

E non basta; una gran parte di questo 3 per cento era vincolata in depositi obbligatori per legge, in titoli nominativi, per garanzia di doti, di canoni, ecc., insomma in titoli non negoziabili.

Si può quindi valutare, io credo, che, dei 6 milioni di rendita al 3 per cento, appena 3 se ne trovino in circolazione.

Ora, io pensai, come si spiega che questo 3 per cento, con la rendita 5 per cento al 96, a quattro punti sotto la pari, salga al 63, abbia, cioè, un

valore di otto punti più di essa? Qui gatta ci cova. Covavano infatti le *convenzioni*, ed anzi erano allora allora sgasciato.

Bisognava far vedere a quel buon pubblico che beve grosso, e che non sa leggere fra le linee, come fosse per ispuntare l'età dell'oro in Italia, qualora il Parlamento avesse il buonsenso di sancire senza tanti discorsi queste convenzioni, di cui uno dei più pronti risultati sarebbe stato, appena proclamato il voto di adesione, la rendita 5 per cento alla pari, e quella 3 per cento, sopra la carnale delle future obbligazioni, a qualche punto di premio oltre alla pari!

E tutto questo ben di Dio parve ancora poco al *Sindacato* della Borsa di Parigi, ed ai vice-sindaci di seconda mano delle Borse italiane. Si andò più in là, una volta preso l'abbrivo; e nei gravi giornali della finanza cosmopolita si cominciò a sussurrare all'orecchio dei credenzoni che l'Italia, con questa grande operazione finanziaria delle convenzioni, faceva un passo verso la *conversione della sua rendita 5 per cento!*...

Ma non tutti, grazie al cielo, a questo nuovissimo annunzio, hanno intuonato l'*osanna*, poichè l'araldo che lo recava dall'estero non aveva patente netta.

Io fui tra coloro che ne hanno riso.

Ma quando l'ho udito, più tardi, dall'onorevole ministro delle finanze, non credetti quasi agli orecchi miei stessi...

Mi perdoni, l'egregio signor ministro, la franca parola; ma nelle condizioni del nostro Debito pubblico, delle nostre finanze, con la ricchezza mobile elevata al 13.20 per cento anche sulla rendita pubblica, il parlare ora di conversione possibile sembrami un'utopia.

La conversione della rendita fu più volte tentata in alcuni Stati, e poscia lasciata in disparte, e là dove è stata eseguita ha costato sacrifici enormi; la Francia ne sa qualche cosa.

Parlare in Italia di conversione della rendita 5 per cento, a proposito di queste convenzioni, è un volere far nascere pericolose illusioni, è un voler illudere se stessi.

Le condizioni attuali del nostro bilancio, la previsione di maggiori spese avvenire, talune inevitabili se vogliamo non inceppare lo sviluppo degli interessi economici del paese, mentre lo stesso ministro delle finanze viene a deplorare, nella sua esposizione, l'incremento delle spese, non è da prevedere, non è da augurare, non è da sperare nel futuro, al punto da profetizzare una conversione, neanche dopo che il 5 per cento abbia superato di qualche punto la parità.

Queste considerazioni mi conducono, o signori, a parlare delle impressioni da me provate udendo la recente esposizione finanziaria dell'onorevole Magliani, per quanto alle convenzioni ferroviarie possano avere attinenza le condizioni da lui rivelate della nostra finanza. E di ciò parlando manterrò la data parola. Imperocchè il dì 28 novembre scorso, quando l'onorevole Depretis, con ansia affrettata, venne a supplicare la Camera di dare la precedenza sopra ogni altra questione al presente disegno di legge, e ciò malgrado che il paese attenda da lungo tempo una soluzione a problemi gravissimi, io mi sono permesso di chiedere all'onorevole presidente del Consiglio se fosse vero che, in un'adunanza di quegli egregi nostri colleghi che condividono la sua opinione in questa materia, egli avesse affermato che la questione ferroviaria, nella soluzione che ora ci viene proposta, implicasse una urgente necessità delle nostre finanze. Allora l'onorevole ministro Magliani sorse, d'improvviso, a dichiarare non esservi niente di vero in questa asserita colleganza, poichè la questione dell'esercizio ferroviario, quella delle costruzioni, e dell'insieme di questo quadruplicato contratto, nulla aveva a fare con le condizioni della finanza.

In quel giorno io mi permisi dichiarare che, di fronte a queste contraddizioni, sentivo il debito di impormi un differimento a parlare, sino a quando l'onorevole ministro delle finanze avesse fatto la sua esposizione finanziaria.

Ed ora sciolgo quella riserva. Sarà questa l'ultima parte del mio discorso.

Ma, prima di accingermi, mi sia permesso riassumere sinteticamente il mio parere su questo singolare viluppo di contratti che abbiamo sott'occhio.

*Finanziariamente*, io credo questi contratti un errore, un onere, ed un onere gravissimo per lo Stato, ed un indebito lucro, senza correlativo rischio di sorta, per gli assuntori.

*Economicamente*, io li credo un pericolo, sotto parecchi punti di vista, ed una completa abdicazione dello Stato in mano ad un'oligarchia ferroviaria, che farà sentire le sue strette al paese più presto che or non si creda.

Io temo, o signori, che ai momentanei bisogni dell'oggi si subordini, con precipitazione che non ha scuse, una questione, la quale implica tanta parte della futura vitalità economica del nostro paese.

Sono questi i concetti, dirò così sintetici, pei quali io ricuso il mio voto a queste convenzioni; io ricuso con tranquilla e sicura coscienza di

adempiere al mandato affidatomi dai miei elettori, e non solo, ma benanco di interpretare il sentimento della grande maggioranza della nazione. (Bene! a sinistra)

In quanto all'addentellato, che io credo di scorgere tra queste convenzioni e le condizioni finanziarie esposte dall'onorevole ministro delle finanze alla Camera, ne farò or ora cenno sommario.

Ma prego l'onorevole presidente di volermi prima concedere qualche momento di riposo.

**Presidente.** Si riposi pure.

(La seduta, sospesa alle ore 4, è ripresa alle ore 4 e 25).

**Presidente.** L'onorevole Seismit-Doda ha facoltà di continuare il suo discorso.

**Seismit-Doda.** Come ebbi l'onore di dichiarare poc'anzi alla Camera, sono brevi considerazioni sommarie quelle che io mi propongo di sottoporle, intorno all'attinenza delle presenti convenzioni ferroviarie con le condizioni del nostro bilancio.

Io ascoltai con religiosa attenzione l'esposizione finanziaria che ebbe luogo il giorno 7 del corrente mese.

È doloroso, o signori, per chi, oltrechè aver l'onore di sedere su questi banchi della rappresentanza nazionale da circa venti anni, ebbe quello di far parte dei consigli della Corona, dirigendo l'amministrazione delle finanze dello Stato, è doloroso, dico, a lui più che ad altri, fare una pubblica dichiarazione, che pur crede necessaria nelle presenti condizioni di cose; ed è questa: l'esposizione finanziaria dell'onorevole ministro Magliani mi ha scoraggiato.

Quell'acutezza di osservazione, quella fluidità d'eloquio, quella facilità di smaglianti paragoni, di cui l'onorevole ministro, come suole sempre, accompagnò la narrazione dei fatti e le sue previsioni, non mi illusero sulle reali condizioni odierne della nostra finanza.

Qui taluno potrebbe sorgere a dirmi: "ma, badate, queste dichiarazioni, venute dalla tribuna pubblica e da un uomo che, senza pretendere a larga competenza nella materia, pure se ne occupa da venti anni a questa parte, possono influire sul credito pubblico; badateci adunque, poichè qui vi ascolta il paese."

Ci ho riflettuto, o signori; ma una considerazione gravissima, che chiamerei pregiudiziale, vinse ogni mio ritegno.

La sincerità delle opinioni, che è sempre un

dovere, lo è ora a mille doppii, davanti ai duri contratti che siamo chiamati a giudicare.

La esposizione dell'onorevole ministro delle finanze ci ha rivelato nel suo complesso, prima di tutto, questo fatto; che le spese chiamate *straordinarie*, o, con nuova tecnologia amministrativa, *ultrastraordinarie*, assorbono, ed anzi superano, il medio incremento annuale delle imposte, che il ministro valuta in 23 milioni.

Qui noto, per incidenza, come, allorchè io avevo l'onore di reggere il Ministero delle finanze e prevedevo, pel quadriennio avvenire, una esuberanza nel reddito annuale delle imposte di soli undici milioni, fossi tacciato di visionario dai cortesi miei avversari politici.

Ed ora sono lieto che, così in tale argomento, come in quello dell'eccedenza delle entrate, da me preveduta pel bilancio del 1879, confermata poi dal *Conto consuntivo* che l'onorevole Magliani presentò stampato alla Camera, il tempo, questo vecchio e impassibile galantuomo, siasi incaricato di giustificarmi.

Ma, da parte ogni rivendicazione delle opinioni mie, il che, anche per me stesso, ha un'importanza affatto secondaria, ciò che mi preme e mi duole di constatare si è, a proposito dei maggiori redditi assorbiti dalle maggiori spese, quale impressione penosa produca l'udire che l'onorevole Ministro delle finanze venga, nella sua esposizione finanziaria, quasi a supplicare la Camera di non dare il voto alle spese nuove, poichè, altrimenti, scendendo per questa china, cadremo ben presto in quello squilibrio che con tanti sacrifici riuscimmo a fare sparire dai nostri bilanci.

Ma come! Non è forse il ministro delle finanze quello che propone la spesa, ovvero che, proposta d'iniziativa parlamentare, vi acconsente, se crede? Non è forse suo compito, quando si propone una spesa che la potenzialità del bilancio non tollera, il chiedere che non venga votata? E come mai l'onorevole ministro Magliani viene a lagnarsi (sempre nella sua esposizione finanziaria) del cattivo risultato fiscale che diede la legge sulle Cancellerie giudiziarie, mentre fu proposta e sostenuta da lui? Come mai egli, parlando con tanto calore della legge per la Cassa militare, e dopo avere dimostrato quanto dal lato economico, dal lato finanziario ed amministrativo, sarebbe necessario ed urgente il votarla, ha permesso che quel disegno di legge languisse, senza gli onori della discussione, durante un anno e mezzo o due anni, mentre poi trovasi ora costretto a proporre per legge un ripiego al ritardo della sua approvazione? Convinto, come egli era, della necessità e della

bontà di questo suo disegno di legge, io avrei compreso che l'onorevole ministro Magliani ne avesse fatto questione di rimanere o no al banco dei ministri.

A questo patto si può restarvi senza disagio.

Ed infine, come mai l'onorevole ministro delle finanze viene a modificare adesso, con altro disegno di legge, il suo sistema, appena iniziato, della Cassa delle pensioni, ed a muovere dubbii sul risultato della sua applicazione, da lui così validamente difesa?...

Gli è con rammarico se io rammento, a proposito di pensioni, come, or fanno due anni, in occasione dell'esame del bilancio, con un tratto di penna, lo stesso onorevole ministro fece sì che 82 impiegati straordinari entrassero nell'organico stabile e quindi avessero tutti diritto a pensione.

Non accenno già a questo fatto per darmi merito dell'aver resistito, durante i 28 mesi in cui, o come segretario generale o come ministro, feci parte dell'amministrazione finanziaria, alle assidue istanze che mi si movevano per quella ammissione in blocco; ma vi accenno bensì affinché si rifletta che, meglio ancora delle mutabili leggi con cui provvedere al pagamento delle pensioni, giova allo Stato porre argine a queste, non ampliando, ad ogni momento, il numero di coloro cui sono equamente dovute.

Fuori di questo recinto, alle due così dette *piaghe della finanza*, che anche i giornali amici del Ministero hanno deplorate, la Cassa militare, cioè, e la Cassa delle pensioni, fu aggiunta quella dell'alienazione delle obbligazioni ecclesiastiche, mediante le quali l'onorevole ministro suole sanare alcune passività del bilancio. Egli fu posto in avvertenza anche del pericolo per i giorni in cui quelle obbligazioni verranno a scadenza. Ma, incominciandosene la estinzione, l'onorevole Magliani ci tranquillizza, affermando che noi potremo, oltre che coi beni ancora invenduti e col residuo prezzo di quelli già alienati, provvedere a quei pagamenti mediante la progressiva riscossione dei crediti dello Stato, per circa 40 milioni, verso corpi morali, provincie e comuni, debitori di contributi alle spese di opere pubbliche.

E qui, anzitutto, giova ricordare che, in fatto di beni ecclesiastici, pur troppo la tavola è sparecchiata e che quel poco che ne rimane è il rifiuto delle aste avvenute; ed in quanto ai residui prezzi dovuti dai morosi, è faccenda dei tribunali per liti e coazioni.

Non parlo della speranza di esigere i contributi dalle provincie e dai comuni per opere pub-

bliche; è un piatto fermo che non sazierà la finanza.

Di guisa che noi ci troveremo, nel 1889 ed anni successivi, a dover provvedere agli interessi ed ammortamenti delle obbligazioni ecclesiastiche senza averne i mezzi, e dopo già cominciato l'onere del pagamento degli interessi delle nuove obbligazioni per le costruzioni ferroviarie, interessi che ogni anno andranno aumentando, per aggiungervi poi, nel 1896, anche gli ammortamenti delle obbligazioni medesime.

La prospettiva è tutt'altro che lusinghiera, ed io non so davvero comprendere come l'onorevole Magliani possa fin d'ora fare assegnamento sui cespiti da lui additati, pel'incremento delle entrate dello Stato negli anni avvenire; tanto più che, circa gli oneri futuri del bilancio, l'onorevole ministro delle finanze ha commesso qualche dimenticanza.

A cagione d'esempio, nella sua esposizione finanziaria egli non ha parlato dell'onere, accettabile sì e doveroso, ma sempre un onere finanziario, del concorso governativo per Napoli.

Non ha parlato della marina mercantile, per la quale è pure indispensabile qualche sollecito sacrificio da parte della finanza, sacrificio che sarà poi largamente remunerato dai rinvigiti commerci.

Invano l'onorevole ministro ha studiato di mitigare, nella sua esposizione, quelle che a lui stesso dovevano sembrare previsioni meno rosee dell'avvenire dei nostri bilanci.

Nè la situazione del Tesoro è più incoraggiante delle condizioni del bilancio di competenza, poiché se è vero, come lo è di sicuro, e come risulta dai documenti esibiti, che la circolazione dei buoni del Tesoro non eccede i 221 milioni, dev'essere pur notare, (il che non fu detto dall'onorevole ministro) essersi egli impegnato ad emetterne per altri 68 milioni, da consegnarsi alle Banche di emissione, con le quali ha stretto un contratto pel pagamento del debito verso la cessata Regia dei tabacchi, pagamento che le Banche assumono per conto dello Stato, all'interesse del 3.60 per cento, ricevendo in garanzia buoni del Tesoro per l'anzidetta somma di 68 milioni.

Rimane ora il quesito, se questi 68 milioni saranno compresi, come io credo debbano esserlo, nei 300 che la legge accorda come massima emissione, la quale così giungerà quasi al completo.

Non trovando più margine all'emissione di buoni del Tesoro, (i quali, anziché pagamento di debiti, dovrebbero essere una momentanea anticipazione dell'incasso delle imposte) gli è evidente

che l'onorevole ministro delle finanze dovrà ricorrere ancora ai prestiti delle Banche stesse, consentiti dai loro statuti a favor dello Stato; prestiti che eggidì salgono, nel complesso, a 51 milioni, dei 103 che lo Stato potrebbe, tutto al più, reclamare.

Ora, questa condizione di cose nel nostro debito fluttuante deve alquanto impensierirci, poichè ci avviamo sulla lubrica strada di stornare troppo dalle Banche, pei crescenti bisogni dello Stato, il danaro destinato ad aiutare l'industria e il commercio; sistema che per lunghi anni fu da noi combattuto quando governava quel partito che allora chiamavasi *Destra*, e che, anche per questo titolo può adesso chiamarsi *ministeriale*.  
(Risa a sinistra)

La tendenza a questi espedienti di cassa spiega forse le ragioni occulte di un recente progetto di legge, quello della *proroga del corso legale* di cui due arditissimi articoli pericolosi, dalla Commissione che ne riferì, furono saviamente soppressi.

Uno di essi consentiva nientemeno che la illimitata emissione della carta *fiduciaria*, che viceversa poi diventa *forzosa* fino a che dura il *corso legale*; ed a ciò consentiva a patto di un equivalente importo di riserva metallica; una specie di *punta aspirante dell'oro*, per renderlo più scarso in casa; progetto il quale snatura la stessa legge sul riordinamento bancario, che pende sotto l'esame di una Commissione parlamentare, legge proposta dall'onorevole ministro delle finanze, in tanta e male adempiuta acquiescenza alle prescrizioni della legge del 1881 per l'abolizione del corso forzoso.

Ma la sconfinata libertà di emissione venisse concessa, abolita la prudente misura del suo rapporto col capitale, noi, credendo appena di essere usciti dal corso forzoso, quasi dubitando dello temuto pericolo, come il naufrago che

Uscito fuor del pelago alla riva,  
Si volge all'acqua perigliosa e guata,

vi ci troveremo ricacciati ben presto, dopo avere iscritto nel Gran Libro ben 36 milioni di annua rendita perpetua onde liberarcene!

Io, a questo proposito, rammento che nella discussione circa l'abolizione del corso forzoso, presentando, per quanto poco valido, sinceramente il mio appoggio all'onorevole ministro delle finanze, ed ad avvertirlo pubblicamente, or fanno tre anni, come il voler abolire il corso forzoso in Italia, senza prima pensare al riordinamento degli esistenti Istituti di emissione ed alle discipline per quelli che potessero sorgere, equivaleva a rin-

novare l'intonaco di un edificio le cui fondamenta minacciano rovina. (Bene! a sinistra)

Or bene, dopo avviata, comunque, questa abolizione del corso forzoso, se anche non senza sacrifici e con qualche difficoltà, noi vediamo la grande questione della legge bancaria rimandata di anno in anno, quantunque un articolo speciale della legge del 1881, per l'abolizione del corso forzoso, facesse obbligo al Ministero di presentarla entro l'anno 1882.

Questa digressione, a proposito della circolazione delle Banche, non parrà inopportuna a chi rifletta come, dai fatti cui accennai, emerge che la situazione del Tesoro ci entra per qualche cosa nelle convenzioni ferroviarie di cui discutiamo.

Ed ora, ritornando per un momento alla esposizione finanziaria dell'onorevole ministro, io sono d'accordo con lui che alle spese soverchie, nelle quali ci siamo imbarcati, convenga mettere un argine. Ma ciò dipende dall'energia del potere esecutivo, e più specialmente da quella di chi amministra le finanze del regno. Non sono però d'accordo coll'onorevole ministro circa la possibilità, da lui affacciata alla Camera, dello stabilire fin d'ora, per gli anni avvenire, la quota di spese straordinarie da assegnarsi ad ogni singolo Ministero nei bilanci di competenza. Egli ci disse quanti milioni avrebbe accordato alla guerra, quanti alla marina, quanti ai lavori pubblici, ecc., ecc.

Ma questo parrebbe a me un dividere la pelle dell'orso; poichè, prima di tutto, occorrerebbe sapere quale sarà per essere la potenzialità dei singoli bilanci avvenire.

Inoltre, parlandosi di spese straordinarie, la stessa indole della precarietà della spesa implica la sua eventualità quasi improvvisa. E come si fa adunque a prevederne adesso l'importo, anno per anno? Dovrà questo importo essere, negli anni avvenire, sempre lo stesso?

La sola stregua per giudicare sino a qual punto si possa giungere, è quella della potenzialità del bilancio. Ma questa può variare a seconda di nuove leggi, di copiosi o deficienti redditi delle imposte, di crisi di ogni natura che possono avvicinarsi.

Ho seguito attentamente l'interessante discussione sollevatasi la scorsa domenica, a proposito della mozione dell'onorevole Lucca, circa la questione agraria. Si parlò della necessità di provvedere alle tristi condizioni attuali dell'agricoltura; a queste condizioni l'onorevole ministro delle finanze, nella sua esposizione finanziaria, accennò come a crisi transitoria, ponendosi in disaccordo coi discorsi del suo egregio collega che regge il

dicastero del commercio, il quale, nelle sue recenti escursioni in Piemonte, ha tenuto ben altro linguaggio, constatando la gravità del male davanti agli agricoltori di Mortara e Vercelli.

Uno dei rimedi più urgenti al disagio delle classi agricole sarebbe l'approvazione di quella legge della quale più non si parla da tempo, la esenzione delle quote minime dall'imposta sui terreni e sui fabbricati, progetto che da ben sei anni viene rimandato da una Sessione all'altra davanti alla Camera, e che, snaturato nell'ultima edizione ministeriale, attende sempre l'onore della discussione.

Imperocchè la questione che noi diciamo agricola, o signori, non è già quella del maggiore o del minore eventuale prodotto del vino, dei cereali, delle olive, di questo o di quell'altro raccolto.

È assai più alta la questione e pur troppo ne appaiono più costanti le cause. La variabilità dei prodotti, a seconda delle stagioni, delle condizioni atmosferiche o climatologiche e di tante altre eventualità naturali, ha sempre esistito e continuerà ad esistere, anche quando le condizioni degli agricoltori fossero prospere quali oggi non sono.

No, no; la questione agraria in Italia non va considerata, come taluno suppone, soltanto sotto l'aspetto della fluttuante produzione di questo o di quel ramo dell'industria agricola. Essa si sostanzia essenzialmente nelle condizioni del lavoro agricolo, nei rapporti tra proprietari e coloni.

Ebbene; da un lato i proprietari versano in condizioni tali, da non poter retribuire i coloni in una misura che basti al loro giornaliero sostentamento. Dall'altro lato, voi, in questo duro e difficile stato di cose, aggiungete pei piccoli possessori di un lembo di terra, che non basta a sfamarli, la spogliazione fiscale pel ritardato ricupero della imposta di una lira o due, come accade oggidì. Eppoi vi stupite e vi lamentate se le grida di costernazione di queste infelici plebi agricole vadano ogni giorno più facendosi acute, e se ormai da parecchie provincie del Regno, da Rovigo, da Ferrara, da Padova, da Treviso, da Mantova, si oda come un lontano muggito di procella imminente, cui preludono gli scioperi, aizzati non già dal consiglio di agitatori, come voi bandite, ma dal più triste dei consiglieri: la fame! (Bravo! a sinistra)

Se l'onorevole ministro delle finanze, ispirandosi alla necessità di scongiurare più gravi pericoli, verrà a proporre misure che efficacemente valgano a migliorare, se anche per vie indirette, le condizioni dei nostri coloni, io sono sicuro che

la Camera italiana saprà assolverlo, ed a costo di un sacrificio del pubblico erario.

Rammento che la grande questione dell'abolizione della tassa sul macinato fu risolta dalle Legislature precedenti, che pur non annoveravano deputati eletti da contribuenti colpiti da quella tassa; quell'abolizione si è imposta alla coscienza dei legislatori, malgrado le esigenze finanziarie, perchè reclamata dalla pubblica opinione, dalla civiltà progrediente.

A rendere meno gravoso il carico delle finanze, nei provvedimenti atti ad aiutare l'agricoltura, gioverà grandemente quella parsimonia nelle spese che invano si cerca nei bilanci testè presentati dall'onorevole Magliani.

Così vediamo che nel bilancio di previsione della spesa pel suo Ministero, dal 1° luglio 1880 al 30 giugno 1886, la spesa ordinaria si aumenta di circa due milioni e mezzo, mentre egli dovrebbe dare ai suoi colleghi l'esempio delle più severe economie. E si che di tutte le amministrazioni dello Stato, quella delle finanze meglio si presta a ragionevoli economie.

Io lo affermo, sicuro di non poter essere smentito nè dall'onorevole Magliani, nè da chicchessia in questo recinto; poichè, non esito a proclamare altamente, io predicai coll'esempio.

Infatti, dapprima come segretario generale, collaboratore dell'onorevole Depretis negli anni 1876, 1877, indi come ministro nel primo Gabinetto Cairoli del 1878, mi venne fatto, ora secondato dai capi di servizio, ora malgrado loro, di presentare i bilanci di tre anni con sensibili economie nelle spese dell'amministrazione finanziaria; economie, dico, nella spesa annuale, ammontanti a parecchi milioni; le quali in questi ultimi sei anni furono non solo assorbite, ma superate di qualche milione, come appare indiscutibilmente dal confronto dei bilanci di allora, su molti capitoli di spese amministrative, coll'ultimo bilancio che ci fu presentato.

Ma basta, o signori, di considerazioni generali suggerite dall'esposizione finanziaria.

Mi si permetta bensì di accennare come, dopo averla udita, io rinvenga il nesso tra la situazione delle finanze e le convenzioni che siamo invitati ad esaminare.

Noi riceviamo adunque 265 milioni, fra le tre Società esercenti, Adriatica, Mediterranea e Sicula, ed impieghiamo per le due prime 188 milioni, obbligatoriamente, in lavori complementari di quelle ferrovie per le quali, come risulta dalle relazioni ufficiali, dal 1876 a questa parte ab-

hanno già speso circa 200 milioni, onde dar loro un migliore assetto.

Non bastarono, ora si afferma, quei 200 milioni; ne occorrono altri 133 in nuovi miglioramenti e riassetti, per consegnare in buono stato le linee all'esercizio privato. E sia pure. Ma degli altri 132 milioni che cosa faremo?... Con essi costruiremo, dice la relazione del Ministero, le *ferrovie complementari*. Ma quante, quali sono? Dove sono descritte? Chi può togliere il dubbio, il sospetto che quei 132 milioni non siano invece destinati a rinforzare le casse dello Stato, soprattutto mediante un'operazione che si conclude, come ho procurato di dimostrare, essenzialmente all'estero? Non ha forse vagheggiato l'onorevole Magliani l'idea di riscuotere quei 132 milioni in oro, che venga ad aiutare il cambio, quel cambio in moneta metallica, il quale dalla sua stessa equazione finanziaria, dalla scemata importazione dell'oro, risulta divenuto più difficile alquanto?...

Nei 249 milioni di fondo di cassa (cifra enorme, quando si consideri il debito verso le Banche di 51 milioni ed i 221 milioni di buoni del Tesoro in circolazione, in tutto 272 milioni sui quali paghiamo l'interesse) nei 249 milioni di fondo di cassa, cifra realmente esorbitante, alla quale non si è mai, credo, arrivati dal 1866 ad oggi, si hanno, raccontò il ministro, 116 milioni di moneta metallica, e di questa 106 in oro.

Il resto è carta, o di Stato, o delle Banche.

Ora gli è evidente, a mio credere, che quando l'onorevole ministro delle finanze dice essere questa operazione, dei contratti ferroviarii, destinata a fare affluire i capitali stranieri in Italia, intendendo che affluiscano in oro, e di quest'oro egli abbisogna per rimpinguare la riserva metallica, ormai troppo scarsa, pel caso prevedibile che uno squilibrio dei cambi e un ritorno in Italia della rendita possa condurre ad una richiesta soverchia del cambio della carta in moneta metallica.

La connessione fra l'operazione proposta con la vendita del materiale mobile e la situazione finanziaria attuale, è per me fuori di dubbio, soprattutto riflettendo alla situazione di cassa, date le cifre che ci ha presentate lo stesso onorevole ministro delle finanze.

Ebbene, o signori; se questo è vero, e sarei lieto mi si dimostrasse il contrario, se questo è vero, che, cioè, sia un invocato sussidio alle attuali condizioni della finanza la stipulazione di questi contratti, io vi domando se è prudente, se è savio consiglio, se è antiveggenza dell'avvenire lo impegnarsi a così duri patti, duraturi per lo

meno 20 anni, onde riparare ad un momentaneo bisogno? Mancavano forse altri mezzi con cui provvedere, ora che il nostro credito è in fiore e mentre ristagnano i capitali in attesa di utili impieghi? O si vuole forse cullare il paese in pericolose illusioni tacendogli la verità?... Non la tacque adunque l'onorevole Depretis nella riunione privata de' suoi amici, quando disse che le condizioni della finanza reclamavano la sollecita, la immediata discussione e l'approvazione di questa legge?... Chi dei due, tra il presidente del Consiglio e il ministro delle finanze, fu più schietto nelle dichiarazioni che udimmo?...

Ma l'onorevole Depretis alle necessità finanziarie ne aggiunge un'altra, quella della situazione politica. Chi lo crederebbe, sul terreno di contratti? Eppure è così. Egli domanda alla Camera un *voto politico*; e, pur di averlo dalla maggioranza, permette che gli amici suoi, già intervenuti alle sue riunioni private, vadano dicendo che *si faranno delle concessioni*; che il periodo di 20 anni, se appare troppo lungo, potrà ridursi a quello di 15; che discuteremo poi, quando si verrà alle *tariffe*, le opportune modificazioni da introdursi nelle medesime, per favorire la produzione agricola, onde il *Mezzogiorno* non abbia a lagnarsi; che, insomma, si accomoderà tutto pel meglio, strada facendo, purchè si ottenga un *voto di massima*, purchè si approvino in *modo generico* queste convenzioni, intorno alle quali egli si affatica da ben otto anni!

Senonchè io ammetto fin d'ora, onorevole presidente del Consiglio, che i 15 anni sieno cosa già intesa tra lei ed i concessionarii, dappoichè, non correndo essi alcun rischio, potrebbero accettare le convenzioni anche per soli 10 anni e per meno ancora.

Infatti la Società delle ferrovie Meridionali rimane quello che è. La Società per la rete Mediterranea fa un buon affare investendo i suoi 135 milioni all'interesse del 5 per cento, netto da ricchezza mobile, garantito dallo Stato e col pegno in mano.

E fra le Banche confederate a costituire la Società per la rete Mediterranea taluna anzi ve ne ha che sorge ad insperato onore stipulando con lo Stato, fosse anche per un anno solo.

Cito ad esempio la Banca Subalpina di Milano, che è una figliazione di quella *Unione delle Banche*, che fu tradotta or ora a Torino in Corte d'assise, davanti alla quale l'onorevole mio amico e collega Tommaso Villa sosteneva le ragioni della parte civile, contro le malversazioni che

furono constatate dai giurati e condannate dalla sentenza, or fa circa un mese.

Del resto, se l'onorevole Depretis non ha difficoltà alla riduzione della durata a quindici anni, e se non ne hanno i contraenti, è egli poi ben sicuro che costoro accetteranno un ritocco delle tariffe?

Le tariffe vogliono dire il prodotto lordo; il ridurle equivale per i concessionari ad una riduzione della *percentuale*, e su questo terreno non ammetteranno nuove discussioni, dopochè sembrò loro di avere anche soverchiamente concesso, passate le vacanze estive, coi ritocchi, che (lo si affermò, senza provarlo, mancando alla Commissione i dati statistici negati dal Ministero) avrebbero scemato di un paio di milioni il prodotto lordo.

Ora, dopo questo precedente, se l'onorevole Depretis accetterà di ribassare, durante questa discussione, le gravose tariffe che colpiscono i prodotti del Mezzogiorno d'Italia, e la Camera sancirà col voto i ribassi, ma se gli esercenti non vi aderiranno, egli si troverà nella dura e ridicola condizione di fare dipendere dal consenso di una Società l'adempimento di un voto della Camera elettiva.

Ed abbiamo già udito l'assemblea degli azionisti delle *Ferrovie meridionali* dichiarare che autorizzava bensì alcune modificazioni, ai patti stipulati fra il suo Consiglio di amministrazione e il Governo, purchè non si tocchino quelli riguardanti la parte finanziaria, il che vuol dire gli utili che la Società si ripromette da quel contratto.

Non saprei comprendere, dopo tutto, come l'onorevole Depretis potesse ripromettersi, alla vigilia del voto, di ottenere dai contraenti quelle concessioni, che egli stesso ha dichiarato impossibili davanti alla Commissione.

Questa nuova sua arrendevolezza richiama alla memoria i voti del marinaio durante la burrasca!... (*Rumori a destra*)

Io comprendo, o signori, perchè gli egregi miei avversarii, già decisi a votare in favore delle convenzioni, affrettino col desiderio impaziente la conclusione di questo mio discorso.

Io comprendo benissimo, o signori, certe impazienze politiche, qua dentro, che sono o possono essere, più o meno legittime.

Ma, badate, vi sono delle impazienze illegittime fuori di quest'Aula, e contro queste io metto in avvertenza i rappresentanti della nazione.

Vi hanno degli uomini, impegnati in questi contratti, che stanno coll'orologio alla mano attendendo e quasi intimando l'ora, poichè hanno detto

ai nostri ministri che prima delle feste natalizie la Camera dovrà approvare, almeno in massima, le convenzioni; essi hanno bisogno di questo voto onde negoziare alla Borsa un acconto di quei lucri su cui hanno fatto assegnamento firmandole... (*Bravo! a sinistra — Risa ironiche a destra*)

Senonchè, oltre alle impazienze politiche di questo recinto, oltre a quelle della speculazione che invoca l'ora del voto ed impreca agli indugi, v'hanno, fuori di qui, o signori, altre e ben dolorose impazienze, di cui la Camera italiana deve assai più preoccuparsi. Sono quelle delle classi sofferenti, cui ho accennato poc'anzi ed alle quali non si provvede punto con questo voto politico reclamato dal Ministero. Anzi, o signori, incrementando, coll'approvazione di questi contratti, la febbre dei guadagni, dei lucri improvvisi, noi insinueremo nel paese sempre più la persuasione che soltanto alle imprese speculative nella Borsa metta il conto di affidare capitali e risparmi, mentre la nostra agricoltura langue per difetto di mezzi, poichè anche con l'ipoteca la proprietà fondiaria non trova danaro se non al 7 e persino al 10 per cento.

Ricordiamoci che, distogliendo centinaia di milioni dall'aiuto all'agricoltura per accumularli sopra obbligazioni ferroviarie destinate all'allettamento di giuochi di Borsa, noi, o signori, scemiamo il pane quotidiano alle classi agricole, che soffrono e che domandano qualche sollievo ai loro dolori! (*Bravo! a sinistra*) Queste sono le impazienze legittime, che io credo di dover segnalare alla Camera, le sole degne della sua attenzione; poichè non oso nemmeno supporre che alcuno dei miei colleghi si preoccupi delle impazienze degli affari, estranee a questo recinto. (*Bene! a sinistra*)

Or bene, o signori, il voto affrettato che si chiede, questo voto strappato... (*Rumori a destra e al centro; approvazioni a sinistra*)

**Presidente.** Non interrompano! Onorevole Seismit-Doda, ciascuno vota secondo la propria coscienza; nè si strappano mai voti in questo recinto. (È vero! è vero! *a destra e al centro*)

**Seismit-Doda.** Sì, il voto è strappato, e mi si permetta che io spieghi queste parole. Il voto è strappato, quando, (come disse l'onorevole Bonghi, giorni addietro, in un prolisso *fatto personale* che fu un vero discorso politico) anche gli avversari alle convenzioni, se parteggiano pel Ministero, devono, per ragioni politiche, approvare questo disegno di legge. (*Commenti — Bene! a sinistra*)

**Presidente.** È un suo apprezzamento, onorevole Seismit-Doda.

**Seismit-Doda.** Il voto è, o sarà strappato, quando

io vedrò l'onorevole Minghetti, che tanto strenuamente sostenne *l'esercizio di Stato*, votare per questo che il Ministero chiama *esercizio privato*. (Bravo! Bene! a sinistra)

Ebbene; sarà una grande incoerenza, questa che noi vedremo, o signori! Sì, imperocchè vedremo coloro che nel 1876, sotto il vessillo del compianto Sella, (al quale tenne fede soltanto un valoroso manipolo, con alla testa gli onorevoli Spaventa e Luzzatti) votarono per *l'esercizio di Stato*, approvare adesso la massima dell'*esercizio privato*; e, per contro, parecchi degli egroggi amici miei che siedono da questo lato (*Accenna a sinistra*), votare questo, che, con suprema ironia, chiamasi *esercizio privato*, da noi respinto, e così separarsi da noi.

E noi ci confonderemo tutti nel voto; e il paese non capirà questa strana votazione, e la definirà una vera incoerenza parlamentare. (Bene! a sinistra)

Ma, o signori, non è così che si educa la nazione a giudicare degli atti del suo Parlamento; e, se colpa vi è nel Ministero (e di colpe ne ha tante, dopo le ultime elezioni generali, l'onorevole Depretis verso il suo antico partito) se colpa maggiore vi è in lui, massima delle colpe, ella è questa: di avere confuso i criteri che distinguevano i partiti in questa Camera, di aver turbato gli animi e le coscienze, di avere sparso fra noi un triste germe di discordia, i cui amari frutti raccoglieremo per lungo tempo. (Bene! Bravo! a sinistra. — Rumori a destra)

Io rammento che, se l'onorevole Depretis, in una recente riunione privata, ha ringraziato l'onorevole Cavalletto perchè sostenne doversi affrettare ad ogni costo la *chiusura* della discussione, tirata in lungo da questi *ostruzionisti* della Opposizione, egli stesso, l'onorevole Depretis, già presidente delle adunanze della nostra vecchia Sinistra, andava un giorno gridando, nella sala delle nostre riunioni: " Sapremo ben noi tenere a dovere questa maggioranza intollerante, che non ci lascia discutere. „ Ed era quella maggioranza che adesso lo appoggia e che vorrebbe a noi imporre il silenzio. (Bene! a sinistra)

Ma il giudizio della vindice storia dirà che cosa egli abbia fatto del suo partito, chiederà conto alla sua memoria di questa dolorosa confusione di animi e di partiti che egli ha creato d'intorno a sè!... (Bravo! Bene! — Lunghi applausi a sinistra. — Vivi e prolungati rumori a destra. — Proteste a sinistra. Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore.)

(Molti deputati scendono nell'emiciclo.)

**Presidente.** Facciano silenzio. Rammento a tutti, senza distinzione, la dignità ed il decoro della Camera.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

(Molti deputati ingombrano l'emiciclo.)

Prendano i loro posti, onorevoli colleghi.

**Depretis, presidente del Consiglio.** (*Segni di attenzione*) È veramente singolare, o signori, ed ho diritto di manifestarne la più alta meraviglia, che io quest'oggi sia accusato d'impazienza per ottenere un voto politico. E da che lo desume l'onorevole Seismit-Doda? Probabilmente dai giornali.

Io ho dichiarato più volte, ed ho messo in guardia i miei colleghi, che se essi credono a quel che dicono i giornali delle intenzioni governative, il più delle volte, per quanto mi riguarda, essi saranno nel vero, se crederanno l'opposto di ciò che questi dicono. (*Interruzioni a sinistra*) Ma è proprio così.

L'onorevole Seismit-Doda ha dette molte particolarità delle mie dichiarazioni fatte in una recente adunanza della maggioranza; ma, fortunatamente, a quell'adunanza erano presenti 150 e più deputati, i quali, nella massima parte, credo, sono qui ora, ed io mi appello alla loro testimonianza onde dicano se vi sia una sillaba di vero in ciò... (No! no! a destra ed al centro — Rumori a sinistra).

L'onorevole Seismit-Doda ha creduto conveniente di tirare una bordata, di votare tutto il suo turcasso di frecce avvelenate contro il presidente del Consiglio, il quale, in fin dei conti, è interessato come capo del Gabinetto, ma non ha preso parte alla firma di questi contratti; io ne sono però responsabile sino all'ultima virgola, s'intende.

Egli ha creduto di evocare non so quali mie colpe di avere abbandonato il mio partito.

Io tengo ad una cosa sola, o signori, ad essere, cioè, coerente alle mie idee, ai miei principii, al mio metodo di Governo, ad accettare l'appoggio di tutti gli uomini, a qualunque parte appartengano, che approvano queste idee e questo metodo di Governo. (Bene!) Mi pare poi che l'onorevole Doda ha scelto male l'occasione per accusare di incoerenza il presidente del Consiglio. Io avrò occasione di dire qualche parola prima che finisca la discussione; ma, colla legge che stiamo discutendo, chi può avere il coraggio di accusare d'incoerenza il presidente del Consiglio? E non sono forse io che ho inaugurato questo sistema, *proprietà allo Stato, esercizio delle ferrovie all'industria privata*, il primo giorno

che venni alla Camera come capo di un Ministero di Sinistra? E non è questo il programma che aveva combinato con quel Gabinetto? E non sono io che ho sostenuto la discussione...

**Seismit-Doda.** Chiedo di parlare.

**Depretis, presidente del Consiglio...** della legge del 29 giugno 1876, legge nella quale è consacrato questo stesso principio? E non ho io sviluppato questo principio in due contratti, i quali non ebbero la fortuna di ottenere l'approvazione e l'assenso di uno dei componenti quel Gabinetto, ma che ebbero però l'approvazione di tutti gli altri?

Ed in appresso, ho io abbandonata un solo momento quest'idea, che era il programma, non solo tecnico, non solo speciale, della politica ferroviaria, ma che accennava ad un indirizzo intero di Governo? Ho io abbandonato questo sistema? Mai, o signoril! E quando verrà il momento in cui io potrò parlare (e mi duole che lo stato della mia salute mi abbia impedito di parlare prima e che forse sia per impedirmi di farlo per ora, ma credo che avendo l'onorevole Doda invocato un po' di pazienza per la sua salute, possa invocarla io pure, tanto più che il mio male è più manifesto del suo, perchè più visibile), quando verrà il momento, io dimostrerò, e mi sarà facile dimostrare, che, almeno in questa questione, perchè è su questa questione che ora dobbiamo decidere, nessuno può avere il coraggio di sostenere, quando io avrò spiegata la mia condotta, che io non sia stato sempre coerente a me stesso, sempre fedele propugnatore dei principii che ho proclamati e che erano accettati dal partito di Sinistra alla testa del quale sono entrato nella Camera come suo rappresentante, col primo Ministero.

**Crispi.** E come accettano quelli là? (*Accennando alla Destra*)

**Presidente.** Non interrompano. Continui, onorevole presidente del Consiglio.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Come accettano quelli là? Ma sono passati otto anni, onorevole Crispi. Vuol Ella che in otto anni le idee non camminino in questo secolo? (Bravo! Benissimo! *a destra*)

E l'esperienza fatta in questo tempo non la conta per nulla?

E poi io vedo che una parte di questi egregi uomini sostiene ancora, alleandosi all'onorevole Fortis e all'onorevole Costa, la sua teoria per l'esercizio di Stato, e validi campioni di quella teoria, l'hanno ancora conservata e strenuamente difesa. Dunque mi perdonino l'onorevole Seismit-Doda e

l'onorevole Crispi, ma io non credo di meritare l'accusa che mi fu, mi si permetta la frase, indegnamente lanciata. (*Commenti*)

**Presidente.** Onorevole Doda, Ella ha domandato di parlare per un fatto personale. La prego d'indiciarlo.

**Seismit-Doda.** L'onorevole presidente del Consiglio mi imputa di avere spostata la questione e di averlo accusato d'incoerenza.

Non è questo che io ho detto. Ho imputato di incoerenza il voto confuso che uscirà da questa discussione, perchè molti di coloro che hanno combattuto per lunghi anni l'esercizio privato, ora ne sono diventati sostenitori. Ed ho soggiunto che quest'esercizio privato, quale ci viene proposto, noi, contrarii all'esercizio di Stato, lo respingiamo.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Perchè è fatto da noi. (*Si ride*)

**Seismit-Doda.** Da chi si preoccupa dell'avvenire del nostro paese deve essere respinto questo infuosto disegno di legge.

Del resto, io ho reso anzi giustizia alla perseveranza dell'onorevole Depretis, dicendo che in questa materia egli è stato coerente, poichè durante otto anni, sino dal principio del 1877, egli si affaticò a preparare queste convenzioni, quantunque ora faccia riserva di non averle firmate. Le prime da lui concluse, appunto nel 1877, sorelle carnali del progetto attuale, erano però meno cattive, non fosse altro perchè in esse stabilivasi un canone fisso, che doveva pagarsi dalle Società allo Stato, qualunque fosse l'esito dell'esercizio.

Ed oltre a ciò, non parlavasi allora di costruzioni, da affidarsi senza guarentigie agli stessi esercenti per centinaia di milioni.

Che se l'onorevole Depretis fu coerente nella sua linea di condotta, ripresentando le convenzioni in edizione riveduta ed ampliata, io lo sono ricusandomi a seguirlo.

Imperocchè, appunto nel novembre 1877, io abbandonai il segretariato generale delle finanze dissentendo da lui nelle convenzioni ch'egli proponeva, e lo abbandonai dopo diciannove mesi, malgrado che l'onorevole Depretis mi pregasse di rimanere con cortese insistenza...

**Depretis, presidente del Consiglio.** Con mediocre. (*Parità a destra*)

**Presidente.** Facciano silenzio; non è possibile che la discussione proceda in questo modo.

**Seismit-Doda.** Quello che io affermo è misurato in ogni sillaba, o signori. L'onorevole Depretis ha un bel ricorrere alle senili facezie, od al gesto

volgare, per ottenere dalla facile ilarità dei suoi amici una attenuante alle mie parole; potrà persino, sempre celiando, tentar di smentirle, allegando che, quando egli mi scongiurava di non abbandonarlo, non erano presenti gli stenografi. (Ilarità)

Ma io faccio appello alla sua stessa onestà, alla sua coscienza, alla lunga amicizia personale di oltre trent'anni, perchè egli sorga, se gli regge l'animo, lasciate le celie, a smentirmi!

Io abbandonai adunque il segretariato generale delle finanze per le convenzioni ferroviarie del 1877, dissentendo dall'onorevole Depretis, allorchando l'egregio amico mio, onorevole Zanardelli, nella stessa occasione e per lo stesso motivo, abbandonava il Ministero dei lavori pubblici che egli reggeva con tanta lode.

Veggasi dunque se siamo coerenti ambedue. La incoerenza che l'onorevole Depretis crede essergli stata da me indegnamente imputata, io la additava invece nell'eventuale voto che la Camera pronunzierà sulla presente questione.

Ma, poichè egli ha voluto trascinarsi su questo campo delle personalità, che io avrei bramato evitare, voglia ora rispondermi se gli sembri coerenza politica il trovarsi egli seduto sul banco dei ministri a fianco dell'onorevole Ricotti (Oh! oh! — Rumori a destra); se sia coerenza il vederlo questuare, od almeno accettare, l'appoggio di coloro che egli ha per tanti anni così strenuamente combattuto? (Bene! Bravo! a sinistra)

**Depretis, presidente del Consiglio.** Non ho mai ricusato l'appoggio di nessuno.

**Seismit-Doda.** Io non ho negato che almeno, come egli dice, nella questione delle convenzioni ferroviarie l'onorevole Depretis sia stato coerente.

**Presidente.** Onorevole Doda, il suo fatto personale è oramai esaurito; se Ella fa un discorso di merito, ognuno avrà il diritto di rispondere.

**Seismit-Doda.** Non imiterò l'onorevole Bonghi, che da un fatto personale trae argomento ad un lungo discorso di merito. Ma non posso esimermi dal notare che l'onorevole Depretis disse averlo io indegnamente imputato di incoerenza. Intendo di rettificare...

**Presidente.** Si riservi di rettificare in altro momento. Per ora si limiti al fatto personale.

**Seismit-Doda.** Se mi permette di parlare, sarò brevissimo.

**Presidente.** Purchè stia al fatto personale.

**Seismit-Doda.** L'onorevole Depretis ha detto che io indegnamente l'ho imputato di incoerenza. Questo avverbio *indegnamente* mi sembra abbastanza grave perchè io possa, anzi debba...

**Presidente.** Ma non era diretto a lei; l'onorevole presidente del Consiglio ha detto che rigettava l'accusa d'incoerenza, ma non ha detto che gli fosse venuta da lei. (Rumori a sinistra)

**Seismit-Doda.** Ha detto *indegnamente*.

**Presidente.** Sì, ha detto *indegnamente*, onorevole Doda; ma lo ha detto in termini generali; non ha profferito il suo nome. Se si fosse riferito a lei, avrei fatto il mio dovere. (Rumori a sinistra)

Sieno calmi, altrimenti è impossibile ogni discussione.

**Seismit-Doda.** Veda, onorevole presidente, io sono calmo perfettamente.

Se qualche cosa mi aiuta a questo mondo è il sangue freddo in qualunque momento difficile e soprattutto nei momenti di lotta. Ciò premesso, ritorno su quell'avverbio, che ho udito rivolto a me e che io non potevo lasciar passare senza protesta davanti alla Camera.

Fu per questo che, indignato, io mi sono permesso di accennare quale sia la vera incoerenza del presidente del Consiglio, additando gli svariati colori dei colleghi che gli siedono accanto. (Bravo! a sinistra)

E ciò facendo, credo di avere, più che obbedito a un risentimento, compiuto un dovere. (Benissimo!)

**Presidente.** Così è esaurito l'incidente.

**Bonghi.** Chiedo di parlare per fatto personale. (Rumori a sinistra)

**Presidente.** Qual'è il suo fatto personale? Lo accenni. (Nuovi rumori a sinistra)

Facciano silenzio. Non è possibile che la discussione proceda in questo modo.

**Bonghi.** Io non avrei punto chiesto di parlare, se molti miei colleghi non mi avessero avvertito che nell'ultima parte del suo discorso, l'onorevole Seismit-Doda mi ha nominato, e mi ha attribuito un sentimento affatto opposto a quello che io ho...

**Presidente.** Ma i sentimenti sono cosa tutta intima, non possono dare occasione di parlare per fatto personale.

È inutile, non si va innanzi nelle discussioni, se ad ogni momento si fanno sorgere difficoltà!

Onorevole Bonghi, accenni il suo fatto personale.

**Bonghi.** Credeva che il fatto personale consistesse in ciò, nell'attribuire cioè a un collega una opinione diversa da quella che ha.

**Presidente.** Qual'è questa opinione che le hanno attribuita?

**Bonghi.** L'opinione che l'onorevole Doda mi ha attribuito, come ho potuto udire stando sul banco della Presidenza, e come mi è stato confermato da alcuni amici, è questa che nella presente questione si dovesse votare in favore delle convenzioni ferroviarie per sola ragione politica, anche quando si credessero cattive le convenzioni stesse.

Io ciò non solo non ho detto, ma il concetto mio è stato frainteso, ed è totalmente opposto a quello che l'onorevole Doda mi ha attribuito.

Se l'onorevole presidente crede che abbia ragioni per rettificarlo, parlerò; se non lo crede, mi taccio. (*Pausa*)

Dunque, o signori, io credo e ripeto, che a me pare, che ciò che i deputati dicono o scrivono fuori di quest'Aula, non debba essere citato qui a ragione di lode o di censura contro di essi. Bastano le opinioni che esprimiamo qui dentro, senza cercarle di fuori. Ma ad ogni modo quando ciò si voglia, io credo necessario che si faccia con molta esattezza.

Quale, adunque o signori, è stato il concetto mio, che è apparso all'onorevole Seismit-Doda tanto importante (e di ciò lo ringrazio) perchè lo riferisse in questa Camera? Io ho detto che in questa questione c'erano due cose da esaminare: c'erano le convenzioni stesse; e queste io ho dimostrato che a parer mio erano un equo e buon contratto, e ho dimostrato altresì come io fossi stato sempre di parere che l'esercizio privato fosse, in specie nelle condizioni dell'Italia e in un Governo parlamentare, da preferire all'esercizio di Stato.

L'altra cosa da esaminare è questa; se la presente questione sia o no necessariamente politica. Ora io ho detto che in questo rispetto bisogna fare tre considerazioni: la prima, che una proposta di questa natura, è essenzialmente politica, dappoichè quali sono le proposte che hanno un carattere politico in un Parlamento? Quelle che abbracciano un interesse generale dello Stato; e ve n'ha nessuna, che ne abbracci uno più largo?

La seconda... (*Rumori a sinistra*)

**Presidente.** Onorevole Bonghi, spieghi il suo concetto e... finisca. (*Viva l'arità*)

**Bonghi.** Onorevole presidente, dovrebbe considerare che sono i rumori di quella parte della Camera (*Accenna la sinistra*) che m'impediscono di finire e che non mi paiono davvero conformi alle teoriche che da quella parte si sostengono. (*Proteste a sinistra*)

**Presidente.** Onorevole Bonghi, io la richiamo al rispetto dei suoi avversari, com'essi rispettano Lei.

**Bonghi.** Questo io non lo vedo. Io li voglio ri-

spettare non solo nella stessa misura che fanno essi, ma in una misura quadrupla della loro. Perciò incomincino dal tenere...

**Presidente.** (*Con forza*) Incominci lei a rispettarli. (*Bene!*)

**Bonghi.** Io seguo. La seconda considerazione, adunque, è questa: che non si poteva non considerare l'effetto che avrebbe prodotto nel Governo una votazione contraria al presente disegno di legge.

La terza considerazione infine è che tutto quanto l'indirizzo dello Stato, per parte soprattutto di coloro i quali fanno maggiore opposizione a queste convenzioni, in questi otto o dieci anni, è stato tale che la conclusione ha dovuto pure esser quella alla quale ora si oppongono.

**Presidente.** E così è esaurito il fatto personale.

L'onorevole ministro delle finanze ha raccolto di parlare.

**Magliani, ministro delle finanze.** Onorevoli signori, al punto a cui è giunta la discussione, io credo d'interpretare il sentimento legittimo della Camera non facendo un lungo discorso, ma limitandomi ad alcune poche osservazioni, quali si addicono al carattere di una discussione generale. Prego la Camera di usarmi la maggior possibile indulgenza, poichè, essendo sofferente di salute, non potrei alzar di soverchio la voce.

Le questioni finanziarie implicate nel presente disegno di legge sono di tre ordini.

Le prime riguardano la bontà e la convenienza intrinseca dei patti stipulati.

È giustificata la percentuale del 62 e mezzo per le spese di esercizio accollate alle Società?

È ben calcolato il prezzo d'uso del materiale mobile che le Società comprano dallo Stato?

Sono onerosi per l'erario, oppure equi per ambedue le parti contraenti gli altri patti stipulati?

A parer mio, tali questioni furono abbondantemente chiarite e per parte della Commissione e per parte del mio egregio amico e collega il ministro dei lavori pubblici. Furono chiarite, per quanto conveniva in una discussione generale; ma lo saranno ancora meglio, e ne' più minuti particolari, allorchè si verrà alla discussione degli articoli della legge.

Un secondo ordine di questioni riguarda gli effetti delle convenzioni sul bilancio dello Stato; e un terzo finalmente si riferisce ai mezzi proposti per raccogliere il capitale occorrente alla costruzione della rete complementare.

Limiterò le mie brevi osservazioni a questi due ultimi ordini di questioni, e così avrò l'occasione di rispondere all'onorevole Simonelli, all'onorevole

Baccarini, all'onorevole Branca e all'onorevole Doda.

Noi ci siamo proposti, o signori, di assicurare il bilancio dello Stato contro le eventualità e le alea inseparabili dall'esercizio di un'azienda di carattere essenzialmente industriale, quale è appunto l'esercizio delle strade ferrate; imperocchè l'equilibrio del bilancio non si fonda soltanto sulle cifre, ma ha bisogno principalmente di una base morale e legale di stabilità e di ordine.

Idealmente gli introiti delle strade ferrate dovrebbero bastare a coprire le spese di esercizio, e fornire nel tempo stesso le somme occorrenti per il servizio degl'interessi e dell'ammortamento del capitale impiegato per costruirle. Nel tutto insieme il bilancio dello Stato non dovrebbe risentire, a cagione delle strade ferrate, nè profitto nè perdita; bene inteso, all'infuori dei vantaggi derivanti dagli effetti del miglioramento delle condizioni economiche generali del paese, ottenuti per lo incremento delle comunicazioni e dei trasporti.

Ma quanto, o signori, siamo lontani da questo ideale!

Il regno d'Italia, come potrei partitamente dimostrarvi, ha speso per la costruzione delle sue ferrovie tre miliardi cinquecentosettantadue milioni e l'entrata che ne ha ricavato supera di poco gli 867 milioni! Rimane dunque ancora scoperto un capitale impiegato di 2705 milioni equivalenti a un aggravio sul bilancio dello Stato di 156,179,000 lire, per interessi ed ammortamenti di debiti contratti, che corrispondono a più dell'ottava parte di tutta l'entrata pubblica, e a più del terzo di tutto il nostro debito consolidato.

Di fronte a questo aggravio, che ha il bilancio dello Stato, quale è la somma che si riscuote dalle strade ferrate? L'ammontare di questa entrata oscilla, come la Camera ha già udito da parecchi oratori e come del resto apparisce dai documenti ufficiali, tra i 50 ed i 60 milioni.

Però contro a una tale entrata stanno altri oneri ferroviari iscritti nel bilancio quali sarebbero: le garanzie alla Società delle Meridionali, le passività per l'esercizio delle Calabro-Sicule, e la rendita che si crea per le nuove costruzioni.

Per talguisa si raggiunge la somma di 76 milioni, una somma cioè che supera di 15 e più milioni l'entrata, oltre il servizio della rendita consolidata e dei debiti redimibili.

Non solo adunque le strade ferrate in Italia nulla danno da rivolgere al pagamento degli interessi e all'ammortamento dei capitali che furono

impiegati per costruirle, ma non danno nemmeno un'entrata sufficiente a coprire tutti gli oneri iscritti nel bilancio per la proprietà delle strade, per le spese in conto capitale e per le passività dell'esercizio.

Questa situazione di cose non può certo non impensierire chiunque abbia la responsabilità della pubblica finanza.

Tali essendo i fatti, anche a me potrebbe esser lecito domandare, parafrasando le parole di un eminente uomo di Stato del Belgio, se sia giusto ed equo che l'imposta debba supplire essa a deficienze occasionate da operazioni industriali fatte dallo Stato; se sia giusto ed equo che tutti i contribuenti, profitino o non profitino delle strade ferrate e ne godano in maggiore o minore misura, debbano sopportare le perdite e i danni che derivano allo Stato dall'esercizio delle strade ferrate.

E poichè ho fatta questa citazione e l'esempio del Belgio è stato ricordato in vario senso da egregi oratori in questa Camera, io ho voluto rileggere un'importante discussione, avvenuta nell'aprile del 1880, alla Camera dei deputati di quel paese, allorchè, discutendosi il bilancio de' lavori pubblici, fu sollevata la questione ferroviaria dal punto di vista delle finanze dello Stato.

In quell'occasione, l'egregio ex ministro Graux ebbe a far notare che le spese e le entrate delle ferrovie, rappresentano nel Belgio il 36 per cento di tutto il bilancio, 100 milioni su 275, cioè una parte molto cospicua e tale che un turbamento nell'esercizio avrebbe potuto compromettere l'assetto dell'intero bilancio. Lo stesso ministro, dopo aver dimostrato che in nessun paese d'Europa si riscontrano favorevoli condizioni come nel Belgio per un buono e sicuro esercizio delle strade ferrate da parte dello Stato, avvertiva i pericoli a cui, cionondimeno, lo stesso Belgio era esposto, notava le incertezze e le alea dell'esercizio di Stato, e a suffragare il suo asserto rammentava come nei sette od otto anni che precedettero il 1880 gli introiti delle ferrovie belghe hanno persino presentato degli spostamenti di 20 milioni, prescindendo dai 5 milioni di deficit annuale fra l'entrata e la spesa che si verificò, in media, fra il 1872 e il 1879 e che rese necessario un aumento nelle tariffe dei trasporti.

Potrei citare altri esempi e l'opinione di un uomo eminente nelle scienze economiche e nell'arte della finanza, un ministro francese contemporaneo, il Say, il quale non ha esitato ad affermare e nei libri e alla tribuna non essere possibile un bilancio perfettamente equilibrato presso una

grande nazione, che assuma l'esercizio di vaste reti ferroviarie.

Ma io voglio parlare breve e perciò lascio gli accessori, e trascuro tutto quello che non entra direttamente nell'argomento.

Noi ci siamo proposti dunque di trovare una via per sottrarre il nostro bilancio dalle alee dell'esercizio ferroviario. Parecchie perdite e delusioni abbiamo avuto anche noi e si può prevedere che ne avremmo di molto maggiori se si estendesse l'esercizio di Stato ad altre reti.

L'onorevole Simonelli, nel suo sottile ed acuto discorso, che io udii con molt'attenzione, e dopo di lui l'onorevole Baccarini, e oggi l'onorevole Doda, hanno detto che colle convenzioni si assicura il bilancio delle Società, non quello dello Stato: imperocchè, a loro avviso, la percentuale delle spese di esercizio è così larga, da coprire anche tutte le eventualità contrarie che possono gravare sull'esercente; mentre le alee che restano a carico dello Stato, proprietario delle ferrovie, non sono coperte dai fondi di riserva, insufficientemente dotati.

Debbo confessare che, se la cosa fosse così e non altrimenti, i contratti sarebbero cattivi. Ma, invece, vi fu dimostrato che la percentuale per le spese di esercizio corrisponde alla esatta verità e realtà delle cose, e non ha tale larghezza che basti a coprire ogni sorta di alee e di perdite eventuali; le quali, me lo consenta l'onorevole Doda, non sono poche nè di lieve natura. La previsione di un rincaro nel prezzo dei carboni non è una previsione arrischiata; bensì una ipotesi molto verosimile. E non si può non tener conto delle conseguenze che possono avere le epidemie; le crisi industriali; le crisi agrarie; le guerre combattute dentro e fuori del paese; imperocchè, è bene avvertirlo, col capitolato non si dà diritto a indennità, per danni di guerra, alle Società, quando questi danni colpiscono la industria ferroviaria in modo indiretto, siccome colpiscono tutte le altre industrie. L'indennità si concede in questi casi, solo nei danni occasionati in seguito a ordini delle autorità governative, per prescritta sospensione del traffico o per requisizione del materiale mobile.

Di tutto ciò bisogna tener conto: trattasi di contingenze aleatorie non solo possibili e prevedibili, ma probabili, nel periodo di 20 anni. E oltre a queste alee c'è un maggior onere futuro ma certo per le Società, derivante dalla tendenza irresistibile all'aumento delle mercedi e del costo della mano d'opera.

Se ciò è vero, come dunque si può sostenere che le Società sono garantite da qualunque alea o perdita, colla percentuale del 62 e mezzo per

cento? E non restano inoltre a carico delle Società i danni che, per forza maggiore o per caso fortuito, possono cadere sul materiale mobile di loro proprietà, *quia res perit domino*?

Lo Stato invece resta liberato e da pericoli di queste alee probabili e da quella certezza di maggiori spese, nonchè dai danni, a cui può essere ed è soggetto il materiale mobile, che dev'essere riparato.

Restano da considerare le alee che stanno a carico del proprietario. E qui vi fu dimostrato con ragioni molto evidenti da parte dell'onorevole Curioni, che esse sono molto più prevedibili di quelle a cui va incontro l'esercente. Sono alee che si possono stabilire con criteri predeterminati e tecnici, per guisa che è più difficile errare nella previsione loro, che non in quella che riguarda le altre. E poichè dalle stringenti dimostrazioni che vi furono fatte risulta che i fondi di riserva sono sufficientemente dotati per fronteggiare queste alee, che, come ho detto, sono fondate sopra criteri tecnici positivamente determinati, così si può ritenere che, mentre lo Stato viene liberato dalle eventualità pericolose e non prevedibili derivanti dall'esercizio delle strade ferrate, esso si è assicurato eziandio, nei limiti della umana saviezza e previdenza, contro quelle altre che stanno a suo carico come proprietario delle strade medesime.

Non è dunque vero che le Società sieno garantite da ogni eventualità e non si assicuri il bilancio dello Stato; anzi è vero precisamente il contrario: si garantisce, cioè, il bilancio dello Stato contro l'avverarsi di pericolose oscillazioni, e le Società rimangono esposte a tutte le alee dell'esercizio, e a tutte quelle della conservazione e del mantenimento del materiale mobile.

Bisogna, o signori, aumentare le entrate delle strade ferrate, stimolando l'aumento del traffico e diminuendo nel medesimo tempo le spese d'esercizio. A questo doppio scopo contribuisce potentemente l'interesse delle Società, associato a quello dello Stato.

Ma anche a questo riguardo furono fatte obiezioni. L'onorevole Simonelli osservò che se lo Stato spende qualche cosa di più nell'esercizio ferroviario, quest'eccesso di spesa serve a rendere migliori i servizi, e con ciò giova a tutti; che se, all'incontro, le Società fanno delle economie, le fanno a danno del servizio e del pubblico per accrescere il loro utile.

Mi permetta che gli dica, l'onorevole mio amico personale Simonelli, che quest'argomento è appariscente, ma non è vero.

Difatti, in primo luogo stanno a garanzia del servizio le chiare disposizioni dei contratti, per le quali le Società sono obbligate a mantenere lo stato presente; nulla possono diminuire, nulla modificare, anzi hanno l'obbligo di migliorare la condizione del servizio.

Io spero che la Camera vorrà essere persuasa che l'amministrazione dei lavori pubblici, a chiunque sia affidata nel periodo dei venti anni, avrà energia sufficiente per invigilare e riscontrare che le Società adempiano ai patti stipulati. Non v'è da temere che esse li trasgrediscano. Ad ogni modo, la Camera avrà sempre dinanzi un Governo responsabile a cui chieder conto della inefficacia dell'azione sua sulle Società, ove, per avventura, queste contravvenissero ai patti stipulati.

Ora, da una parte il servizio non soffrirà qualsiasi danno, e dall'altra parte è da notare che lo Stato parteciperà ai maggiori lucri delle Società ferroviarie.

In vero, quando i lucri delle Società avessero raggiunto il 7.50 per cento lordo dell'imposta di ricchezza mobile (il che vuol dire 6.75 al netto, se non erro), lo Stato parteciperebbe alla metà della somma eccedente.

Quindi non si può dire che il vantaggio derivante dall'economia di spese sia devoluto per intero a beneficio delle Società assutrici.

In fine non è da pretermettere questa considerazione: che quando, dopo i 20 anni, lo Stato o rientrerà nell'esercizio diretto delle ferrovie o le riconcederà in appalto, le troverà in condizioni assai migliori: e troverà un servizio meglio disciplinato, meglio regolato, e tale insomma da rispondere al principio cardinale dell'economia e della finanza, che è quello di ottenere, col minore sforzo, il miglior possibile risultamento.

Ma ora vengo ad una parte che più direttamente concerne l'amministrazione delle finanze.

Signori, per virtù di questi contratti, entreranno nelle Casse dello Stato 265 milioni.

L'operazione per la quale si otterrà questa entrata è un prestito? La domanda fu ripetuta tante volte, e fu sempre risposto: che qui non trattasi di un prestito, i 265 milioni rappresentando il prezzo del materiale mobile, che lo Stato vende alle Società esercenti. Questa vendita fu suggerita dalla Commissione d'inchiesta come condizione essenziale per un buon regime ferroviario, e fu proposta eziandio nel progetto di massima dell'onorevole Baccarini.

Ripeto adunque che quella somma rappresenta il prezzo della vendita che lo Stato fa del suo materiale; in altri termini essa rappresenta la

utilizzazione di un capitale ora giacente nelle mani dello Stato.

Se così è, sul bilancio dello Stato non potrà figurare nessun interesse come corrispettivo del capitale anzidetto; e per verità sarebbe assurdo pagare un interesse sul prezzo della cosa venduta. E tale assurdo, me lo permetta l'onorevole Doda, non è consacrato nei contratti attuali.

Tuttavia, come sarebbe assurdo inscrivere nel bilancio dello Stato un interesse, qualunque esso sia, per questo capitale, che è prezzo di cosa venduta, sarebbe altrettanto assurdo il supporre che le Società esercenti non avessero da prelevare dal prodotto lordo delle ferrovie una somma corrispondente al prezzo d'uso del materiale mobile di loro proprietà, col quale è fatto l'esercizio: essendo a tutti noto che il materiale mobile è uno dei coefficienti essenziali del reddito delle strade ferrate.

Fra le spese adunque bisogna calcolare anche il prezzo d'uso del materiale che le Società hanno comperato dal Governo. E questo prezzo fu ragguagliato al 5.79 per cento del capitale versato dei 265 milioni. Ma il 5.79 si riduce nel fatto a circa 5 per cento. Se si detrae l'imposta di ricchezza mobile, stabilita nell'aliquota del 13.20 per cento, e se si tien conto di uno o due centesimi di spesa di riscossione (perchè l'imposta in questo caso si riscuote non mediante ritenuta, ma mediante ruolo) e della tassa di circolazione, che si adegua al 12 per mille, il 5.79 diventa 5 per cento o poco meno.

Ora, questo prezzo d'uso, che si ragguaglia all'interesse del capitale impiegato nell'acquisto del materiale in ragione del 5 o circa, è forse esorbitante?

Si è osservato che esso è superiore a quello che si ritrae dall'investimento in rendita pubblica, ed è vero, perchè la rendita pubblica dà, adesso, 4.50 o 4.60 per cento.

Ma, o signori, non v'è paragone possibile tra un investimento e l'altro. La rendita pubblica assicura al possessore la disponibilità completa, in qualunque tempo, del suo capitale; essa si può negoziare dovunque, su tutti i mercati del mondo, si può dividere, si può riunire, si può ipotecare; invece qui si tratta di un capitale investito ed immobilizzato per 20 anni. Non basta: la rendita pubblica non è soggetta a nessuna eventualità di qualsivoglia natura. Invece qui si tratta di un capitale industriale, che è soggetto alle alee dell'industria.

Infatti, se si verifica alcuna delle contingenze di cui feci cenno (ed è certo che nel corso di 20 anni non una, ma parecchie se ne potranno verifi-

carsi), è evidente che il 62 e mezzo per cento non basterà a coprire le spese di esercizio, e l'interesse del capitale dal 5 scenderà al 4 e mezzo, al 4 per cento e potrà ridursi a zero, se per avventura l'esercizio delle strade ferrate fosse rovinoso per le Società; imperocchè anche il fallimento delle Società è un'ipotesi prevedibile in una impresa tanto difficile, e così soggetta ad incertezze di varia natura.

Laonde non mi par davvero possibile il citato paragone fra l'investimento in titoli di rendita e quello nel materiale delle strade ferrate.

Ma prescindendo da ciò si è giunti persino a dire: come mai l'onorevole Magliani, che, come ci ha detto, ha negoziato i buoni del Tesoro al 3 per cento intende ora pagare il 5.79 (che veramente diviene 5) alle Società? E qui occorre appena che io osservi come non sia possibile istituire un paragone tra i buoni del Tesoro, i quali hanno un investimento di pochi mesi, con un investimento della natura di quello rispetto al quale in questo momento stiamo ragionando.

E, d'altra parte, credete voi, o signori, che se la somma circolante di buoni del tesoro, da 300 salisse a 600 milioni, sarebbe possibile pagare su di essa un interesse così tenue? Non v'ha dubbio che si salirebbe al 5 e più per cento; e anche ammesso che così non fosse, domando io se sarebbe possibile una finanza fondata sopra tali criteri? Sarebbe egli possibile fare le spese dello Stato col l'aumento del debito fluttuante, senza avere la contropartita attiva proveniente da imposte, o derivante da risorse straordinarie di qualunque natura?

Io veramente od ho smarrito qualunque retto senso finanziario, o non posso comprendere il ragionamento di coloro, i quali citavano ciò che io dissi, nella esposizione finanziaria, a riguardo dei buoni del Tesoro, per servirsene come dimostrazione che l'interesse del 5 per cento che si paga alla Società, quale corrispettivo di una operazione industriale, sia esagerato.

Ma a che serviranno questi 265 milioni? Ecco la questione posta da parecchi giorni in questa Aula; il punto sul quale ha tanto focosamente parlato l'onorevole Doda. Perchè lo Stato riceve questi 265 milioni? Quali misteri vi sono qui, domandava l'onorevole Branca? Ne avete bisogno per coprire il deficit del bilancio? (E a questo proposito si citava una frase, molto male interpretata, dell'onorevole presidente del Consiglio.) Ne avete bisogno per far venire danari dall'estero, affinché i cambi ci sieno meno sfavorevoli? O

forse perchè temete che l'abolizione del corso forzoso possa correre qualche pericolo?

Mi sia permesso di dire che tutti questi sono dubbi fantastici. Noi, signori, (l'ho già detto nella esposizione finanziaria e lo ripeto oggi) non abbiamo bisogno dei 265 milioni per coprire alcuna deficienza, imperocchè il bilancio basta a se medesimo anche come è ora, e basterà ancor meglio, se il Parlamento appoggerà l'indirizzo finanziario da me enunciato nella recente esposizione.

Non ne abbiamo bisogno neppure per assicurare la nostra operazione, per verità assicurata da un pezzo, dell'abolizione del corso forzoso. Su ciò non vi ha ombra di pericolo, nè argomento di dubbiezza.

Ed io qui dichiaro francamente (*Segni d'attenzione*) che se il bilancio dello Stato avesse bisogno di risorse straordinarie; e si trovasse veramente in disequilibrio, io non verrei a proporvi nè un prestito, nè un'alienazione di sostanze patrimoniali; ma avrei il coraggio di chiedervi qualche nuovo sacrificio pei contribuenti, i quali già diedero tante prove di patriottismo e di abnegazione; e sarei pronto a cedere il mio posto a chi avesse un'opinione contraria. Io cederei volentieri, con la tranquillità di colui che ha la coscienza di aver compiuto il proprio dovere.

Non si tratta dunque di provvedere ai bisogni del bilancio, o di sostenere l'abolizione del corso forzoso. Ma perchè cercare scopi reconditi se lo stesso progetto di legge che avete dinanzi vi dice chiaramente e tassativamente la destinazione che sarà data a questo capitale?

Questo capitale servirà, per 146 milioni, a fare i lavori di assetto e miglioramento delle linee esistenti, nel periodo di quattro anni, e per il di più servirà per le costruzioni delle reti complementari.

Ecco dunque rivelato il grande mistero!

Orbene, se noi non avessimo questo capitale, dovremmo pur fare i 146 milioni di spese per l'assetto delle linee, e dovremmo pur provvedere alle nuove costruzioni per un anno. D'onde attingeremmo i mezzi? Dovremmo evidentemente fare appello al credito, ed emettere rendita consolidata.

Vi par egli indifferente l'utilizzare un capitale che lo Stato ha nelle mani, anzichè fare appello al credito e contrarre un debito? L'alto corso del nostro consolidato non deriva appunto da ciò, che il mondo finanziario ha avuto e ha ancora fiducia nella seria volontà del Governo e del Parlamento di chiudere il Gran Libro?

Comprendo che, ove le Società non prelevas-

sero il 5.79 per cento lordo, questa somma entrerebbe nelle casse dello Stato, e basterebbe al servizio dell'interesse del prestito. Ma a quali condizioni si contrarrebbe questo prestito? Quale sarebbe il saggio dell'emissione? Qual fede potrebbe più prestare il mondo finanziario alle nostre promesse di chiudere il Gran Libro? E in tutti i casi non è sempre preferibile utilizzare un capitale che si ha nelle mani, al contrarre un nuovo prestito?

L'onorevole Doda si è spinto sino a supporre, anzi addirittura ad affermare, che questi 265 milioni occorressero pei bisogni di cassa. Io dissi nell'esposizione finanziaria, che il fondo di cassa ascende a 248 milioni, ch'esso è aumentato di 113 milioni dal 1877 al 1883, e indicai partitamente le ragioni di questo aumento, trattandosi di un fatto che velli mettere in luce intera, e a piena notizia di tutti. Dissi che tale aumento era giustificato, innanzi tutto, dall'incremento delle spese, poi dalla necessità di avere un'abbondante riserva metallica, per le ragioni a tutti note. Aggiunsi che abbiamo un fondo morto di 26 milioni in piastre borboniche e altre monete fuori corso; e in fine una quantità di biglietti presentati al baratto, che non sono disponibili se non quando, fatte le operazioni opportune, possono venire cambiati in valuta metallica. Diedi pure altre convincentissime spiegazioni.

Tutto ciò giustifica il perchè siamo giunti ad un fondo di Cassa accresciuto di oltre 113 milioni. Io stesso però dichiarai che per la grande fiducia di cui, all'interno e all'estero, è circondata l'abolizione del corso forzato e per la esiguità delle domande di cambio dei biglietti di Stato (non più di 18 milioni in circa 20 mesi), da qui innanzi si potrà tesoreggiare un po' meno di fondo metallico ed utilizzarne una quantità maggiore per i bisogni del servizio pubblico. Vede dunque l'onorevole Doda che egli è così lontano dal vero, ritenendo che noi abbiamo bisogno di far venire moneta dall'estero, che anzi, come dissi: il fondo metallico tesoreggiato è esuberante ai bisogni del cambio dei biglietti di Stato.

Si è affermato per altro che, coll'operazione dei 265 milioni, si avrà il vantaggio di tenere in circolazione una quantità minore di buoni del Tesoro. È vero; ma si badi però che questo è un vantaggio consequenziale. Evidentemente quel capitale non sarà speso in un momento, ma in quattro anni; e intanto emetteremo tanti buoni del Tesoro di meno, per quanta sarà la somma che resterà in cassa; e noi abbiamo conteggiato quest'utile a beneficio del Tesoro: ma che per ciò? Prova

forse questo che provvediamo all'assetto delle ferrovie per ottenere un vantaggio di cassa? No: questo vantaggio di cassa è una fra le varie conseguenze, e non certo la principale, della grande operazione che noi proponiamo.

Se nonchè, l'onorevole Doda ha preso occasione da questo disegno di legge per scorrere un po' rapidamente, a sbalzi, il campo tracciato dall'esposizione finanziaria. Egli ha presentato alla Camera parecchi apprezzamenti, che chiamò sintetici, ma che, se me lo consente la Camera, si possono meglio definire: affermazioni. Egli affermò ma non dimostrò.

Ne do qualche esempio.

Il bilancio del Ministero delle finanze, egli disse, è aumentato di due milioni. È vero; ma sa perchè, onorevole Doda, è aumentato? Perchè il prodotto delle imposte e le spese di riscossione crescono in corrispondenza all'aumento dell'entrata.

**Seismit-Doda.** Quello è uno dei coefficienti.

**Magliani, ministro delle finanze.** È uno dei coefficienti; ma se l'onorevole Doda ha la bontà di esaminare uno per uno i titoli di questo aumento di spesa di 2 milioni, vedrà che non vi è nessun aumento per personale, non vi è nessun aumento per spese di ufficio, nessun aumento per spese facoltative, molto meno per spese voluttuarie, che sono state sempre ignorate dalla amministrazione delle finanze; vedrà che nonostante il grande incremento dell'entrata pubblica, le spese di riscossione non sono aumentate che in scarsa misura, e che questo prova che si amministra bene.

Presciudendo da ciò, io non mi sono stancato dal raccomandare un programma di limitazione delle spese straordinarie. Ebbene, l'onorevole Doda dice al Parlamento: è inutile codesta raccomandazione; siete voi i colpevoli che presentate i progetti di spesa.

Lo so, la responsabilità è del potere esecutivo. Ma il potere esecutivo ha esposto al Parlamento la situazione della finanza quale essa è, ed ha annunciato il nuovo indirizzo, nel quale vuole entrare per stabilire la solidità e l'equilibrio permanente del bilancio dello Stato. Ora è necessario che il Parlamento consenta nell'indirizzo che il Governo gli addita. Il Parlamento può aprire una discussione sull'esposizione finanziaria, può combattere tutti i criteri che io ho esposti e votar contro; ed in tal caso naturalmente la politica finanziaria del paese sarà un'altra.

Perchè non ho sollecitato la discussione della legge per la tassa militare? Ne dissi i motivi. Io feci premura perchè fosse messa all'ordine del

giorno; ma la legge sull'insegnamento universitario occupò la Camera per due mesi; poi vennero in discussione i bilanci e altre leggi di urgenza prevalente e mancò il tempo. Non si deve dunque attribuire a mia colpa l'indugio, e molto meno, onorevole Doda, devesi attribuire al desiderio da parte mia di rimanere a questo banco, trattandosi di un progetto di legge sul quale la maggioranza della Commissione aveva contrariamente riferito. Io sarei stato lieto allora come ora di cadere sopra quel progetto di legge, persuaso come sono di averlo accuratamente studiato e di averlo presentato alla Camera con perfetta e sicura coscienza.

Avete aumentato il personale del Debito pubblico di 72 straordinari, disse l'onorevole Doda. La Camera conosce i motivi di questo provvedimento. Si trattava di un'atto di giustizia, anzi di umanità, che fu raccomandato vivamente dalla Camera stessa e sollecitato dalla Commissione del bilancio. La spesa del bilancio non è aumentata; vi sarà, è vero, l'onere della pensione per nuovi ammessi; ma sarà un onere lontano e non credo che l'amministrazione finanziaria dello Stato potrà esser danneggiata da questo provvedimento così acutamente censurato.

Ha detto ancora l'onorevole Doda, che quando comincerà l'ammortamento delle obbligazioni ecclesiastiche non vi saranno più i beni. Con questa osservazione egli ha dato una smentita, senza prove, all'asserzione contraria che io ho fatta nell'esposizione finanziaria.

Vi ho citato la relazione della Commissione centrale di sindacato dell'Asse ecclesiastico, ho citato eziandio i conti che sono allegati a quella relazione, ed ho dimostrato come rimarranno ancora 60 milioni di beni da vendere, e una somma, di cui ora non rammento l'entità, per residui prezzi dei beni venduti, i quali saranno riscossi durante il periodo dell'ammortamento; avvegnachè, non si tratta soltanto dei beni esistenti, ma anche dei residui prezzi dei beni venduti, che vengono pagati ratealmente, a' termini della legge del 1867.

Non avete calcolato, dice l'onorevole Doda, gli oneri derivanti dalla legge per Napoli. A questo proposito debbo prima di tutto avvertire che quella legge non è ancora votata, e che ad ogni modo io ho detto nella mia esposizione finanziaria che, ove fosse accolto il piano da me proposto di consolidamento del bilancio, resterebbe un margine disponibile di circa 16 milioni all'anno, col quale si potrebbe far fronte a parecchi bisogni pubblici. Fra questi sarà certamente l'annualità di

165,000 lire, per il primo anno del prestito a favore di Napoli, e vi saranno compresi anche altri oneri derivanti da disegni di legge, che sono davanti alla Camera, o che potranno essere in avvenire presentati, per imprescindibile necessità pubblica.

Spero poi che l'onorevole Doda esprimerà a suo tempo quali sieno le angosce dell'animo suo per il cattivo avviamento dato alla circolazione bancaria.

Egli mi ha rimproverato vivamente di non avere affrettato la discussione del disegno di legge relativo agli Istituti di omissione.

Ma egli sa che il progetto di legge è allo studio presso la Commissione parlamentare. Se fu proposta, nel progetto di legge di proroga del corso legale, presentato d'accordo col ministro d'agricoltura e commercio, una disposizione speciale già compresa nel disegno generale di legge bancaria, significa ciò forse che colla disposizione inserita in quel progetto il Governo abbia voluto contraddire al progetto generale? Mi pare che ciò significhi appunto l'opposto; vale a dire che tra tutte le disposizioni comprese nel progetto di legge organica una ne è stata scelta, la quale pareva urgente, ed abbiamo pregato la Camera di volerla approvare in occasione della proroga del corso legale.

Non vi è dunque contraddizione per parte del Ministero.

*(Interruzione dell'onorevole Doda.)*

Ma, onorevole Doda, io espongo i fatti.

L'onorevole Doda mi ha inoltre censurato perchè, nella esposizione finanziaria, non ho stabilito la competenza delle spese straordinarie per gli anni avvenire.

Ma ciò appunto io ho fatto; io ho provato che, secondo i dati risultanti dai consuntivi degli esercizi scorsi, abbiamo una disponibilità per spese straordinarie di 88 milioni, compreso il carico degli ammortamenti. Ho detto: questa è la potenzialità attuale del bilancio, e bisogna che le spese straordinarie sieno ripartite in modo che si entri in questa somma. Se il bilancio lascerà in seguito un maggior fondo disponibile, soltanto allora si potrà largheggiare di più.

Quanto alle quote minime, delle quali ha parlato l'onorevole Doda, io non ho che a riferirmi al progetto di legge, che ebbi l'onore di presentare alla Camera, e che è già innanzi ad una Commissione parlamentare che lo studia. Quando la Commissione avrà riferito, potremo fare un'ampia discussione in proposito, e voglio sperare che l'onorevole Doda non sarà, in quella occa-

sione, divergente dalle opinioni esposte dal Ministero.

Ad ogni modo noi avremo occasione, l'onorevole Doda ed io, di discutere largamente la questione finanziaria in altro momento, poichè io credo che egli stesso non abbia inteso di discutere quest'oggi; ma soltanto di farmi delle accuse indeterminate.

**Seismit-Doda.** L'ho messo in sull'avviso.

**Magliani, ministro delle finanze.** Mi ha messo in sull'avviso; sta bene; ma non ha fatto una discussione. La faremo quando egli vorrà. Ed avrò, spero, non lontana occasione di rispondere anche ad alcuni apprezzamenti dell'onorevole Marcora. Frattanto rientro nel soggetto finanziario della legge in discussione.

Parecchi oratori, specialmente l'onorevole Baccarini e un po' anche l'onorevole Simonelli, sollevarono molte critiche a proposito del prospetto allegato 19, cioè sul conto degli effetti delle convenzioni sul bilancio.

Dirò poche parole intorno a queste critiche, perchè non credo che sieno meritate.

In primo luogo l'onorevole Baccarini si sforza a dimostrare erronee le previsioni circa l'aumento del prodotto, su cui si fondano i computi del Ministero.

Io debbo avvertire che se il prodotto iniziale di 212 milioni fosse raggiunto un anno prima od un anno dopo, non sarebbe un gran che; la logica dei computi rimarrebbe egualmente. Tuttavia non voglio fermarmi ad una risposta così generica e fatta in via preliminare; ma vengo ad esporre alla Camera quali sono le basi dei calcoli di previsione fatti dal Ministero.

Ecco queste basi: Nel 1883 i prodotti accertati delle strade ferrate furono 192,399,586, con un incremento, su quelli del 1882, di 6.70 per cento. Ora pel 1884-85, cioè per un periodo di diciotto mesi, dal 1º gennaio 1884 al 30 giugno 1885, noi abbiamo preveduto un prodotto lordo di 210,713,250 lire, vale a dire un aumento di 18 milioni di prodotto per diciotto mesi, o di un milione al mese.

Quali sono i fatti che possono confortare una tale previsione? Abbiamo già la somma del consuntivo per il primo semestre del 1884, nel quale è stato accertato un prodotto lordo di 94 milioni. Ma siccome il primo semestre dà il 46 per cento dell'entrata totale dell'anno solare, così, facendo un'equazione sul prodotto del primo semestre per trovare la somma dell'intero anno, è chiaro che l'intero anno dovrebbe darci 204 milioni: quindi un aumento di 12 milioni. Se a questi 12 milioni si aggiungono i 6 milioni di au-

mento pel semestre 1885, che si prevedono seguendo gli stessi criteri, si raggiungono i 18 milioni di aumento, s'arriva cioè alla previsione dei 210 milioni.

Ma, o signori, se è ammissibile questo calcolo allorchè si tratta di fare le previsioni di un bilancio (mi rincresce di annoiare la Camera) (*No! no! — Parli! parli!*), perchè l'entrata del bilancio si suole prevedere d'ordinario prendendo per base gli accertamenti dell'anno o degli anni immediatamente anteriori; il calcolo medesimo non poteva costituire una base razionale per conti che debbono riferirsi a molti anni avvenire. Ed ecco perchè, dovendo noi presentare un fondamento di calcolo, che servisse di norma alle previsioni di più anni avvenire, non ci siamo fermati alle ultime esperienze; ma siamo rimontati indietro, tenendo conto delle medie.

Giovandoci degli elementi di fatto relativi al quadriennio 1879-82, abbiamo trovato che la media dell'incremento non era del 6 per cento, quale sarebbe l'incremento preveduto per i diciotto mesi, ma soltanto del 4.49. Non ci siamo nemmeno contentati di questa diminuzione, e siamo scesi anche più giù, arrestandoci a un'aliquota del 3.50.

Pare dunque che siamo stati molto cauti, molto prudenti, quasi pessimisti nelle nostre previsioni. Mentre l'anno 1884-85 ci dà un incremento del 6 per cento rispetto all'anno anteriore; mentre la media del quadriennio anteriore era del 4.49, noi prendiamo per base del calcolo una media soltanto del 3.50; e in ragione di questa facciamo tutte le previsioni dell'avvenire. In altri termini, con questa media, calcoliamo che l'incremento del prodotto delle strade ferrate possa bastare a darci l'interesse e l'ammortamento per 30 milioni di più destinati in aumento delle costruzioni annuali, e ciò per vari anni. Dopo un certo periodo di tempo, il maggior introito sorpasserà i bisogni del servizio dei prestiti, ed allora si potrà costituire un fondo per la diminuzione delle tariffe.

Quindi la Camera vede che il prospetto degli oneri e dei vantaggi per l'avvenire, non è fondato sopra una base erronea od ottimista, ma accogliendo la ragione del 3.50 per cento; mentre, lo ripeto, abbiamo avuto un incremento maggiore del 6 e mezzo, da un anno all'altro; e la media del quadriennio è del 4.49 per cento.

L'onorevole Simonelli osservò eziandio che, in questo conto, si calcola a vantaggio della tesoreria la imposta di ricchezza mobile da riscuotere sui titoli delle Società, siano azioni od obbligazioni. Egli non trovò giusto il computo di un tal bene-

fizio, imperocchè se questo capitale, disse egli, non fosse investito nell'azienda ferroviaria, sarebbe investito in qualche altra cosa e si otterrebbe sull'impiego la tassa di ricchezza mobile. Mi permetta l'onorevole Simonelli di fargli notare che il suo ragionamento praticamente non regge. Prima di tutto c'è diversità di aliquota in vari altri impieghi, poichè il capitale investito in obbligazioni paga il 13.20 per cento, mentre il capitale altrimenti investito paga in molti casi un'aliquota minore; in secondo luogo è evidente che quando il capitale non prende una forma tassativa e precisa, d'investimento, ma è rappresentato da impieghi fugaci, passeggeri, incerti, sfugge facilmente all'imposta. Se così non fosse, forse una gran parte del capitale italiano emigrerebbe all'estero, non essendo, a mio avviso, possibile che tutto il capitale circolante in Italia possa sottostare ad una imposta così grave, come quella stabilita dalla legge d'imposta sulla ricchezza mobile.

Oltre a ciò, non vi è una grande quantità di capitale inerte che cercherà questo impiego? Non vi è il capitale straniero, di cui è stata tanto lamentata l'invasione nel nostro paese?

Ma checchè sia, di queste ragioni, mi ammetterà l'onorevole Simonelli che, allorchando si fa un conto di bilancio, è necessario registrare tutti i vantaggi e tutte le perdite, tutte le entrate e tutte le spese, senza aver riguardo alle cause estrinseche che potrebbero far realizzare gli stessi vantaggi sotto un'altra forma, o avverare le stesse perdite, pure sotto altra forma, nel caso che l'operazione sulla quale si fonda il bilancio non si facesse.

Lo stesso onorevole Simonelli dava poi una grande importanza all'entrata del bilancio per la imposta di ricchezza mobile, allorchè rimproverava ai compilatori del prospetto di non tener conto della diminuzione di codesta entrata, per effetto dei graduali ammortamenti delle obbligazioni da emettere per le nuove costruzioni.

Ed è vero: trattasi di una lacuna del prospetto; la quale si spiega facilmente, quando si pensa che il prospetto medesimo non abbracciava che poco più di 10 anni, e si toccavano soltanto i primi anni dell'ammortamento, durante i quali siffatta diminuzione di entrata sarebbe appena sentita.

Ma, ad ogni modo, se l'onorevole Simonelli trova giusta la censura per non aver tenuto conto della diminuzione della entrata; non so perchè egli, invece, trovi censurabile il prospetto, che dell'entrata stessa ha tenuto conto.

Dirò ancora all'onorevole Simonelli, nessuno aver mai sognato che l'aumento del traffico debba

essere una conseguenza diretta delle convenzioni che si discutono. Ma, evidentemente, nel calcolo degli effetti delle convenzioni sul bilancio, non si potevano escludere gli aumenti del traffico. Sicchè nel prospetto è stato tenuto conto degli effetti che derivano dalle convenzioni e di quelli che non ne derivano direttamente; insomma il prospetto riguarda gli effetti finanziari sul bilancio, dipendenti dall'azienda ferroviaria, ordinata secondo il congegno del disegno di legge che si discute.

Più grave fu l'appunto fatto a questo prospetto, tacciato di contraddizione con un altro conto compilato dalla Direzione generale delle strade ferrate. In verità, vi sono differenze di cifre tra il prospetto finanziario e quest'ultimo conto; e l'onorevole Lacava ne diede ragione minutamente alla Camera.

Quelle differenze devono esserci: poichè non si possono paragonare due enti non paragonabili fra loro; non si può confondere il conto finanziario del bilancio col conto tecnico.

Il conto finanziario registra le entrate e le spese; ma non si occupa di discriminare, di distinguere i titoli e le cause speciali di esse.

Al contrario; il conto tecnico non registra solamente le spese, ma le scevera e le classifica secondo i titoli e le cause da cui promanano; è quindi un conto della spesa dell'esercizio, della spesa del capitale, della partecipazione dei comproprietarii delle ferrovie, e delle spese d'altra natura che non siano riferibili a qualcuna delle cause accennate.

Trattasi adunque di due conti diversi: quello finanziario, presentato da me, esattissimo, perchè conforme ai resoconti approvati dalla Corte dei conti; l'altro tecnico, anch'esso esatto. Ma il calcolo della percentuale è basato sul conto finanziario o sul conto tecnico? Evidentemente è basato sul conto tecnico.

Quindi i 78 milioni di spese, che erano comprese fra quelle in conto-capitale, furono tolte, come altre ne furono tolte per determinare il vero coefficiente delle spese di esercizio, su cui è fondata la percentuale.

L'onorevole Baccarini mi rivolse la seguente domanda: in qual modo, egli mi chiese, mentre le Società hanno bisogno soltanto d'un capitale circolante di 40 milioni al più, voi consentite che esse partecipino al riparto di tutti gli utili col capitale di 315 milioni?

O io non comprendo l'obiezione, o mi pare molto ovvia la risposta. Le Società debbono avere un capitale versato in azioni: questa somma è impiegata, per la maggior parte, nell'acquisto

del materiale mobile, di cui ho parlato testè; per un'altra parte, serve di capitale circolante per i bisogni dell'industria. Ora è evidente che tutto il capitale, essendo investito nell'industria ferroviaria, sebbene sotto diverse forme, debba essere remunerato: ed è quindi naturale che tutto il capitale concorra al riparto degli utili.

Se una porzione di questo capitale non fosse veramente investita nelle imprese ferroviarie, allora ma allora soltanto, non dovrebbe partecipare agli utili. Appunto per ciò (e di questo faccio elogio alla Commissione) si è avuto cura di limitare la somma del capitale, onde impedire che, per avventura, le Società, per fini diversi da quelli strettamente connessi coll'industria ferroviaria, emettano un capitale superiore ai bisogni e lo facciano partecipare agli utili sociali. Per la Società Adriatica il capitale fu limitato a 180 milioni, e si fece raccomandazione al Governo, che del resto l'aveva spontaneamente prevenuta, di fissare negli statuti della Società Mediterranea la somma precisa del capitale partecipante.

Si potrà dire, forse, che una parte di questo capitale, quella impiegata nell'acquisto del materiale mobile, è già remunerata col 5.79 lordo. Ma è questa una fallacia di obiezione, non un obbietto vero e proprio. Infatti il 5.79 per cento rappresenta una parte degli utili sociali, che si cumula cogli altri utili ottenuti dalle Società; ed in conseguenza concorre con gli altri proventi a costituire il dividendo degli azionisti. Il quale dividendo può essere del 5.79 e può salire al 7.50; ma non può arrivare al di là del 7.50, senza che lo Stato partecipi alle somme eccedenti. E si badi che il dividendo potrebbe anche discendere al di sotto dell'interesse del 5.79 lordo, se l'Impresa ferroviaria andasse male: imperocchè, è bene notare e ripetere un'altra volta, che questi contratti hanno ciò di singolare, che lo Stato non garantisce nulla alle Società. Come dissi, il 5 per cento netto non è garantito, ma può diventare una cifra molto minore, se si verificano alee sfavorevoli nell'esercizio ferroviario. D'altra parte, lo Stato è perfettamente garantito, perchè ha un diritto assoluto alla partecipazione del 27.50 per cento sul prodotto lordo. Ridico ciò, forse ripetendo a sazietà cose dette, perchè ho udito in questa discussione affermare che lo Stato garantisce e non è garantito. È precisamente il contrario quello che fu stipulato.

Ed ora, vengo alla parte più importante della discussione, la quale più direttamente concerne la responsabilità del ministro delle finanze.

Io, signori, sono stato vivamente accusato di non

so quante contradizioni; ne ho raccolto, udendo i discorsi, cinque o sei, ma la capitale delle contradizioni in cui sarei caduto sarebbe questa: io ho sostenuto nel '79, nell'80, nell'81, nell'82, fors'anche nell'83, che, nell'interesse dell'erario pubblico, fosse necessario emettere rendita consolidata piuttosto che titoli ferroviarii ammortizzabili.

Or bene, io sperava di aver chiariti i motivi di questa apparente divergenza di opinione nelle relazioni presentate alla Camera; ma, a quanto pare, le relazioni furono lette a brani, non nel loro insieme, ed io ora mi accorgo che ho proprio bisogno di sviluppare un po' le ragioni di questa apparente divergenza, imperocchè a nessuno piace sentirsi accusare di contradizione e d'incoerenza. Molto meno poi deve piacere tale accusa a chi ha sopra di sé una responsabilità così grave, come quella di chi amministra le finanze dello Stato.

Allorchè rientrai nel Ministero delle finanze, alla fine del 1879, trovai che non si era istituita la Cassa delle ferrovie, e che il concetto di questa organizzazione non era chiaro, nè punto definito. Per quell'anno adunque vi era la impossibilità assoluta di emettere i titoli ferroviarii. Questa però sarebbe una magra scusa di non aver fatto almeno qualche cosa più tardi; e il motivo di non aver disposto più tardi per l'attuazione delle Casse sta in ciò, che prevalsero in me altri concetti rispetto a tale organizzazione finanziaria riguardante le strade ferrate.

Ebbi molti rimproveri da amici e da avversari, ma io persistetti fisso nel mio pensiero; avvegnacchè non ho mai potuto comprendere l'emissione di un titolo ferroviario fatta direttamente dallo Stato: in tal caso tanto vale emettere direttamente rendita pubblica.

Perchè lo Stato deve fare appello al credito con una forma di titoli speciali?

Perchè non emetteremo allora anche titoli speciali per altri motivi, per soddisfare ad altri bisogni?

Quando lo Stato emette, opera colle forme ordinarie e naturali conosciute da tutto il mondo, cioè creando rendita consolidata.

Ma fatta anche astrazione da ciò, trattavasi secondo i concetti della legge del 1879 di emettere un titolo speciale ammortizzabile del tipo 5 per cento. Ebbene, io non capiva allora, e non capisco neppure oggi, come si potesse emettere un titolo speciale ammortizzabile alla ragione del 5 per cento direttamente dallo Stato; come, per tal via, lo Stato potesse abbandonare qualunque lontana speranza di conversione dei suoi titoli.

D'altra parte, la legge del 1879 regolava gli ammortamenti di questi titoli, a partire dall'anno successivo a quello di ciascuna emissione; sarebbero stati tanti prestiti diversi, quante le emissioni, cioè venti serie di titoli di valore, e di pregio diverso. Era possibile far incontrare favore nel mercato a una quantità così difforme di titoli, aventi pregi differenti per la diversità degli ammortamenti? Bisognava assolutamente regolare questi ammortamenti in modo che il titolo fosse unico, avesse lo stesso valore, e fosse conosciuto egualmente in tutti i mercati, come la rendita.

Ecco perchè a me ripugnava allora, e ripugnava vivamente, lo confesso, di por mano all'organizzazione della Cassa delle ferrovie, per la emissione diretta da parte dello Stato di un titolo col battesimo ferroviario, al saggio di 5 per cento, abbandonando perciò qualunque speranza di futura conversione, e ammortizzabile nel modo che vi ho detto.

E notate ancora, che questi ammortamenti tanto contrarii alle buone regole bancarie ed alla buona negoziazione dei titoli avrebbero cominciato a gravare sul bilancio dello Stato immediatamente con somme abbastanza ragguardevoli.

D'altro canto si doveva por mano ad una soluzione definitiva del problema ferroviario; e attendevasi la relazione della Commissione d'inchiesta; poichè il Parlamento aveva da ritornare sopra questa grossa questione, perchè, io dissi, dobbiamo pregiudicarla?

E invero, io dichiarai alla Camera che chiedeva soltanto temporaneamente, fino allo scioglimento della grave questione, di essere autorizzato ad emettere rendita consolidata al 5 per cento, anzichè provvedere alla creazione di un titolo secondo una foggia di cui sarebbe stato necessario disfarsi poco tempo dopo.

Ma nel far ciò, mi sono io forse attenuto alla teoria, che per la costruzione delle ferrovie si debba emettere rendita perpetua, e non rendita ammortizzabile? Mai più. Io non voleva il titolo speciale ferroviario come era prescritto dalla legge del '79, perchè la sua emissione mi pareva contraria alle condizioni del credito, alla buona teoria ed alla buona pratica finanziaria, e gravosa al bilancio. Non perciò io respingeva il concetto di un titolo di rendita ammortizzabile, per la costruzione delle ferrovie.

Difatti ora che siamo venuti al punto di una soluzione definitiva di questo grande e complesso problema ferroviario; siamo anche in grado di proporvi un titolo, che sarebbe emesso non dallo

Stato ma dalle Società; che avrebbe il tipo non del 5 per cento, ma del 3 per cento, che sarebbe ammortizzabile nell'anno successivo a quello in cui sarebbero compiute per serie le emissioni.

Adunque non sono in contraddizione colle dottrine esposte in Senato rispondendo all'onorevole Brioschi, con le parole citate dall'onorevole Baccarini. Io professai sempre la medesima teoria, e la professerò sempre.

Mi pare, che quando si tratta di fare appello al credito per gl'interessi generali dello Stato, non vi sia che una forma più accettabile, quella del tipo perpetuo; ma ciò non esclude che, quando si tratta di investimenti di capitali in opere speciali, si debba usare una forma di debito ammortizzabile. In questo caso è razionale che l'impresa la quale assorbe quel capitale dia il frutto necessario a pagarlo. Anzi in quella occasione, ragionando alquanto di titolo perpetuo e di titolo di debito redimibile, io espressi l'opinione che a una finanza bene ordinata, conviene averne degli uni e degli altri. E la ragione è evidente.

Qual'è la miglior forma di debito pubblico signori? Quella che rende meno lunga e meno difficile la estinzione, o la riduzione del debito.

È questo il fine principale a cui bisogna mirare.

Ora per estinguere o ridurre il debito pubblico non vi sono che due vie, la conversione e l'ammortamento. Queste due forze bisogna che operino contemporaneamente al medesimo scopo; l'una sopra una massa di debiti, l'altra sull'altra.

Perchè vi propongo, o signori, un titolo del 3 per cento? Ve lo propongo, oltre che per le ragioni che vi dirò or ora, anche e principalmente per questa: che, a giudizio mio, non vi è nessun titolo di debito ammortizzabile, col quale si possa meglio cooperare allo scopo sovraccennato dell'ammortamento e della conversione. Queste due forze cospiranti operano sullo stesso titolo tanto più efficacemente quanto n'è più basso il tipo, e più alto il premio dell'ammortamento.

Il 3 per cento è ammortizzabile, e dà un premio di ammortamento di due quinti del capitale: infatti, il capitale nominale è di 500, ma l'effettivo, alla pari, sarebbe di 300 lire.

Ora è evidente che a misura che cresce il corso di questi titoli, cioè a misura che il valore commerciale del titolo si avvicina gradatamente al valore nominale, fino possibilmente a raggiungerlo, il 5 per cento effettivo tende necessariamente, a convertirsi nel 3 per cento nominale.

Se il titolo 3 per cento, che si negozia oggi a 60, si potrà negoziare a 100, non vedete che

3 per cento effettivo che si paga, rappresenterà il 5 per cento nominale?

L'ammortamento spinge il titolo al rialzo; e il rialzo ne opera implicitamente e *re ipsa* la conversione.

Io credo che anche in altri titoli ammortizzabili al disotto del 5 per cento, si riscontri questo dinamismo, e questo accordo delle due forze cospiranti; ma in nessun titolo si risconterà in una misura così efficace come nel 3 per cento, perchè nessun titolo dà un premio così largo di ammortamento; e però nessuno più di esso può attirare sopra di sé l'attenzione del mondo finanziario.

Non mi par dunque d'essere in contraddizione.

Riandando in me stesso la serie dei miei pensieri sopra questa materia, mi pare di avere sempre pensato allo stesso modo. Mi sarò forse male espresso, ma il mio concetto è stato sempre lo stesso. Non ho mai negato la convenienza di un titolo ammortizzabile, ma non lo volevo del 5, non lo volevo emesso direttamente dallo Stato, non lo volevo col sistema di ammortamenti regolati dalla legge del 1879.

Passo a discorrere di una seconda contraddizione che mi fu rimproverata.

L'onorevole Baccarini mi disse con molta vivacità: Ma come? L'onorevole Magliani non voleva oltrepassare le colonne d'Ercole dei 60 milioni per le nuove costruzioni, e ora fa il gran salto: da 60 a 90 milioni. Ma che? Il bilancio è migliorato? Le condizioni finanziarie sono oggi tanto più vantaggiose di quelle che erano nel passato?

Ebbene, signori, anche questa contraddizione si spiega, inquantochè la proposta che vi facciamo è la conseguenza del sistema completo che vi presentiamo del riordinamento ferroviario e del riassetto del bilancio. Io non ho mai sostenuto che il reddito ferroviario dovesse essere un elemento di elasticità del bilancio: ciò ripugna ai principii più elementari. Mai lo dissi. Io mi contento che il bilancio, rispetto all'azienda ferroviaria, si consolidi su per giù nelle condizioni in cui trovasi presentemente. Mi basta che il bilancio sia sottratto alle alee future delle maggiori spese di esercizio, e a quelle delle maggiori spese in conto capitale; imperocchè è un pericolo funesto per la finanza l'essere soggetti agli scostamenti fra i redditi dei diversi anni e ad alee continue, e il consumare in un anno un maggiore reddito ferroviario per contrarre nell'anno successivo un debito per spese in conto capitale.

Assicuriamo il bilancio da queste eventualità, lo consolidiamo nelle condizioni in cui si trova oggi, e facciamo che, per effetto delle conven-

zioni ferroviarie, il bilancio non guadagna e non scapita, ma acquista in solidità, in garanzia e in sicurezza. Ottenuta da una parte la sicurezza del bilancio, abbiamo dall'altra un aumento di entrata per incremento del traffico. Vi ho dimostrato di aver calcolato questo aumento in una ragione minima del 3.50 all'anno. Ebbene questa maggiore entrata noi non vogliamo che serva a coprire spese di altri servizi pubblici; noi la destineremo interamente al servizio degli interessi e dell'ammortamento del capitale dei 90 milioni, non più dei 60 milioni indicati dalla legge del 1879. Coll'incremento successivo di prodotto crescerà anche questa entrata pubblica; frattanto sarà terminata la serie dei lavori della rete complementare e giungerà anche il tempo, e non sarà, lo spero, tanto lontano, che di questa maggiore entrata si potrà formare un fondo di sgravio, una Cassa di riserva per la diminuzione delle tariffe a beneficio di tutto il paese. Lascieremo che il bilancio, cioè che i contribuenti sopportino le spese di ammortamento dei debiti passati, e otterremo solamente che la strada ferrata ci paghi le spese e gli ammortamenti di questo maggior debito, che viene creato per accelerare le costruzioni a beneficio del paese, e ci fornisca eziandio dei mezzi finanziari per il ribasso delle tariffe.

Non era possibile con un esercizio di Stato provvisorio, nel modo col quale era regolato, con le incertezze e con l'alea che aveva insite e fatali, non era possibile dico, consentire una spesa sul bilancio di 90 milioni. Ma è possibile oggi che possiamo veder chiaro in questo bilancio assodato, e garantito contro le incertezze dell'avvenire.

Assicurato il bilancio in questa maniera, possiamo destinare le entrate eccedenti ad accelerare i lavori delle costruzioni.

Un'altra contraddizione mi fu anche attribuita dall'onorevole Baccarini, quella cioè che io ho abbandonato il concetto della legge del 1882, proposta dallo stesso onorevole mio amico personale Baccarini, quando era ministro dei lavori pubblici.

La Camera rammenta come più volte si sia lamentata una imperfezione originaria della legge del 1879. Io non lo direi, per il grande rispetto che si deve avere alle leggi dello Stato, se altri oratori, e lo stesso onorevole Baccarini, non lo avessero detto prima di me. La legge del 1879 ha un vizio radicale, che è quello di far cominciare la costruzione delle linee contemporaneamente, in modo che non se ne compia nessuna a

tempo. La quale cosa non sodisfa ai bisogni e ai desiderii delle popolazioni e spesso neanche a quelli del bilancio.

L'onorevole Baccarini, sollecito come sempre è stato del bene e del maggiore progresso dell'amministrazione che egli con tanta lode dirigeva, pose a tortura il suo ingegno per trovare qualche espediente onde riparare a questo vizio radicale della legge, e propose di fare anticipare i lavori dagli appaltatori, ritardando i pagamenti secondo le scadenze delle iscrizioni in bilancio, e promettendo un'interesse non maggiore del 5 per cento sul bilancio dello Stato, pei pagamenti ritardati. La Camera rammenterà come l'onorevole Branca avesse allora vivamente combattuta questa proposta e questo nuovo debito latente; egli fece un calcolo da cui risultava; esageratamente, a mio credere, che si veniva così a creare un debito di 300 o 400 milioni.

Però la Camera approvò l'espediente, e la legge fu contrassegnata dall'onor. Baccarini e da me.

Orbene, io debbo dichiarare, o signori, che posi dal canto mio tutte le cure possibili per render pratico ed efficacemente utile l'espediente escogitato.

Per i grossi appaltatori la cosa andava bene; ma la difficoltà diventava grande per i piccoli appaltatori, i quali avevano bisogno di trovare il danaro facendoselo imprestare dai banchieri e talvolta anche dagli usurai. Come fare per questi piccoli appaltatori? Si escogitò il seguente sistema. Si disse: il certificato di debito che emette l'amministrazione dei lavori pubblici venga girato dall'impresario ad una Banca, che potrebbe essere costituita come quelle di anticipazione del Belgio; questa Banca depositi il certificato alla Cassa dei depositi e prestiti, e con questo deposito, secondo il Codice di commercio, la Banca medesima sia autorizzata a emettere obbligazioni collo scopo di provvedersi del denaro occorrente per fare le anticipazioni agli impresari.

Ma allorchè si volle esaminare quali fossero praticamente gli effetti di questo procedimento, si trovò che il pagamento delle tasse di deposito, di registro e di bollo e delle provvigioni dovute ai banchieri e agli istituti di credito, e che l'incertezza del saggio di emissione delle obbligazioni avrebbero aggravato gl'impresari di un interesse superiore a quello del 5 per cento, che sarebbe stato pagato dallo Stato. In tal caso gl'impresari non avrebbero trovato più il loro tornaconto nell'anticipare i lavori, e le Banche non sarebbero state garantite per la differenza dell'interesse.

Si aggiunga a tutto ciò l'opposizione sollevata dal Ministero di agricoltura e commercio, e fon-

data sopra ottime ragioni, contro un tale sistema. Esso fece notare la quasi impossibilità di potere sorvegliare la regolarità della emissione, la difficoltà di coordinare le scadenze per l'ammortamento delle obbligazioni colle epoche dei pagamenti del Tesoro, nonchè gl'imbarazzi a cui avrebbe dato luogo lo stesso servizio materiale dell'operazione, che avrebbe necessitato il pagamento di ulteriori provvigioni a carico degl'impresari.

Praticamente dunque si vide che questo espediente e questo procedimento non potevano andare. È vero che tale sistema si attuava e si attua ancora nel Belgio, ma ciò avviene in quel paese sopra basi diverse e in una proporzione infinitamente minore di quella che sarebbe stata necessaria presso di noi.

Sorse allora e s'impose la convinzione che, per rimediare a quel vizio radicale della legge 1879, si dovesse accelerare la costruzione delle nuove ferrovie, e che all'uopo occorressero provvedimenti più generali ed efficaci. E poichè si trattava di affidare l'esercizio ferroviario all'industria privata, si manifestò naturale il concetto di servirsi delle Società esercenti, provviste di capitali e che dispongono di forze di credito ragguardevoli, per accelerare le costruzioni.

Non so adunque trovare le contraddizioni che mi furono apposte, tra quello che pensava d'accordo coll'onorevole Baccarini nel 1882 e quello che penso oggi. Allora, d'accordo cercammo di riparare al vizio della legge del 1879 e non vi riuscimmo.

Ed ora è giuoco forza che amendue ci conviniamo della necessità non di applicare un espediente, ma di adottare un provvedimento di carattere generale e davvero efficace.

Mi pare di avere risposto alle principali contraddizioni, che mi furono rimproverate; ma se a qualcuno io non avessi risposto, non mancherei di farlo, riprendendo la parola. Prima però di terminare debbo dare qualche spiegazione intorno alla scelta del titolo.

Perchè il 3 per cento? Ne ho già detto la ragione principale. Il titolo 3 per cento non solo è ammortizzabile, ma è più facilmente convertibile per la natura stessa delle cose.

Vi è inoltre un'altra ragione, o signori, di questa mia preferenza; io fui sempre del parere che le innovazioni nei titoli di credito pubblico debbano essere le minori possibili. Le novità in fatto di credito sono pericolose: bisogna giovare dell'esperienza altrui e non essere noi i primi a farla. Ora che cosa troviamo? Fra i titoli ferroviari emessi nei vari Stati di Europa, il 3 per cento prevale in Francia, in Italia, in

Spagna e nel Portogallo; il 5 ed il 4 e mezzo per cento prevale in Germania, in Austria e in Olanda. Ed a tutti è noto che i nostri rapporti commerciali e bancari coi mercati francesi sono molto più importanti di quelli che abbiamo con altri Stati europei.

Di più abbiamo la nostra stessa esperienza, poichè in Italia non furono emessi titoli ferroviari che quasi sempre al 3 per cento.

Perchè abbandonare la via che è seguita dai mercati coi quali siamo in più strette e più normali relazioni? perchè abbandonare la via che fin qui abbiamo seguita noi stessi in casa nostra?

Si è detto che sarà difficile collocare il 3 cento alla pari, fatta ragione del corso della rendita. Io nego ciò assolutamente. Non trarrò argomento di prova dal prezzo del 3 per cento di Stato italiano, francese, austriaco, tedesco, poichè l'onorevole Doda ha infirmata l'autorità di questa citazione, dicendo che noi abbiamo una somma molto piccola di 3 per cento.

Così essendo, non voglio paragonare il corso della rendita 3 per cento con quello della rendita 5 per cento, non voglio profittare di questo argomento attinente ai corsi rispettivi delle rendite consolidate; mi sarà però lecito citare gli esempi dei titoli ferroviari 3 per cento, che esistono in Italia, quotati nelle Borse italiane e nelle straniere. Ne citerò quattro solamente, i più accreditati. Ora, le Livornesi sono quotate a 313 e mezzo, 63,10 al di sopra della pari. Le Meridionali sono quotate a 305,50, al di sopra 60,90. E noti la Camera che queste due specie di obbligazioni non sono guarentite dallo Stato, ma sono titoli sociali semplicemente. Ma vengono poi i titoli sociali guarentiti dallo Stato. Le *Vittorio Emanuele* quotate 312,50, al di sopra 52,50; le Sarde a 304,50, o 60,90 di sopra.

Capisco che si deve tenere conto di qualche piccola differenza a cagione della diversità degli ammortamenti, perchè le epoche non sono perfettamente identiche; ma, anche tenendo conto di queste quasi insignificanti differenze di modalità di ammortamenti, risulta evidentemente provato che tutte le obbligazioni ferroviarie al 3 per cento, guarentite o non guarentite dallo Stato, hanno un corso superiore alla pari.

Ebbene, perchè dovremo noi diffidare di emettere il nostro titolo ferroviario al 3 per cento? (Interruzione a bassissima voce al centro.)

Mi fu chiesto a mo' di rimprovero, perchè il Governo non ha fissato il corso della emissione? Rispondo, come risposi alla Commissione, che mi pare pericoloso all'interesse pubblico il determi-

nare il saggio dell'emissione. Bisogna che il Ministero sia libero nel fissarlo.

D'altronde risulta implicitamente dai contratti, che questi titoli non potranno mai emettersi al disotto del saggio della rendita. Infatti è detto nei contratti medesimi, che nei casi nei quali il Ministero del tesoro non credesse conveniente di fare l'emissione, le Società debbano anticipare il danaro, e non debbano ricevere altro interesse, all'infuori di quello del saggio della rendita. Laonde è evidente, il concetto che il Tesoro non sia autorizzato a far fare questa emissione, se il saggio non è uguale o superiore a quello della rendita pubblica.

Ho detto, signori, di essere stato contrario alla emissione dei titoli di Stato, perchè, credo, che veramente il Gran Libro debba essere chiuso. Noti l'onorevole Simonelli; non si tratta di chiudere il libro in *foglio* per farne un altro in *diamante*. (Si ride)

No, nel mio concetto si tratta di due libri diversi, i quali trattano lo stesso argomento; ma lo trattano con stile, con metodo, con forma diversa e con sapore anche diverso, in modo che si possono adattare al gusto diverso degli studiosi e dei lettori. È così che io intendo; intendo che siano due libri distinti comunque la materia, in fondo, sia la stessa. V'è una differenza importante tra il titolo emesso dallo Stato ed il titolo garantito soltanto; il titolo emesso direttamente dallo Stato è l'edizione *diamante* dell'onorevole Simonelli e fa concorrenza alla rendita; il titolo sociale, il titolo privato, emesso dalla Società, ha un mercato speciale, ha una clientela a parte, non fa concorrenza alla rendita; va negli scrigni, nei portafogli di altri banchieri, diversi da quelli che negoziano sui valori di Stato.

Da una parte pesa meno sul credito generale, e fa assai minor concorrenza il titolo garantito, che il titolo direttamente emesso dallo Stato. E dall'altra parte l'emissione è fatta dalle Società per conto e nell'interesse dello Stato, che stanziava nel bilancio la spesa degl'interessi e dell'ammortamento; ma la garanzia utile per la forma materiale nulla toglie e nulla aggiunge alla sostanza del titolo.

Del resto anche qui mi giova ripetere quel che ho detto testè; in fatto di credito pubblico bisogna innovare il meno possibile. Ora i più numerosi esempi che abbiamo in Italia di emissione per aziende ferroviarie, sono esempi di emissioni di titoli sociali garantiti dallo Stato. Ed era questa la proposta che faceva anche l'onorevole Spaventa nel suo progetto del 1874. Ciò hanno fatto anche e fanno altri Governi.

Voci. A domani!

**Presidente.** Vuole rimandare a domani?

**Magliani, ministro delle finanze.** Ho terminato.

Dico una ultima parola, se la Camera lo permette, (*Si! si!*) sulla ingerenza dei banchieri! Si dice: voi create una oligarchia bancaria: la bancocrazia: voi confondete nella stessa Società l'esercente, il costruttore, il banchiere. Son grosse parole queste, o signori, ma vediamo quale sia il vero. Quale è la situazione dello Stato di fronte alle Società, e quale è la situazione delle Società di fronte allo Stato?

Lo Stato mantiene intera ed esclusiva la direzione amministrativa, finanziaria e bancaria, e la disciplina del credito.

È lo Stato che, liberamente e non consultando altro che gli interessi del paese, determina se e per qual somma si debba fare una emissione di titoli ferroviari; è lo Stato che liberamente determina se e per quali linee convenga far dei contratti di costruzione con le Società; è lo Stato, lui solo, che determina il saggio della emissione de' titoli; è lo Stato, lui solo, che stabilisce il modo con cui essi debbono essere collocati sul mercato: se per pubblica sottoscrizione, per aggiudicazione *à forfait*, ad opzione, a commissione; è lo Stato che esamina le offerte di tutti i banchieri, nazionali ed esteri, e se trova che le Società offrano dei patti migliori di quelli offerti da altri banchieri, potrà preferire le Società; è lo Stato che giudica se convenga di far pagare l'interesse e l'ammortamento all'estero dalle Società, accordando la provvigione del 4 per cento; provvigione molto mite, come vi dimostrerò a suo tempo. Lo Stato è pienamente libero; a meno che si voglia supporre che l'amministrazione del Tesoro proceda di prestabilito accordo coi banchieri delle Società. Allora la colpa non è della legge; ma è del ministro, il quale, piuttosto che badare all'interesse pubblico, e solo a quello, abbia deferito a pressioni, o a raccomandazioni di banchieri delle Società. Ma vivaddio! non credo che l'Italia avrà esempi di ministri, i quali pospongano gl'interessi dello Stato all'interesse de' banchieri. (*Bravo! Bene!*)

Dall'altra parte, qual è la situazione delle Società?

Le Società sono obbligate a prestare la cooperazione loro se lo Stato la richiede. Se lo Stato vuole fare l'emissione, le Società debbono emettere al loro nome i titoli, impegnando la loro responsabilità. Se lo Stato non vuole emissioni, le Società sono obbligate ad anticipare le somme, ricevendo l'interesse al saggio della rendita.

Se lo Stato vuole ad esse affidare le costruzioni, sono obbligate a farle.

Insomma, piena libertà per lo Stato, obbligo alle Società di prestare la cooperazione loro a favore dello Stato, senza nessun vincolo, nessuna esclusività, nessun privilegio. Tale è il monopolio; tale l'oligarchia!

Ma vediamo, o signori, se la cooperazione di queste Società sarà poi dannosa all'azione dello Stato. Lo Stato, se emette direttamente la rendita, ha bisogno dell'intermediario dei banchieri; gli stessi banchieri, siano o non siano cointeressati colle Società, presenterebbero le loro offerte e il Governo le esaminerebbe, come esamina quelle degli altri.

Dunque l'ingerenza de' banchieri, in quanto il Governo credesse utile di ammetterla, vi sarà sempre, colle Società o senza. E all'incontro l'intervento delle Società è utile all'interesse dello Stato; perchè impegnano il loro credito, ed avendo interesse a tenerlo sempre più alto, conferiscono allo scopo di sostenere il corso dei titoli emessi, sostanzialmente, per conto dello Stato. Non parlo dell'entrata erariale della tassa di circolazione; ma è però giusto rammentare che lo Stato stesso partecipa a' lucri delle Società che eccedano il 7.50.

È consiglio di sapienza politica il sapersi valere anche degli interessi privati, delle passioni e degli istinti umani, qualunque essi siano, per coordinarli ad uno scopo di pubblico vantaggio.

Ora, non bisogna illudersi, vi sono molti punti di contatto tra gl'interessi privati, e l'interesse pubblico dello Stato. Oh! perchè non si debbono cogliere questi punti di contatto? Perchè non si debbono coordinare gli interessi privati al grande scopo dell'utilità generale?

Il credito dello Stato, questo strumento delizioso rimarrà sempre nelle mani del Governo. I banchieri, le Società negozieranno su questi titoli! Sicuro; faranno dei lucri stimolandone l'altezza dei corsi; ma ciò, come vi ho detto, giova all'interesse pubblico. Faranno dei lucri le Società, e sia; ma l'alto corso dei titoli gioverà alle successive emissioni con sollievo dell'erario, e in questi lucri stessi lo Stato avrà la sua partecipazione, se sono utili sociali e non fatti dai singoli banchieri individualmente; anche a questi lucri, se ve ne saranno, lo Stato parteciperà, ove per avventura facciano salire il dividendo al di sopra del 7.50 per cento.

Io, signori, cesso dal tediare la Camera.

Voci. No! no!

**Magliani, ministro delle finanze.** Naturalmente è un argomento molto vasto quello che ho intra-

preso a svolgere. Ma siccome ora non si tratta che di una discussione generale, io avrò occasione nella discussione degli articoli di riprendere a parlare e di entrare anche in discussioni tecniche più minute e più particolareggiate per convincere la Camera come in tutte le stipulazioni noi abbiamo proceduto colla massima avvedutezza, non avendo in mira altro che di procurare il maggior bene possibile alla finanza ed al credito dello Stato.

Io ho la ferma convinzione che dall'approvazione del disegno di legge lo Stato avrà il beneficio di assicurare contro le alee più pericolose il suo bilancio. Io sono convinto che le popolazioni potranno avere più presto, e forse con minore spesa, le costruzioni delle nuove ferrovie, che con tanto desiderio attendono. Sono pur convinto che il credito dello Stato ne sarà grandemente rafforzato.

E questi sono, a mio parere, o signori, grandi benefici.

Pensate che l'avvenire economico dell'Italia dipende in gran parte dall'assetto del suo bilancio e dall'altezza del suo credito.

Pensando a ciò, voi, o signori, spero vorrete approvare la nostra proposta, per la quale si raggiungerà un vantaggio inestimabile, quello di non confondere l'azienda ferroviaria col bilancio dello Stato. (*Bravo! bravo! Benissimo!*)

**Presidente.** Onorevole Minghetti, Ella ha chiesto di parlare per un fatto personale. Se Ella crede, le darei facoltà di parlare quando saranno esauriti gli altri fatti personali.

**Minghetti.** Sta bene.

### Si annunziano domande d'interrogazione.

**Presidente.** Avverto la Camera che sono state presentate due domande d'interrogazione dall'onorevole Berio. La prima è la seguente:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione sull'esecuzione da parte del Governo del regio decreto 28 luglio 1883, che approva il consorzio universitario della provincia e comune di Genova. ”

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di voler comunicare al suo onorevole collega assente questa domanda d'interrogazione.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Sta bene.

**Presidente.** L'altra domanda d'interrogazione è la seguente:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro d'agricoltura, industria e commercio sulla

decisione della Società generale di navigazione Paolo Rubattino di togliere da Genova la sede compartimentale. ”

Prego l'onorevole ministro d'agricoltura, industria e commercio di voler dire se è quando intenda rispondere a questa interrogazione.

**Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio.** Credo di poter risparmiare all'onorevole Berio di svolgere la sua interrogazione, poichè sono in grado di dichiarargli che non è mai venuto in mente a quella Società il fatto a cui la sua interrogazione allude.

**Berio.** Egregio ministro, io la ringrazio; ma bisogna però che nè il Governo, nè la Camera siano tratti in errore intorno al valore di questa dichiarazione della Società di navigazione generale. Imperocchè so bene che la legge vieta di portar via la sede da Genova.

Ma la Società non obbedirebbe punto alla legge, se restringesse l'adempimento del suo dovere a tenere in Genova una casa sulla quale fosse scritto: “ Amministrazione della Società Florio e Rubattino, ” oppure si limitasse a mantenervi un embrione, una larva di amministrazione.

Prego quindi l'onorevole ministro di volermi rispondere in questo senso; cioè che la sede compartimentale di Genova e di Palermo rimarrà quale ha voluto che sia, la legge di fusione, cioè con tutte le linee che in quel tempo facevano capo a Genova od a Palermo, con tutta l'amministrazione che esisteva in allora, e con una equa ripartizione tra l'uno e l'altro posto dei nuovi servizi che la navigazione generale ha stabiliti e del nuovo materiale acquistato.

Se la risposta dell'onorevole ministro avrà questo significato, io mi dichiarerò soddisfatto; ma pongo intanto in avvertenza il Governo che già il fatto attuale è in senso contrario, perchè alla legge furono fatti gravissimi strappi colla compilazione del regolamento generale della Società, ed adesso come venne riferito alla Camera di commercio di Genova, si disdicono i contratti che la navigazione italiana avea consuetudine di stipulare per la fine dell'anno per le provviste e per l'andamento generale dell'amministrazione.

Ora il disdire questi contratti implicherebbe di fatto quel concetto per il quale io era autorizzato a supporre che la navigazione generale volesse conservare il nome del dipartimento a Genova e Palermo, e traslocare il resto.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.**  
Due sole parole tranquillizzeranno l'onorevole Berio.

Io non parlo degli strappi, come egli ha detto, fatti alla legge col regolamento; è cosa passata, non è opera mia, ed è inutile ora parlarne.

Consento con lui che nelle parole: *sedi di Compartimento* sia inteso che si debba mantenere tutto quanto occorre all'uopo.

Se vi saranno degli *strappi* davvero, venga l'onorevole Berio alla Camera, venga da me in modo particolare, e provvederò per richiamare la Società all'adempimento del contratto, nel caso se ne discostasse.

**Berio.** Ringrazio l'onorevole ministro della sua risposta, e ne prendo atto.

**Presidente.** L'onorevole Compans ha presentato una interrogazione al ministro dei lavori pubblici del tenore seguente:

“ Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sui suoi intendimenti sul sollecito compimento della linea Ivrea-Aosta. ”

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di dare comunicazione al ministro dei lavori pubblici di questa domanda d'interrogazione.

### Presentazione di un disegno di legge.

**Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio.**  
Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per: Proroga a tutto il 1885 del termine assegnato alla Commissione d'inchiesta per la revisione delle tariffe doganali. Questo disegno di legge è stato, in seduta d'oggi, approvato dal Senato.

Chiedo ora che la Camera voglia dichiararlo d'urgenza, e che consenta di deferirlo all'esame della stessa Commissione che riferì sopra uguale proroga nel mese di giugno scorso.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge. L'onorevole ministro chiede che sia dichiarato d'urgenza, e che sia inviato per l'esame alla stessa Commissione che già ne riferì altra volta.

Se non vi sono opposizioni, queste due proposte si intenderanno approvate.

(Sono approvate.)

La seduta è levata alle ore 7,25.

### Ordine del giorno per le tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

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 2ª categoria. (230) (*Urgenza*)

3° Acquisto delle rogge 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, consi 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 Musi, dal deputato Dotto de' Dauli e dal deputato Riolo.

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 regia marina. (197-c) (*Urgenza*)
- 29° Modificazioni delle leggi sulle pensioni militari del regio esercito. (100-B)
- 30° Modificazioni delle leggi sulle pensioni militari della regia marina. (101 B)
- 31° Facoltà al Governo di applicare temporariamente alcuni consiglieri alla Corte di appello di Torino. (280) (*Urgenza*)

---

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

---

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