

CCCCXI.

2ª TORNATA DI GIOVEDÌ 26 FEBBRAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Il presidente proclama eletto commissario della Giunta generale del bilancio il deputato Plebano. — Seguito della discussione del disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Sull'articolo 5 del contratto per la rete Adriatica parlano i deputati Baccarini, Curioni, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Sull'articolo 6 parla il deputato Cerulli al quale risponde il ministro dei lavori pubblici — Sull'articolo 7 parlano i deputati Baccarini, Spaventa, Vacchelli, Favale, Diligenti, il relatore Curioni ed il ministro dei lavori pubblici — Osservazioni dei deputati Baccarini e Vacchelli all'articolo 8. — Il presidente proclama il risultamento della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge relativo al pagamento degli stipendi, alla nomina ed al licenziamento dei maestri elementari ed annuncia due domande di interrogazione, una del deputato Di San Donato, l'altra del deputato Rigolo.

La seduta comincia alle ore 2.20 pomeridiane.

Ungaro, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Votazione a scrutinio segreto d'un disegno di legge.

Presidente. Si procederà alla votazione a scrutinio segreto del disegno di legge, approvato per alzata e seduta, nella seduta di stamane contenente disposizioni pel pagamento degli stipendi, per la nomina ed il licenziamento dei maestri elementari.

Ungaro, segretario, fa la chiama.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte.

Risultamento della votazione di ballottaggio per la nomina di un membro della Giunta generale del bilancio.

Presidente. Comunico alla Camera il risultato della votazione di ballottaggio per la nomina di un commissario della Giunta generale del bilancio.

Votanti 225

Ebbero voti gli onorevoli:

Plebano 117

Zanolini 97

Schede bianche 11.

L'onorevole Plebano, avendo ottenuto il maggior numero dei suffragi, è proclamato membro della Giunta generale del bilancio.

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

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle ferrovie e costruzione delle strade ferrate complementari.

Rammenta la Camera che nella seduta d'ieri fu incominciata la discussione intorno al contratto per la rete Adriatica e furono approvati i primi 4 articoli, compreso l'allegato E. La discussione fu sospesa all'articolo 5: intanto si continuerà nel sistema indicato fin da principio, cioè non si metteranno in discussione che gli articoli diversi da quelli della convenzione per la rete Mediterranea, già approvata.

Quindi tutte le modificazioni che furono dalla Camera introdotte nel contratto, nel capitolato e negli allegati per la rete Mediterranea s'intendono pure fin d'ora approvate nel contratto, nel capitolato, e negli allegati della rete Adriatica, perchè sono identiche le convenzioni, i capitolati e gli allegati.

Do lettura dell'articolo 5, perchè è diverso da quello corrispondente della rete Mediterranea:

« La Società cede allo Stato, senz'altro corrispettivo, oltre quello indicato all'articolo 7, tutto il proprio materiale rotabile e di esercizio compresi la mobilia delle stazioni e gli approvvigionamenti, *i quali* abbiano un valore corrispondente al quinto del prodotto lordo ottenuto nell'anno 1884.

« Il materiale e gli approvvigionamenti suddetti saranno riuniti a quelli che già sono proprietà dello Stato, per costituire la dotazione delle reti Adriatica e Mediterranea, da ripartirsi fra queste a norma dell'articolo 11. »

Baccarini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Baccarini. Io sull'articolo 5 precisamente non avrei da fare osservazioni, ma siccome esso si lega cogli articoli 13 del contratto, e 46 e 48 del capitolato, così pregherei di lasciarlo sospeso, almeno fino alla discussione dell'articolo 13.

Presidente. Onorevole relatore, l'onorevole Baccarini propone che si tenga sospeso l'articolo 5, perchè ha relazione con altri articoli del contratto e del capitolato. La Commissione acconsente?

Curioni, relatore. A me pare che si possa procedere alla discussione dell'articolo 5, poichè esso stabilisce soltanto che la Società delle ferrovie Meridionali cede il materiale e gli approvvigionamenti delle sue strade allo Stato, affinchè questo possa venderlo alla Società che deve esercitare la rete Adriatica; mentre nell'articolo 13 si stabilisce l'ammontare di tutto il materiale e di tutti gli approvvigionamenti che lo Stato vende alla Società per l'esercizio della rete Adriatica.

Presidente. Qui si tratta del principio, e lì si tratta del valore.

Curioni, relatore. Precisamente.

Quindi mi pare che l'articolo 5° si possa discutere subito senza alcun pregiudizio per la discussione che potrà farsi sull'articolo 13.

Presidente. Ha udito, onorevole Baccarini?

Baccarini. Allora comincerò a discutere l'articolo 5, facendo quattro discussioni invece di una. Io ho proposto la sospensiva per abbreviare.

Per l'articolo 5° è disposto che la Società delle Meridionali, cede il suo materiale mobile al Governo, il quale lo ricede alla Società Adriatica nello stesso giorno, anzi senza averlo ricevuto materialmente in consegna. Ma di questo parlerò all'articolo 13.

Se non che in questo articolo 5 io trovo una disposizione, sulla quale domando uno schiarimento non generico, ma concreto, di cifre.

In uno dei capoversi del detto articolo si legge che « La Società cede allo Stato, senz'altro corrispettivo oltre quello indicato all'articolo 7, tutto il proprio materiale rotabile e di esercizio, compresi la mobilia delle stazioni e gli approvvigionamenti, *i quali* abbiano un valore corrispondente al quinto del prodotto lordo ottenuto nell'anno 1884. »

Nell'articolo 7 si concede un compenso, un canone annuo per tutti i millesettecento e tanti chilometri della rete Meridionale.

Lo che vuol dire che al capitale di inventario del libro mastro delle Meridionali si dà un canone di affitto di 35 milioni e tante mila lire. Parrebbe a rigor di logica che la Società delle Meridionali dovesse cedere tutto ciò che è corrispondente a questo inventario, perchè noi compriamo tutto.

Ciò ammesso io domando che cosa vuol dire questo quinto del prodotto lordo. Se nei magazzini della Società rimanessero dei materiali per un valore eccedente il quinto, per qual ragione glieli dovremmo regalare? Se, poi, la Società non ha questo quinto, ed è una condizione contrattuale che essa debba avere il valore del quinto degli approvvigionamenti o di altro, prego che ciò sia

dichiarato nettamente: perchè, in caso contrario, si tratterebbe ancora di un regalo che noi faremmo alla Società.

Curioni, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Curioni, relatore. Per un lodevole esercizio delle ferrovie è provato che l'ammontare degli approvvigionamenti deve ascendere al quinto del prodotto lordo; quindi la Società delle ferrovie Meridionali, cedendo le sue ferrovie ad esercitare alla Società per l'esercizio della rete Adriatica, deve dare quel materiale che è necessario per potere lodevolmente esercitare le ferrovie che essa cede. Così che, se la Società delle ferrovie Meridionali non avesse il materiale per soddisfare a questa condizione, sarebbe obbligata a provvederselo. Ecco la spiegazione che io do a questo articolo.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Mi associo interamente a quanto ha detto l'onorevole relatore, ed inoltre osservo come questa misura del quinto sia stata stabilita appunto per garantire lo Stato che non si considereranno gli approvvigionamenti in una misura inferiore.

Potrebbe darsi che gli approvvigionamenti della Società fossero anche qualche cosa più del quinto per la ragione che, avendo essa assunto la costruzione e il completamento delle strade Aquila-Terni e Termoli-Campobasso, non è improbabile che abbia ne' suoi magazzini degli approvvigionamenti destinati non già alla manutenzione delle strade ora in esercizio, ma bensì al completamento della linea nuova. Ora il completamento della linea nuova non deve essere menomamente confuso colla manutenzione delle altre linee per le quali si fanno gli approvvigionamenti.

Aggiungerò poi — e questa è una ragione anche più forte delle altre — che è molto contestabile se nella sovvenzione chilometrica di 20,500 lire sieno compresi anche gli approvvigionamenti. Difatto, colle convenzioni vigenti colle Meridionali la quota chilometrica di 20,500 lire è data come corrispondenza alle sole spese in conto capitale, anzi si dubita perfino se essa comprenda anche il materiale mobile, perchè la convenzione del 1862 colle Meridionali stabilisce che al fine della concessione stessa le strade si devolvono allo Stato senza spesa, mentre il materiale mobile deve essere pagato a parte; e questo potrebbe far credere che le 20,500 lire a chilometro non servono a pagare il materiale mobile, ma soltanto il capitale delle strade e il suo ammortamento.

Il Governo però si è sempre opposto a questa interpretazione data alla convenzione dalla Società delle Meridionali, ed ha insistito perchè, di fronte alla sovvenzione di 20,500 lire per la maggior parte della rete, di 18,500 lire per un'altra parte, e di 11,000 lire per una terza parte, le strade ferrate si dovessero cedere dalla Società allo Stato, senza spesa, con tutto il materiale mobile, e una parte degli approvvigionamenti adeguata ai bisogni dell'esercizio, la quale generalmente si ritiene essere il quinto del prodotto lordo delle strade.

Per ciò abbiamo stabilito a garanzia dello Stato che gli approvvigionamenti non dovranno essere inferiori al quinto del prodotto lordo che le strade daranno nel 1884.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Io sono dolente di dover dichiarare che non mi soddisfano affatto le spiegazioni dell'onorevole relatore, e nemmeno quelle dell'onorevole ministro; anzi esse aggravano il mio dubbio. Secondo me, gli onorevoli trenta colleghi che sono presenti in quest'Aula, a trattare di affari così gravi come sono questi in cui si impegnano milioni, ammetteranno con me che non è lecito di fare contratti di questa natura senza precisare i termini della questione.

Non basta dire: è discutibile se debbono o non debbono essere compresi i materiali mobili e gli approvvigionamenti; bisogna produrre l'inventario della Società, che cede il proprio materiale.

Come si dice che sono 1500 e tanti chilometri che si cedono, per i quali paghiamo 20,300 lire, come si dice nell'inventario delle Meridionali che esse cederanno 4000 e tanti veicoli, si deve dire anche qual capitale cede di approvvigionamenti e di mobili delle stazioni.

Genala, ministro dei lavori pubblici. È detto.

Baccarini. È detto fino ad un quinto: ma, onorevole Genala, noi paghiamo per intero quello che è scritto nel primo libro mastro, noi paghiamo a prezzo di inventario tutto con le 20,500 lire a chilometro. Il mio amico Simonelli, ed altri, nella discussione generale hanno dimostrato che paghiamo più del sesto; e per conseguenza dica il ministro se è o no corrispondente questo quinto allo stato dei magazzini.

Nelle vecchie convenzioni si è fatto sempre così. In tutte le precedenti convenzioni di riscatto si prendeva tutto quello che esisteva nel magazzino e non si diceva corrispondente ad un quinto o ad un quarto.

Se per conseguenza nei magazzini delle Società attualmente si trova non un quinto, ma un terzo, ma la metà di 25 milioni di prodotto lordo, nel 1882, anno del contratto, noi regaleremo 5 o 6 milioni alle Società. Io non ho altro a dire, e propongo di nuovo all'onorevole presidente della Camera di tenere sospeso questo articolo, per discuterlo insieme con gli altri, non volendo ora domandare una votazione nominale per verificare se la Camera sia in numero.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà, onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Baccarini mi pare che supponga (e non dovrebbe supporlo perchè conosce bene come sono le convenzioni con le strade ferrate Meridionali), mi pare che supponga ripeto che le 20 mila e 500 lire il chilometro dipendono dal contratto attuale. Ma non sa egli, e non sa forse la Camera che le 20,500 lire per una parte e le 18,500 per l'altra e le 11,000 per una terza parte sono stabilite dalle convenzioni del 1862 e del 1864 e del 1881? Si è data questa sovvenzione fissa alla Società delle Meridionali, oltre all'altra sovvenzione a scala mobile, in compenso dell'obbligo che ha assunto di costruire le strade, di fornirle di materiale mobile, e dei necessari approvvigionamenti, e quindi di esercitarle. Ora, come ha confessato lo stesso onorevole Baccarini nella discussione generale, durante i primi anni e non già nell'anno decorso il prodotto dell'esercizio non bastava a coprire le spese; e quindi la Società adoperò per queste spese una parte della sovvenzione.

Di più quante sono le somme spese dalla Società?

L'onorevole Baccarini ha ricordato il discorso dell'onorevole Simonelli; ma le affermazioni fatte e le cifre citate in quel discorso non sono tutte esatte.

L'onorevole Simonelli dimenticò due o tre partite da mettere in conto capitale; partite che furono effettivamente spese. Egli considerò il prezzo delle strade Aquila-Terni e Termoli-Campobasso, solamente per quella parte che era stata spesa nel 1883, senza considerare quello che si è dovuto spendere nel 1884 e quello che si dovrà spendere nel 1885 per completarle. Questi sono 10 milioni che pure vanno considerati. E ugualmente per la strada Castelbolognese-Ravenna fece un conto che non è esatto, e dimenticò un'altra decina di milioni; di guisa che quando si tengano a calcolo tutte le opere fatte dalla Società si trova che il risultato non corrisponde a quella somma

del 6.79 o del 6.74, se non erro, citata dall'onorevole Simonelli, ma ad una somma non di poco inferiore: la quale, salvo errore, è del 6.20 o del 6.44 al lordo secondo che si considera in un modo piuttosto che nell'altro l'annualità per le linee Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna. Del resto si fa anche qui il solito errore di ragguagliare la sovvenzione fissa alle somme spese nella costruzione delle strade, senza tener conto non solo degli interessi del capitale durante la costruzione e delle perdite dell'esercizio nei primi anni, ma nemmeno della perdita che la Società avrebbe a sopportare nell'emissione delle azioni delle obbligazioni, per procurarsi i capitali in tempo quando l'interesse del denaro in Italia, anche per chi lo investiva in rendita pubblica, era superiore al 6 e al 7 per cento, mentre la Società lo investiva in un'impresa industriale di incerto risultato.

Ma non voglio addentrarmi in questa questione che in altra circostanza ho qui svolta e che l'onorevole Baccarini ha risolta solo per incidenza affine di domandare la sospensione dell'articolo 5^o; e mi limito a dichiarare che noi con quest'articolo, come con gli altri che seguono, non facciamo che mantenere le cose come sono.

La liquidazione che si farà con quest'articolo è perfettamente conforme a quella che si fa ora, con questa sola differenza che, continuando a pagare la somma che si è sempre pagata fino ad ora, e che si pagherà fino a tanto che non cesserà di esistere la Società delle Meridionali, lo Stato acquista senza altro compenso dalla Società il materiale mobile e gli approvvigionamenti. E questo è evidentemente un vantaggio, perchè ci potevano essere dei dubbi massime circa gli approvvigionamenti, i quali rappresentano un capitale circolante e non un capitale fisso, mentre la sovvenzione concessa coi contratti del 1862 e del 1864 si ragguagliava al presunto costo di costruzione delle strade.

Ora questa questione non abbiamo voluto lasciarla sospesa più a lungo, onorevole Baccarini; ma l'abbiamo risolta e risolta nell'interesse dello Stato, stipulando che di fronte alla sovvenzione, che sempre si è pagata, stanno e le strade e il materiale mobile e gli approvvigionamenti nella misura ordinaria. E quando le Meridionali non avessero approvvigionamenti nella misura ordinaria, tocca ad esse provvederli o pagare allo Stato le differenze.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Più l'onorevole ministro dà schiarimenti e più si aggrava la questione ed il mio dubbio. Tutte le volte che si è trattato del riscatto (e ce ne sono stati quattro dei riscatti stipulati colle Meridionali), esso si è sempre riferito

allo stato dei magazzini. E non solo, onorevole ministro; ma anche al fondo di cassa che diventava proprietà, denaro, numerario effettivo dello Stato.

Ora l'onorevole ministro, forse perchè io non mi spiego bene, ha spostato la questione, che poi è unicamente questa. Il quinto a cui limitasi la obbligazione per la Società di cadere allo Stato è maggiore, come io credo, nell'inventario della Società stessa, nei magazzini sociali? In questo caso voi regalate una somma qualunque. Ma io vi domando, quale è questa somma, perchè, se volete far votare questi contratti, voi avete l'obbligo di portare i documenti.

Producete l'inventario delle Meridionali! così io saprò se sono 5, 7 o 8 i milioni che si trovano nei magazzini. A me non importa la interpretazione del contratto e tutto quello che voi dite per essa. Buoni o no, la Camera vuole ammettere questi principii, nè io farò perder tempo col discuterli più oltre. Io faccio una questione precisa e dico: producite l'inventario delle Meridionali. L'onorevole ministro mi dice: ma ci può essere del materiale mobile e degli approvvigionamenti che si riferiscono alle nuove linee in costruzione!

Ma, onorevole ministro, l'articolo 7 ci fa pagare 20,500 lire per le linee, qualunque si siano; per tutte le linee.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma non è così!

Baccarini. Per tutte, onorevole ministro! Per i 1822 chilometri, che sono tutte le linee costrutte e da costrurre. Per conseguenza noi paghiamo oggi per le intiere linee. La rete meridionale è completa; la Società delle Meridionali non ha obbligo di costruirne di più; le Meridionali non hanno più obbligo di costruir nulla. Quelle linee sono tutte in esercizio, e se noi dobbiamo pagare 20,300 lire per tutti i chilometri delle reti Meridionali, dobbiamo impossessarci di tutto ciò che è relativo ad esse. Ecco la questione. Dunque io non posso dire che non vi sia più del quinto, perchè non posso affermare quello che non posso vedere da me; ma ho il diritto di dire: il Governo produca gli atti, produca l'inventario delle Meridionali, perchè, se vi sono 10 soldi di più, il mio voto non c'è per darglieli; io non voglio regalare alle Meridionali nemmeno 10 soldi, perchè li tolgo ai contribuenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Prego l'onorevole Baccarini di credere non solo che io sono lontano dal voler regalare neppure i dieci soldi alle

Meridionali, ma anche che con questo contratto è stata migliorata la condizione dello Stato di fronte alla Società. L'onorevole Baccarini è in errore supponendo che il Governo abbia proposto il riscatto delle Meridionali. Se lo avesse concluso, e in quella forma dall'onorevole Baccarini testè accennata, dovrebbe mettere a suo credito tutto ciò che vi è nei magazzini della Società perchè assumerebbe a suo carico tutto il passivo della Società.

Ma siccome noi qui non assumiamo alcun debito della Società, siccome noi non facciamo alcun riscatto non possiamo richiedere alla Società medesima altro che un corrispettivo della sovvenzione fissa, e non possiamo andare più in là di questo. Coll'articolo 7° però abbiamo defalcato 200 lire al chilometro dalla sovvenzione fissa; e questo a titolo di compenso per i casi fortuiti di forza maggiore. La Società delle Meridionali ha sempre considerato questa come una spesa di esercizio. Ma noi l'abbiamo considerata come spesa che grava il capitale, e così abbiamo avuto un titolo a diminuire la sovvenzione di 200 lire per chilometro.

L'onorevole Baccarini poi ha affermato che noi, innovando sulle condizioni del 1862 e del 1864, diamo la sovvenzione fissa chilometrica di 20,500 lire per tutta la rete. Ma io prego l'onorevole Baccarini di leggere l'articolo 7, il quale dice che si dà la sovvenzione di lire 20,500 a chilometro per chilometri 1601; poi di lire 18,500 (continua l'articolo) per chilometri 87,388; poi di lire 11,000 al chilometro per chilometri 133; e finalmente di lire 74,000 per la linea Foggia-Candela.

Insomma, onorevole Baccarini, quest'articolo non fa che riprodurre la liquidazione che si fa anno per anno, la liquidazione che Lei ha fatto per quattro o cinque anni, e della quale io potrei produrre alla Camera i documenti firmati da Lei o dai direttori per ordine suo. (*Movimenti*)

Non ci è che una differenza tra l'anno attuale e gli anni anteriori, differenza che deriva dal fatto che la Società ha ora finite le linee Termoli-Campobasso e Terni-Aquila. Evidentemente queste strade, una volta costruite a termini delle leggi che abbiamo, devono essere considerate come le altre.

Ed ecco forse il perchè l'onorevole Baccarini piglia abbaglio. Memore delle liquidazioni di tre o quattro anni fa, egli non ricorda che si sono costruite altre strade, le quali in virtù della legge del 1864, hanno pure diritto ad una sovvenzione annua chilometrica di lire 20,500.

Concludo quindi che la liquidazione è in perfetta regola, e l'articolo 7 non fa che riprodurre

quella liquidazione, che ordinariamente si è sempre fatta al Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Onorevole ministro, Ella continua a spostarmi la questione. Io ho detto, e lo ripeto, che non discuterò l'articolo 7, se sia dovuta alla Società l'intera garanzia di lire 20,300, dedotte le 200 lire per forza maggiore. Io parlo di lire 18,200, perchè sono 1,200 lire sopra 1880 chilometri, per una linea, che è quella dell'onorevole Di Blasio (*Si ride*) vale a dire la Campobasso-Benevento, perchè l'ho fatta costruire a sistema economico, e non ho voluto dare le 20,500 lire; ma le ho ridotte a 18 mila.

Lo so benissimo che ci è pure la linea Candela-Foggia, per cui si paga 74 mila lire fisse; ma io dico che è un x la somma intiera, e quindi quella non è la questione.

Per quanto il ministro finga,...

Voci. Oh! oh! Come? (*Mormorio*)

Baccarini. ...perchè non posso credere che col suo acuto ingegno non abbia compreso la questione che faccio, a lui naturalmente per la difesa occorre di non rendere spiegazioni a me.

Genala, ministro dei lavori pubblici. A me basta di leggere l'articolo.

Baccarini. Ebbene, l'articolo 5 dice che la Società dovrà consegnare il materiale e gli approvvigionamenti, non però quelli che sono nel suo magazzino, ma per un valore corrispondente al 5° del prodotto lordo, che vuol dire per cinque milioni; perchè il prodotto lordo è di 25 milioni più o meno; non vi è gran differenza.

Ora io ho detto che in tutti i riscatti fatti...

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non si tratta ora di un riscatto.

Baccarini. Abbia pazienza, onorevole ministro; è una questione grave. In tutti i riscatti fatti non solo lo Stato si impossessava di ciò che era nei magazzini, ma anche della Cassa, cioè del numerario.

Ora l'onorevole ministro dice: ma noi non possiamo far questo; non prendiamo i debiti della Società a nostro carico, mentre col riscatto si assumevano. Grazie, onorevole ministro; io ne sono ben contento. So che cosa accade con questo contratto, e l'avrei detto all'articolo 7; ma lo dirò ora.

L'onorevole ministro ha detto adesso che noi diamo il solo 6.44 per cento di interesse, ma lo diamo anche sulle passività della Società questo 6.44 o 6.20 per cento, col riscatto era ridotto al cinque per cento su tutto il capitale sociale.

Dunque per l'affitto diamo il 6.20 per cento a

confessione dell'onorevole ministro, invece del cinque; di più noi non ci impossessiamo nemmeno di tutto il capitale sociale, e lasciamo che una parte lo negozi.

E dico questo perchè lo devo dedurre dalle dichiarazioni dell'onorevole ministro. Se nei magazzini sociali ci fosse meno di cinque milioni di valore, di cui all'articolo 5°, non ci sarebbe nessuna difficoltà a dichiararlo. Dal momento che non si sa o non si vuole dire, io dico che facciamo come credono.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Curioni, relatore. A me pare che proprio la questione sia spostata non dall'onorevole ministro, ma sibbene dall'onorevole Baccarini.

Qui non si tratta di riscatto definitivo delle strade ferrate meridionali, ma sibbene di una cessione provvisoria che la Società stessa fa allo Stato delle sue strade, affinchè possa darle in esercizio alla Società della rete Adriatica.

Or bene; posta la questione nei termini da me indicati, che sono quelli definiti dall'articolo 5°, risulta che la questione sollevata dall'onorevole Baccarini è non solo fuori di posto, ma anche oziosa; giacchè, ammesso anche che la Società delle ferrovie Meridionali dia, e che il Governo accetti, più del quinto previsto dall'articolo 5°, al finire di questa convenzione non avverrà altro se non che lo Stato dovrà restituire alla Società delle ferrovie Meridionali ciò che ha ritenuto.

Le osservazioni dell'onorevole Baccarini non sembrano adunque a posto; e l'articolo 5° può essere votato senza tema che siavi in esso qualche cosa di nascosto e che si consentano dei regali alla Società.

Presidente. Verremo dunque ai voti. L'onorevole Baccarini propone...

Baccarini. Io non propongo niente, onorevole presidente. Ho fatto solamente delle dichiarazioni, perchè la Camera sappia come stanno le cose.

Presidente. Mi era parso che Ella proponesse la sospensione di questo articolo. Se così non è, allora rimane approvato l'articolo 5°.

Verremo all'articolo 6°.

Ne do lettura:

“ Art. 6. La Società dovrà portare a compimento, conforme agli obblighi della concessione ed a sue spese, le strade di sua proprietà destinate a far parte della rete Adriatica, e fare inoltre, a sue spese, sulle strade medesime, quei lavori e

quegli aumenti d'impianto che sono compresi nell'allegato B.

“Tanto le opere di completamento, quanto quelle per nuovi impianti dovranno essere compilate nei primi quattro anni del presente contratto.

“Le opere di completamento e quelle per nuovi impianti, occorrenti sulle linee di proprietà della Società, destinate, a termini dell'articolo 4, a far parte della rete Mediterranea, saranno invece, fino alla concorrenza di due milioni (2,000,000) di lire, eseguite a spesa ed a cura dello Stato, nel primo quadriennio del presente contratto, e di esse non verrà addebitata la Società per le strade ferrate Meridionali.”

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cerulli.

Cerulli. In questo articolo del contratto si dispone che la Società debba portare a compimento nel termine di quattro anni i lavori incominciati sulle strade di sua proprietà che andranno a far parte della rete Adriatica; si dispone altresì, nell'allegato, delle somme, che saranno spese per la costruzione di nuove stazioni, ecc.

Io prendo perciò argomento da questo articolo per pregare l'onorevole ministro di non dimenticare un obbligo che la Società delle Meridionali ha, e che non ha ancora adempito; obbligo che riguarda la costruzione della stazione di Tortoreto in provincia di Teramo.

Attualmente in quella località v'è una semplice casa cantoniera che si chiama stazione; e questa casa cantoniera è collocata in cattiva posizione, a pochi passi dal ponte sul torrente Vibrata. Quindi v'ha aria malsana, insufficienza di spazio, ed i treni sono obbligati a fermarsi e manovrare sul ponte. Ciò che tecnicamente è un errore, dannoso alla solidità del ponte medesimo.

A me risulta che da molto tempo, la Società delle Meridionali ha fatto fare il progetto, per la costruzione di detta nuova stazione. Questo progetto fu approvato dai Corpi tecnici consulenti; ma intanto sono già trascorsi molti anni, senza che sia stato eseguito, malgrado anche che la Società fece da oltre un decennio le espropriazioni del suolo da occuparsi.

Sembra, a dir vero, che la Società non sia molto sollecita per questa costruzione ma ciò non è nè equo, nè giusto, perchè la stazione di Tortoreto ha una certa importanza, e rende non piccolo provento, in ispecie pel traffico de'cereali e del bestiame.

Anche il movimento de'viaggiatori non v'è scarso, perocchè a quella stazione fan capo

ben 10 popolosi comuni delle Valli del Vibrata e Salinello. Non è quindi, lo ripeto, nè giusta nè equa la preterizione, in cui è tenuta.

Se le mie informazioni sono esatte, la pratica sarebbe ora arrestata presso l'ufficio del Commissariato, per una lieve discrepanza tra Governo e Società circa la larghezza de'marciapiedi o *banchine*, che produrrebbe anche uno spostamento di binari, con aumento di spesa.

Ma questa, per verità, è una questione assai piccola. Io non vorrei dire la parola, ma me la permettano i miei colleghi, mi sembra proprio che si tratti di un *pretesto per menare il can per l'ala* e ritardare il compimento di antichi voti, e di legittimi bisogni.

Altro pretesto dilatorio si accampa dalla Società delle Meridionali per protrarre l'adempimento di codesto obbligo suo.

Essa vorrebbe un contributo da parte dei comuni della Valle del Vibrata per la costruzione di questa stazione. Ora a me pare che a questi *chiari di luna* e nelle condizioni economicamente disastrose di tutti, più o meno, i comuni del regno, e mentre larga strada si fa in tutti noi l'idea di frenare con provvedimenti legislativi le eccessive spese facoltative alle quali i comuni vanno incontro, non sarebbe davvero opportuno di pretendere, come fa la Società delle Meridionali, un contributo da parte di questi Enti, che non solo dovrebbe considerarsi come facoltativo, ma di vero lusso, e quasi direi *di spreco* perchè i comuni che distano parecchi chilometri dalla stazione, non possono avervi ragione alcuna d'interesse edilizio assomigliante.

A troncargli poi ogni pretesa al riguardo, mi sembra che basti la disposizione imperativa dell'articolo del contratto che discutiamo, che dice che la Società deve provvedere a proprie spese alla costruzione delle stazioni della propria rete, e per conseguenza, senza aggiungere altro mi limito a fare una raccomandazione in nome mio e dei miei colleghi della provincia di Teramo; ed è che il Governo voglia richiamare la Società delle Meridionali all'adempimento il più sollecito dell'obbligo che essa ha della costruzione della nuova stazione di Tortoreto nella linea da Ancona a Foggia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Io terrò conto della raccomandazione dell'onorevole Cerulli, e prenderò conoscenza dei fatti. Se veramente stanno come ha detto l'onorevole Cerulli, curerò che si faccia ragione ai suoi giusti reclami.

Quanto al concorso nella spesa da parte dei comuni, la cosa non sarebbe nuova, perchè specialmente quando essi vogliono che la stazione sia posta in luogo che serva alla loro comodità, è naturale che concorrano nella spesa.

Io non conosco i termini precisi della questione; ma piglio atto delle osservazioni e delle raccomandazioni dell'onorevole Cerulli, il quale, a sua volta, spero che vorrà prender atto delle dichiarazioni mie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cerulli.

Cerulli. Sarebbe scortesia il rifiutarsi a pigliar atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro; ma io mi auguro che non sarò condannato ad accontentarmi di semplici parole, e che invece l'onorevole ministro si varrà ben volentieri dell'influenza e della autorità sua, anzi, a dir meglio, del diritto che dal contratto presente gli promana come dai precedenti, per obbligare la Società delle Meridionali, all'adempimento in parola, che è urgentissimo. Quanto poi alla questione alla quale egli ha accennato, che cioè i comuni possono più o meno contribuire per le stazioni, mi sembra che per questa da me raccomandata non sia il caso d'insistervi, una volta che essi vi si rifiutano; imperocchè l'onorevole ministro e la Camera facilmente ammetteranno che queste non sono che spese facoltative, mai obbligatorie; e quindi, allorchè i comuni non possono o non vogliono sottostarvi, non vi è chi possa costringerli; d'altra parte però questo non può autorizzare la Società a venir più oltre meno agli obblighi assunti.

Presidente. All'articolo 6° è fatto cenno dell'allegato B, ossia del preventivo delle spese occorrenti pel completamento e miglioramento delle linee. Do lettura di questo allegato B:

1. Continuazione e saldo di opere e provviste in conto capitale	L. 500,000
2. Costruzione di nuove case cantoniere, pozzi, cisterne ed ampliamento di quelle esistenti	1,662,580
3. Chiusura delle linee e delle stazioni	1,387,605
4. Rifacimento in acciaio ed altre migliorie dell'armamento	11,168,414
5. Risanamento e completamento della massiciata	1,939,747
6. Rinforzo delle opere metalliche e sostituzione di nuove a quelle di resistenza o di luce insufficiente, consolidamento del corpo stradale, opere d'arte e gallerie	2,739,358

Da riportarsi . . . L. 19,397,704

Riporto . . . L. 19,397,704

7. Impianto di nuove stazioni, ampliamento di fabbricati, magazzini e piazzali delle stazioni esistenti; ed	
8. aumento di binarii, scambi ed altri congegni fissi nelle stazioni, officine e depositi	15,383,479
9. Impianto di nuovi depositi locomotive e prese d'acqua, ampliamento dei depositi già esistenti . . .	1,645,000
10. Nuove officine pel materiale fisso e mobile ed ampliamento di quelle esistenti, compreso l'aumento del macchinario e degli utensili	2,850,000
11. Aggiunta del secondo o terzo binario su alcune linee o tratti di linea	9,492,000
12. Aggiunta di fili telegrafici ed acquisto di nuovi apparecchi	658,317

Totale . . . L. 49,421,500

Non essendovi alcuna proposta, quest'allegato rimane pure approvato.

Do ora lettura dell'articolo 7°.

“ Art. 7. Durante il presente contratto d'esercizio la Società italiana per le strade ferrate Meridionali continuerà a ricevere la sovvenzione stabilita dalle vigenti convenzioni, in corrispettivo delle strade da essa costruite e del materiale di cui agli articoli 4 e 5, cioè lire ventimila e cinquecento (20,500) al chilometro, per chilometri mille seicentouno, metri seicentotrentuno e centimetri venti (1,601,631.20); lire diciottomila e cinquecento (18,500) al chilometro per chilometri ottantasette e metri trecentottantotto (87.388); lire undicimila (11,000) al chilometro, per chilometri centotrentatre (133); lire settantaquattromila (74,000) di sovvenzione fissa per la linea Foggia-Candela, e così in complesso lire trentacinque milioni novecento ottantasettemila centodiciassette e centesimi sessanta (35,987,117.60) all'anno. È riservata la misurazione definitiva delle linee Benevento-Campobasso-Teroli ed Aquila-Rieti-Teroli, dopo l'ultimazione delle stazioni di Teroli, Teroli e Benevento a termini della convenzione 28 aprile 1881, approvata colla legge 23 luglio dello stesso anno, e rimangono impregiudicati i diritti delle parti per la controversia relativa alle maggiori spese fatte per il ponte sul Po a Mezzanacorti.

“ Dalla suddetta somma complessiva di lire 35,987,117 e centesimi 60, o da quell'altra che risultasse dalla misurazione definitiva di cui nel comma precedente, dovrà essere detratta la somma

di lire tre milioni cinquecentocinquantesette mila settecentocinquantesette e centesimi sessantaquattro (3,557,758.64), che costituisce il canone dovuto allo Stato dalla Società per la linea Bologna-Ancona e la diramazione da Castel Bolognese a Ravenna.

« Inoltre, fino a tanto che lo Stato non si varrà della facoltà di riscatto, dovrà essere dedotta una somma annua di lire duecento (200) per ciascun chilometro di strada di proprietà della Società, per l'esonero dalle spese per quei danni cagionati alle strade da forza maggiore, ai quali provvede il relativo fondo di riserva.

« La somma che risulterà, fatta la suddetta detrazione, sarà pagata in due uguali rate semestrali al 20 giugno ed al 20 dicembre di ciascun anno.

« La Società sarà inoltre rimborsata delle spese incontrate nella costruzione e nelle provviste di materiale mobile ed accessori di primo impianto della ferrovia da Castellammare a Canello, con diramazione a Gragnano ed ai porti di Torre Annunziata e di Castellammare, a sensi dell'articolo 4 della convenzione 15 settembre 1883, approvata con regio decreto 1º ottobre 1883, n° 1658 (serie 3ª). »

Su questo articolo l'onorevole Baccarini ha presentato un emendamento, col quale propone che ai primi tre capoversi si sostituisca il seguente:

« Il canone annuo da pagarsi dallo Stato per l'affitto di tutte le linee sociali è stabilito per la intera durata del contratto nella somma di « trenta milioni, » esonerando inoltre la Società dal canone speciale di lire 3,557,758.64 che attualmente paga allo Stato per le linee Ancona-Bologna e Castelbolognese-Ravenna. »

L'onorevole Baccarini ha facoltà di parlare per svolgere il suo emendamento.

Baccarini. Per mio avviso, e per avviso di molti altri, che, a parte ogni considerazione estrinseca al merito delle convenzioni, le giudicano nello stesso modo, basterebbe questo articolo, per renderne impossibile l'approvazione.

Io non ripeterò quello che fu lungamente dimostrato da vari oratori nella discussione generale; vale a dire che si paga di affitto più che riscattando a termini delle convenzioni concluse colla stessa Società fino all'ultimo del 1881. Se qualche cosa mancava alla dimostrazione di questo asserto, l'ha aggiunto l'egregio ministro, quando dichiarava che l'onorevole Simonelli calcolava inesattamente, che col canone si paga un interesse del 6.70 per cento alla Società, mentre non

poteva calcolarsi che del 6.20 o del 6.44, secondo che si riguardava la cosa sotto l'uno o l'altro aspetto.

A me basta di accertarmi che noi paghiamo 6.20 di *minimum* alla Società, mentre prima accordando ad essa una rete per nuovo esercizio, non si pagavano che 24 lire per azione di lire 700, vale a dire, nemmeno il 5 per cento. Dunque l'1.25 per cento d'interesse lo paghiamo in più per affitto, e non rimaniamo padroni delle linee.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma io non ho detto questo!

Baccarini. Ma è così. Dica quello che vuole, onorevole ministro, ma le cose non cambiano.

E lascio questo argomento, e vengo al canone.

Qui almeno vorrà aver pazienza l'egregio mio amico Genala, di vedere se il canone è giusto e equo, o se vi è un qualche errore di fatto; perchè ciascuno di noi può prendere degli errori di fatto. Non dico un errore mentale; ma un errore materiale lo possiamo commetter tutti.

Or bene; la relazione del Ministero parte da questo concetto, nello stabilire... (*Il ministro di agricoltura e commercio trattiensi a parlare con alcuni deputati a destra.*)

Pregherei almeno gli onorevoli ministri di ascoltare gli argomenti buoni o cattivi degli avversari; potranno far conversazione quando parlano i loro fautori.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Quando c'è il ministro dei lavori pubblici, basta.

Baccarini. È un desiderio che ho. Ed è per conseguenza una lode che faccio ai ministri; poichè mi pregio che mi ascoltino.

Or bene; il Ministero, nello stabilire il canone, parte da questo concetto che leggo nella relazione ministeriale. Quivi è scritto che il contratto vigente con le Meridionali consiste in una garanzia di 20,000 lire a chilometro, salve le 500 che riguardano altre cose, come l'abbandono dei lavori delle linee di Conza e di Ceprano; in 7,000 lire del prodotto lordo lasciato alle Società per le spese di esercizio; più, nella metà del prodotto lordo fino a 15,000 lire; più, nel 60 per cento del prodotto lordo ulteriore alle 15,000 lire. Questo è lo stato di fatto del contratto vigente.

E il Governo così ragiona:

« In queste stipulazioni troviamo essersi fatta una distinzione tra la sovvenzione chilometrica rimasta costante e la partecipazione al prodotto lordo, che fu modificata.

La ragione di tale distinzione sta in ciò: che la sovvenzione chilometrica è un corrispettivo dell'interesse e dell'ammortamento del capitale d'impianto, mentre la partecipazione al prodotto lordo è la remunerazione dell'esercizio. Questo è il fondamento dell'articolo 7.

Io ho già dimostrato nella discussione generale, ed altri lo ha fatto con me, che queste asserzioni della relazione ministeriale non sono esatte; imperocchè tutte le concessioni ebbero in vista, quando si trattava di garanzia, non solo l'interesse ed ammortamento del capitale di costruzione; ma eziandio rischi ed interesse di esercizio, altrimenti nessuna Società, e non solo in Italia, avrebbe potuto assumere l'esercizio di grandi reti senza fallire ventiquattro ore dopo.

Non c'è bisogno di dimostrazione per questo. Difatti la stessa Società delle Meridionali, non solo ha attinto sulla garanzia larghe sovvenzioni per spese di esercizio nei primi tempi, ma anche adesso, che si fa questo contratto, attinge ancora alla garanzia per ispese.

Io non ripeterò le dimostrazioni, ma affermo, in base a dimostrazioni fatte, le quali risultano del resto dalla stessa relazione del Consiglio di amministrazione delle Meridionali, che nell'anno del contratto, nel 1882, la Società, sulle 20,000 lire della propria garanzia, ha attinto 676 lire a chilometro per ispese d'esercizio.

Se è vero quello che afferma l'onorevole ministro che la garanzia è data per interesse ed ammortamento della costruzione, noi diamo 676 lire alla Società che non le sono dovute; poichè queste sono state date per l'esercizio, e non per rimborsare le Società di alcuna spesa, per nessun ammortamento, per nessun interesse. Sono date per far fronte alle spese dell'esercizio vero e proprio. Questo di più, o signori, importa 1,048,000 lire all'anno, che, per 20 anni, fanno 32 o 33 milioni.

E siccome tutto ciò che è detto da questi banchi, e dagli oppositori in genere, non ha e non può avere alcun valore, mi permetta la Commissione che mi valga della opinione dei fautori delle convenzioni, e che io citi un brano, se non del più grande, certamente del più vispo difensore delle convenzioni medesime, l'onorevole Bonghi.

L'onorevole Bonghi in un suo brioso articolo, che ho già altre volte citato, nel dicembre 1884 (egli dopo il 19 maggio 1884 difende le convenzioni, mentre le combatteva prima come una Regia, quantunque non presentate) così scriveva: " non è forse esatto in tutto il dire che nel concetto del legislatore del 1874 fosse distinta la garanzia

da darsi alla Società per le sue spese di costruzione e di impianto, e quelle da darlesi per l'esercizio, sicchè l'una servisse a coprirlo dell'interesse e dell'ammortamento del capitale, l'altra degli ammanchi dell'esercizio. In verità il legislatore aveva commisto l'una cosa coll'altra, e sulla reciproca influenza delle due, costruita la sua non felice scala. »

Dunque anche un difensore delle convenzioni, uomo d'ingegno, come l'onorevole Bonghi, che se ne intende per l'acutezza sua propria, e perchè è stato membro della Giunta, che riferì sulle convenzioni delle Meridionali, confuta collo stesso articolo questo concetto del ministro e stabilisce che non è giusto distinguere una cosa dall'altra, che sono intimamente commiste; e se sono intimamente commiste ne viene di conseguenza che non si può accordare a titolo di affitto per interesse ed ammortamento del capitale, quello che la legge del 1862 e del 1865, con le modificazioni introdotte, non ha inteso di accordare.

Dunque la Camera può accordare di affitto 20 milalire a chilometro; ma sappia che paga 676 lire, le quali nel 1882, anno del contratto, sono state effetto delle spese d'esercizio non ancora coperte dal prodotto lordo e niente affatto per ammortamento e interesse di capitali.

Mi si dirà che l'esercizio delle strade adriatiche può condurre ad altra perdita. A questo rispondo, che non conduce a perdita dal momento che avete fatto un contratto al 62.50 per cento, accettato dalla Società. Se la Società giudica che il 62.50 per cento coprirà la spesa, non si mette più ai rischi della convenzione del 1864, in cui questi conti non si facevano. Allora correva certi rischi, oggi con un contratto preciso al 62.50 non perde nulla; se perde, colpa sua, ma se guadagna, è a tutto suo vantaggio.

Questo, quanto alla prima parte dell'articolo; quanto alla seconda, lo dissi già, lo annunziai e lo ripeto senza lunga dimostrazione: in questi 1,822.19 chilometri ce ne sono compresi 246 della linea Bologna-Ancona e Castel Bolognese-Ravenna, per la quale la Società non ha speso che tre milioni, come capitale, e 54 milioni e mezzo circa li ha pagati direttamente lo Stato per la costruzione.

Ad essa dunque nulla è dovuto di canone pel concetto stabilito dal Governo; vale a dire per interesse ed ammortamento di capitale, perchè non ha da ammortizzare che tre milioni, essendo il resto stato pagato dallo Stato.

È vero che le linee furono date colla stessa garanzia ad esercitare alla Società e furono con-

fuse nella rete; ma io ho già detto e dimostrato con gli atti alla mano, colla legge del 1865, che le due linee furono aggiunte alle Meridionali sottraendole alle Romane, e che furono presentate all'approvazione del Parlamento sub-condizione, di fronte alle Società; vale a dire che con la Società fu convenuta la garanzia di 20 mila lire salvo di aggiungere queste linee, se il Parlamento approvava che fossero staccate dalle Romane ed aggiunte alla rete Meridionale. Il che vuol dire che la convenzione delle Meridionali era fatta indipendentemente da ogni riguardo alle linee Ancona-Bologna e Castelbolognese-Ravenna; di modo che sussisterebbe lo stesso contratto di 20,000 lire di garanzia per tutta la rete Meridionale, ancorchè non ci fossero le due linee da me accennate. Ora cosa ha da accadere? Che mentre in tutti i contratti di riscatto, da quello dell'onorevole Spaventa all'ultimo mio del 1881, questa questione era fuori contrattazione, e la Società non ha mai accampato nemmeno la pretesa di un soldo fuori dei 3 milioni compresi nel prezzo di riscatto, oggi la Società è rimborsata anche di quello che non ha speso e non ha mai prima d'ora preteso. Lo Stato non faceva che assumere i 3,574,000 lire del canone che pagano i concessionarii, e non dava nessun compenso per la cessione di queste linee, delle quali la Società non si è mai ritenuta proprietaria di fatto.

Oggi invece per affittarle non solo la si fa ritenere come proprietaria, ma si fa pagare un prezzo maggiore assai di quello che paga essa. Imperocchè 20,300 lire che noi stiamo per pagare, per ogni chilometro, alla Società, danno qualche cosa più di 5 milioni. Questo è il bel contratto che facciamo per le linee Ancona-Bologna e Castelbolognese-Ravenna, per le quali, oltre a darle in esercizio un'altra volta alla stessa Società, diamo poi anche un di più di un milione e mezzo circa!

Il che vuol dire che, mentre esse danno adesso un milione circa di prodotto netto, questo resta alla Società, più tutto il prodotto netto dei 20 anni, se pure le convenzioni non dureranno tutti i 60 anni.

La Commissione e il Governo hanno introdotto coll'articolo 44, discusso l'altro ieri, un aumento annuo di traffico del 3.50 per cento.

Or bene questo sarà superato per le linee Ancona-Bologna; forse sarà raggiunto nella Castelbolognese-Ravenna; la prima è una linea che raggiunge quasi 30,000 lire al chilometro. Il solo 3.50 per cento in 20 anni raddoppia; e raddoppiando, invece di rendere di netto un milione, ne rende due.

Dunque la Società va incontro a riscuotere lire

1,500,000 di sua parte, invece di 900,000, che ne può prendere adesso, anche tenendo conto del 27 e mezzo, che resta allo Stato. Dunque noi lasciamo queste linee alla Società per un prodotto netto maggiore di quello che ha adesso; e ci aggiungiamo di nostro 1,450,000 lire per affitto.

Molte altre considerazioni vi sarebbero da fare, e spero saranno fatte ancora, intorno a questo gravissimo argomento; ma io non voglio diffondermi ulteriormente, perchè non importa al mio assunto, che è la spiegazione del mio emendamento; e in ogni caso, perchè l'ho fatto nella discussione generale, sotto diversi punti di vista. Facendo la somma dei due titoli che ho trattato, per le ricordate due linee, e per le spese d'esercizio, che furono prelevate dalla garanzia dell'82, noi verremo ad un totale di due milioni e mezzo circa, che dovrebbero diminuire i 35 milioni e mezzo del canone d'affitto, e detraendo il 3 e mezzo, dovremo arrivare a 29 milioni e mezzo, poco più.

Ma io, non volendo stare a fare troppa discussione sopra 50,000 lire di più o di meno, ho proposto col mio emendamento, ridurre a 30 milioni netti e tondi il canone d'affitto, ben inteso che lo Stato assume sempre i tre milioni e mezzo della Società, il che vuol dire 33 milioni e mezzo. Se la Camera accorderà i 30 milioni da me chiesti, (ma non lo spero), dichiaro che accorderà ancora più di quello che deve a stretto rigore. Ad ogni modo, siccome è più facile che si accordino tutti intieri i 32,074,955, che sono portati da quest'articolo 7, nel quale la somma non è nemmeno indicata, debbo fare un'osservazione alla Commissione. Ed è questa: che in uno degli allegati posti a dimostrazione della sua elaborata relazione, volume V, vi è un quadro, in cui si parla di questo canone di affitto, ma nel quale sono incorsi degli errori; e, siccome la differenza è di circa 650 mila lire, io le raccomando di guardare se questo allegato, per avventura, possa avere qualche influenza nei conti; perchè, almeno, non dobbiamo pagare anche per isbaglio materiale di cifre.

Avendo parlato diverse volte sull'articolo 5, mi astengo ora dal ritornarvi sopra; ma non posso fare a meno di ricordare ancora alla Camera che, nel mentre noi paghiamo un affitto al di là di quello che costa il riscatto, ed al di là di quello che è dovuto, secondo il concetto da cui il Governo è partito, a termini dei vecchi contratti, noi qualche cosa verremmo ancora a pagare, che sarebbe molto disputabile, a mio avviso, sempre per le due linee Ancona-Bologna e Castelbolognese-Ravenna, rispetto agli approvvigionamenti ed al

materiale mobile. Dappoichè non si è voluto, e non si intende tener conto delle osservazioni fatte rispetto a questi approvvigionamenti, che non devono essere maggiori del quinto, è inutile che io insista a dimostrare come noi dovremmo avere un compenso per questi materiali, che acquistammo a contanti nel 1864, per cederli alla Società delle Meridionali.

Ma, ad ogni modo, è proprio il caso di dire: *De minimis non curat praetor*; perchè, rispetto a 35 milioni di affitto all'anno, e che pagheremo per venti anni, mi pare un vero fuor d'opera:

E con ciò ho finito la mia critica all'articolo 7. Io vorrei pregare gli onorevoli ministri di considerare se non sia proprio qui il caso di lasciar da banda le questioni di suscettività personale, e di ritornare sopra la massima da cui sono partiti, perchè io sono ben sicuro che se essi non avessero preso quell'equivoco nel punto di partenza, nella loro onestà non avrebbero concesse per quest'affitto delle somme che assolutamente non sono dovute.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spaventa.

Spaventa. Sebbene io possa convenire in molta parte delle considerazioni dell'onorevole Baccarini intorno alla misura del canone che si propone qual compenso della cessione che la Società delle Meridionali ci farebbe delle sue linee secondo l'articolo 7 che ora si discute, nondimeno io sarò molto più discreto nelle mie pretese; non domanderò che cotesto canone sia ridotto di due milioni come propone l'onorevole Baccarini, ma dimanderò che una riduzione sia fatta nella misura della più evidente giustizia.

Io non rientrerò nella questione del riscatto. Credo che su questo argomento la luce ormai sia fatta in guisa che possono vedere tutti quelli che vogliono vedere; per coloro che non vogliono sarebbe inutile ogni altro discorso.

Lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici ha dovuto ammettere che, in confronto del riscatto il canone della cessione, che ora si pattuisce, è per lo meno di 3 milioni all'anno maggiore. Tre milioni all'anno per tutta la durata del contratto, ed ancora per altri 40 anni, cioè in complesso per 60 anni, quanti durerà ancora la concessione, sono stati gettati per la finestra per preparare queste convenzioni. Per prepararle soltanto, perchè questa perdita è fuori assolutamente dall'estimazione che può farsi del merito delle convenzioni stesse.

La responsabilità, che non sarà dimenticabile, a chi tocca!

Queste conseguenze non furono viste nel 1833, ma sono state vedute poi. E del senno di poi...

Una voce dal banco della Commissione... Sono piene le casse!

Spaventa. Non voglio dir questo; non si riempiono le casse.

Dunque non parlerò più del riscatto, ma della cessione.

Con l'articolo 7° si pattuisce che la Società cede allo Stato le sue linee mediante un canone, che in cifra tonda lo Stato pagherà per tutta la durata del contratto in 36 milioni. Per giudicare se questo canone sia giusto o no, qual'è la misura che dobbiamo adoperare? Questa misura non può trovarsi se non negli obblighi e diritti che lo Stato ha oggi verso la Società delle Meridionali, e nei diritti ed obblighi che la Società ha verso lo Stato.

Lo Stato deve oggi pagare 36 milioni di sovvenzione annua alle Meridionali. Il canone quindi non sarebbe che la sovvenzione stessa resa immutabile per tutta la durata del contratto. Oggi però lo Stato, dovendo pagare alla Società una sovvenzione di 36 milioni, ha diritto di partecipare al prodotto lordo dell'esercizio in una somma che diminuisce più o meno ogni anno il debito della sovvenzione. Per conoscer quindi se con la cessione che la Società ci fa delle sue linee al patto suddetto, noi miglioriamo o peggioriamo il nostro stato presente, basta sapere se ciò a cui rinunciamo, sia più o meno di ciò che ci si dà in compenso.

Ciò che noi abbiamo diritto di avere dalla Società, pagando 36 milioni di sovvenzione, è, come ho detto, una partecipazione al prodotto lordo.

Ciò che la Società dà a noi, col cederci le sue linee e ricevendo da noi un canone costante di 36 milioni per tutta la durata del contratto, è il prodotto netto delle linee che ci cede. Ora io domando: la somma di partecipazione che lo Stato ha presentemente sul prodotto lordo secondo le convenzioni vigenti, è maggiore o minore del prodotto netto che esso ottiene per effetto della cessione che la Società gli fa delle sue ferrovie?

Questa è la quistione. Ora, o signori, chi esaminando i numeri che si leggono nelle relazioni stesse della Società, e nelle statistiche del Ministero trovasse che lo Stato rinunzia con la convenzione ad una partecipazione di prodotto lordo, che è maggiore del prodotto netto che ottiene in cambio, potrebbe dire che la cessione ai patti suddetti sia per lo Stato un buono affare?

E se ciò che io ora dico solo per ipotesi fosse vero, domando, questo contratto sarebbe giusto? È giu-

sto rinunziare al diritto che lo Stato ha di diminuire, ponghiamo di 10, mediante la sua presente partecipazione al prodotto lordo, la sovvenzione che esso deve alla Società per fare una nuova convenzione che, mantenendo per venti anni la stessa sovvenzione, gli dà per diminuire questo debito un prodotto netto che è di 8?

Ebbene, signori, io vi proverò che il contratto che ci si propone fa precisamente così.

Prendo a dimostrazione del mio assunto l'anno 1884.

Potrei prendere gli anni anteriori, ma nell'anno 1884 gli effetti sono più notevoli. Dal prospetto dei prodotti delle ferrovie del Regno del mese di dicembre risulta che le ferrovie Meridionali ebbero in media nel 1884 un prodotto chilometrico di 16,567 lire per tutta la rete, che è di 1719 chilometri, non contando i pochi chilometri a doppio binario. Questi 1719 chilometri, diminuiti ancora di 30 chilometri della linea Foggia-Candela, si riducono a 1689 chilometri i quali godono della sovvenzione a scala mobile. Il prodotto intero della rete a 16,567 lire a chilometro dà un totale di lire 28,595,611 da cui, dedotto il prodotto che appartiene alla Foggia-Candela, e dedotti ancora i prodotti fuori di partecipazione, rimane la somma di 28,257,601 lire.

Su questo prodotto, quale partecipazione ha lo Stato?

Ha una partecipazione di 4,000 lire, come ognuno sa, sopra le 8,000 lire che sono la differenza fra quindici e sette, e il 40 per cento sull'aumento di prodotto al di là di 15,000 lire; vale a dire su questo prodotto chilometrico lo Stato ha una partecipazione di 4,688 lire che, moltiplicate per 1,689, fa un totale di 7,918,032.

La sovvenzione adunque che lo Stato dovrebbe alla Società va diminuita della somma di questa partecipazione che esso ha al prodotto lordo dell'anno.

La sovvenzione a scala mobile, che lo Stato deve alla Società, non è di 36 milioni bensì di 34,450,117, perchè da 36 milioni, bisogna dedurre la garanzia della ferrovia lombarda e la sovvenzione fissa della Foggia-Candela.

Da questa sovvenzione di 34,450,117 è da dedurre la somma di 7,918,000 lire.

Ora, o signori, qual'è il prodotto netto che, in luogo di questa partecipazione, verrebbe allo Stato per effetto della cessione delle linee?

La spesa di un prodotto lordo di lire 28,595,611, che è il prodotto intero della rete, io non posso calcolarla se non con un coefficiente uguale a

quello che la Società ebbe nel 1883, perchè non conosco la spesa effettiva del 1884.

Ma nel 1883, il coefficiente di spesa delle Meridionali fu dal 76,4 per cento. Per conseguenza il prodotto netto non fu che del 23,6 per cento; vale a dire, sopra la somma di prodotto lordo suddetto, la Società non avrebbe col coefficiente che lo indicato, se non un prodotto netto di 6,668,796.

Ma si dirà: questo prodotto netto è calcolato troppo basso, perchè l'aumento di prodotto lordo che vi è stato nel 1884, certamente si sarà ottenuto con un coefficiente di spesa più basso.

Voglio concederlo. Quale è stato l'aumento di prodotto lordo nel 1884? L'aumento è stato di 2,546,000. A quanto volete calcolare il coefficiente di spesa per questo aumento di traffico? Io non ho da inventare i coefficienti; ne piglio uno accettato insieme dalla Società e dal Governo.

La Società accettò colla convenzione del 1881 il 60 per cento di prodotto, come coefficiente della spesa necessaria ad ogni aumento di traffico al di là di 15,000 lire. Prendo questo coefficiente per calcolare la spesa del maggior prodotto che essa ha ottenuto nel 1884.

Ed allora, calcolando la spesa per il prodotto o traffico uguale a quello del 1883 col coefficiente di spesa che la Società ebbe nel 1883, e la spesa necessaria al traffico maggiore o maggior prodotto ottenuto nel 1884 col coefficiente del 60 per cento, ovvero tutto il traffico complessivo con un coefficiente medio del 76 per cento, avete un prodotto netto di poco superiore al prodotto netto già indicato: vale a dire, un prodotto netto di lire 6,781,826.

Dunque, noi con questo contratto facciamo precisamente questo: abbandoniamo una partecipazione sul prodotto lordo di 7,918,000 lire che diminuiscono di altrettanto la sovvenzione che dobbiamo alla Società, per ottenere un prodotto netto il quale, non può salire oltre 6,681,000 lire. La differenza è più di 1,100,000 lire. Ma questa differenza va corretta: lo concedo. La Società, con la cessione delle linee di cui rimane pur proprietaria, dà allo Stato quelle tali 200 lire a chilometro per le spese di forza maggiore, che sapete; ma, anche aggiungendo al prodotto netto questa somma di 200 lire a chilometro per tutte le linee comprese nel sistema di sovvenzioni a scala mobile, cioè per 1689 chilometri, vale a dire anche aggiungendo alla detta somma di 337,000 lire che sono questo dippiù dato per le spese di forza maggiore, resta una differenza di 798,406 lire.

Questa è la perdita effettiva che lo Stato fa rinunciando al diritto che oggi ha di partecipare

al prodotto lordo delle antiche convenzioni per prendere il prodotto netto, con la convenzione presente.

Ma si dirà: questa proporzione tra la partecipazione e il prodotto netto, che oggi è tutta a svantaggio dello Stato, andrà modificandosi con l'aumento del prodotto lordo, poichè coll'aumento di questo, il prodotto netto aumenterà anch'esso. Sì, aumenterà, ma aumenterà ancora la partecipazione dello Stato. Se la Commissione avesse studiato più diligentemente di quello che essa ha fatto, questa questione, avrebbe visto che se il prodotto netto aumenta, coll'aumentare del prodotto lordo, la proporzione tra la partecipazione al prodotto lordo e il prodotto netto si mantiene presso che costante, o non si altera, a lungo andare, altro che di qualche centesimo; il che porta che, la perdita, che fa oggi lo Stato, rimarrebbe costante, non so per quanti anni, quantunque il prodotto lordo aumentasse. Ma qui certamente, chi mi ascolta ed ha presente allo spirito tutto il soggetto che discutiamo, m'interromperà dicendo: voi parlate di un prodotto netto che lo Stato sostituisce alla partecipazione del prodotto lordo, come se lo Stato conservasse l'esercizio delle Meridionali per sè, o dovesse affidarlo ad altra Società separatamente dalle altre; ma non è questo il caso.

Le Meridionali sono fuse con altre linee, e in questa fusione, per cui diventano rete Adriatica, danno un compenso allo Stato, maggiore assai di quello che non potrebbero dare da sè, se fossero esercitate come rete indipendente.

E certamente unendo strade a 16,000 lire al chilometro appena, con altri 2,000 chilometri di strade, il cui prodotto medio per una parte è di 30 mila lire al chilometro come per le linee Venete, e per un'altra di 40 mila come per le linee Lombarde e dell'Italia centrale, certamente questa nuova rete, dove le Meridionali sono fuse, dovrà dare allo Stato un prodotto netto proporzionalmente maggiore che non sarebbe il prodotto netto delle Meridionali, se rimanessero esercitate da sole.

E infatti colle nuove convenzioni il prodotto netto che lo Stato avrebbe dalla rete Adriatica, tutto considerato, sale al 34 per cento, perchè al 27 e mezzo che gli resta dopo pagata la percentuale delle spese di esercizio e la quota propria dei fondi di riserva, bisogna aggiungere, io lo riconosco, gl'interessi del prezzo del materiale mobile che lo Stato intasca dalla Società, e questi interessi calcolati alla ragione che sapete, importano un aumento della quota netta dello Stato dal 27 e mezzo al 0.3416 per cento. Dunque lo Stato

dalla rete Adriatica avrà un prodotto netto che è molto maggiore della partecipazione che oggi esso ha di prodotto lordo sopra le Meridionali, secondo le convenzioni vigenti.

La partecipazione che lo Stato ha al prodotto lordo delle Meridionali, calcolata nei due elementi che la costituiscono, risulta insomma del 28 per cento: il prodotto netto delle Meridionali non arriva se non al 24 per cento. La perdita che fa lo Stato prendendo il prodotto netto invece della partecipazione è la differenza precisa che passa tra 24 e 28; è del 4 per cento.

Al contrario sulla rete Adriatica lo Stato avrà, come ho detto, il 34 per cento, ovvero un 6 per cento di più. Ma questo 6 per cento di più a che si deve? Sono forse le Meridionali che se lo cavano di tasca per compensarvi del beneficio che voi loro fate sostituendo il prodotto netto delle loro linee alla partecipazione di prodotto lordo che ora vi spetta?

Mai no. Questo 6 per cento viene dalle linee più ricche, dalle Venete e Lombarde e da quelle dell'Italia centrale, con cui voi fondete le Meridionali. E per conseguenza di necessità il prodotto netto della nuova rete, che in media a chilometro ha un prodotto lordo di 25,000 lire, è molto maggiore di quello che avrebbero dato le Meridionali da sole con un reddito lordo di 16,500 lire. E voi fate questo beneficio, questo vantaggio alla Società senza nessun corrispettivo.

E che sia così è chiarissimo. Voi avete il 34 per cento di prodotto dalla nuova rete Adriatica; ma una ugual parte vi assicura la Mediterranea! Ma forse che avete rinunciato a qualche diritto in favore della Mediterranea? Io credo di no.

Se la Mediterranea vi ha fatto le stesse condizioni delle Meridionali, come potete dire che il 34 per cento, che queste vi danno coi nuovi patti d'esercizio sia un compenso al beneficio che voi fate loro con la sostituzione del prodotto netto alla partecipazione di prodotto lordo, che è per voi una perdita? La Mediterranea vi dà il 34 per cento come ve lo dà l'Adriatica.

Dunque, la perdita che fate con le Meridionali rimane senza compenso. E si può avere una prova di ciò anche dall'esempio delle Sicule, una prova a contrario. Le Sicule, le quali si calcola che abbiano un prodotto di 14,000 lire, come iniziale, sapete che prodotto netto vi offrono? Non vi danno già il 34 per cento, le Sicule sono rimaste a sè sole, non sono fuse con linee più ricche, come le Meridionali. Esse vi danno quindi appena il 15 per cento. E altrettanto presso a poco vi sarebbe accaduto, se aveste accettato la cessione delle Me-

ridionali ai patti di queste convenzioni, per farle esercitare come una rete a sè, e non insieme alle Lombarde ed alle Venete. E, infine, se voi aveste voluto o potuto fare un contratto di esercizio delle Venete e delle Lombarde sole senza le Meridionali, non è evidente che una convenzione di esercizio di quelle linee avrebbe assicurato un prodotto netto allo Stato di molto maggiore di quello che oggi è convenuto?

Così, dunque come le linee Lombardo-Venete vi avrebbero dato un prodotto netto maggiore lasciate a sè sole, così le Meridionali sole vi avrebbero dato quel prodotto netto minore, il prodotto cioè che oggi danno, che è minore della partecipazione a cui voi rinunziate. È giusto questo? Perché si fa? Quale necessità vi è di farlo? Io non so capacitarvene.

La Società forse si trova in cattive condizioni? Oh! mio Dio, nel 74 la Società si accontentava di un prezzo di riscatto il quale le assicurava appena il 3 e mezzo per cento per le sue azioni, e avrebbe dovuto cavare il resto dagli utili dell'esercizio per arrivare al 5.

Oggi la Società ha le sue azioni quasi a 700 lire; e noi le facciamo ancora questo beneficio! E perché? Le si è fatto il beneficio della rinuncia ad un diritto dello Stato di riscattarle, a condizioni certamente non liete per gli azionisti; poichè, come fu ricordato più volte, gli azionisti, coi patti del riscatto, avrebbero avuto appena 24 lire di reddito lordo vale a dire meno del 5 per cento, ed oggi le azioni hanno oltre il 6 e mezzo per cento.

Nè è questo il solo di beneficio che fu fatto recentemente alle Meridionali.

Un'altro beneficio molto più grosso esse ebbero colla concessione delle due linee, che hanno costruito, la Aquila-Terni, e la Campobasso-Termoli.

Io leggo nella relazione del Consiglio di amministrazione della Società del maggio 1884 che la spesa di costruzione di queste due linee non sale a 58 milioni. Lire 48 milioni e qualche centinaio di mille lire erano state spese alla fine del dicembre 1883: circa 9 milioni restavano da spendere nel 1884 per completarle.

Dunque queste linee hanno costato alla Società non più di lire 58 milioni.

Ma questo capitale non può gravare la Società di una somma annua d'interesse maggiore di lire 3,480,000 al 6 per cento. Ebbene, la sovvenzione annua che lo Stato paga alla Società per queste linee sale a lire 5,460,000. Una differenza di circa 2 milioni all'anno. Ecco il

beneficio che lo Stato ha fatto recentemente alla Società delle Meridionali, due milioni all'anno. E così si costruiscono a buon mercato le strade dalle Società!

Dunque io non vedo ragione di fare quest'altro beneficio alla Società delle Meridionali. Capisco che essa può non consentire alla riduzione che io propongo: ma se il ministro gliela dimandasse, quale ragione potrebbe addurre del rifiuto? Essa non ha bisogno, o signori, di questo regalo. È vero che *les petits cadeaux entretiennent la bonne amitié*. (ilarità e rumori)

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma che *cadeaux*!

Spaventa. Gliene abbiamo fatti già dei regali più grossi perchè abbia bisogno anche di questo.

Infine, o signori, questo lire 500,000 che io proporrei di dedurre dal canone per la cessione delle linee Meridionali potrebbero essere molto più utilmente impiegate ad aumentare quel tale uno per cento intorno a cui si è tanto conteso per il ribasso delle tariffe.

Curioni, relatore. Il mezzo per cento.

Spaventa. Tanto meglio, se non è che un mezzo per cento; per quel ribasso di tariffe che ha destato tante speranze e tanti desideri da far temere che possano essere sodisfatti.

A me sembra giusto che a sodisfare questi desideri concorra in qualche parte la riduzione di un lucro indebito che la Società farebbe con questo contratto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vacchelli.

Vacchelli. L'onorevole Spaventa ha accennato fuggacemente al confronto fra la somma che si paga con queste convenzioni alle Meridionali e quella che si sarebbe dovuta pagare per le convenzioni del 1877.

Mano mano col tempo egli è venuto gradualmente riducendo l'ammontare della differenza; e si è ora persuaso che il senno di poi, non riempie le casse; onde ha creduto conveniente abbandonare questa questione retrospettiva.

Veramente io debbo ricordare che, quando il Governo nel 1883 comunicò il suo proposito di non fare il riscatto, non si elevò nella Camera, neppure dai più competenti, nessuna opposizione; talchè se ne potrebbe ragionevolmente dedurre che anche i più competenti erano persuasi della convenienza di quella risoluzione allora adottata dal Governo.

Ed io sono del resto convinto che ci sono buone ragioni anche ora per dimostrare che allora si fece bene a prendere quella deliberazione; ma poichè si

tratta di una considerazione retrospettiva, abbandoniamola pure non avendo essa alcuna influenza sopra queste convenzioni.

Però io vorrei pregarlo di volere abbandonare anche un'altra considerazione retrospettiva, che non ha che fare affatto con queste convenzioni; ed è quella di quel regalo, che, egli diceva, ora si fa alla Società per la differenza tra la somma del costo effettivo delle due linee Aquila-Terni e Termoli-Campobasso in confronto del valore attuale della sovvenzione che lo Stato si è assunto di pagare per la concessione di quelle linee.

L'onorevole Spaventa sa benissimo che questo obbligo dello Stato non dipende dalle presenti convenzioni, ma bensì da quelle del 1881... (*Interruzioni*)... sì, da quelle del 1881.

Quindi, se l'onorevole Spaventa vuole abbandonare la questione retrospettiva dei regali che si sieno fatti o no alla Società nel tempo passato, dobbiamo abbandonare anche questa; perchè, se anche regalo c'è, non nasce dalle convenzioni che stiamo discutendo.

E poichè siamo a parlare di questioni retrospettive, debbo fare un'altra osservazione. Io ho udito ricordare oggi dall'egregio nostro collega onorevole Baccarini, che lo Stato paga alla Società, con questa somma, un interesse che corrisponde al 6 e mezzo per cento del valore delle linee; mentre, secondo l'onorevole Baccarini, per le convenzioni del 1877 non pagava che il 5 per cento.

Anzitutto una rettifica. Non è esatto che per le convenzioni del 1877 si avesse a pagare soltanto l'interesse del 5 per cento. Si pagava il 5 per cento sulle azioni, le quali in quel tempo non ricevevano più del 5 per cento; ma in quanto alle obbligazioni si pagava nominalmente meno del 5 per cento, perchè si pagava il 3 per cento del valor nominale. Ma se considerate la somma d'annualità che si pagava sul complesso delle obbligazioni, o sopra ciascuna obbligazione, in relazione del prezzo effettivo che è stato versato nelle casse delle Società, troverete che questa somma corrispondeva quando al 6, quando al 7, anche all'8 per cento; ma se oggi noi siamo obbligati a pagare una somma di annualità, la quale corrisponde, se volete, al 6 per cento, questo non dipende dalle convenzioni attuali.

Anche qui si tratta di una questione retrospettiva, dipende dalle convenzioni precedenti, e dirò di più dal costo del mercato, al tempo in cui le ferrovie si sono costruite. Se noi avessimo aspettato a costruire le ferrovie, nell'anno 1884, senza dubbio avremmo potuto procurarci i capitali

necessari al 5 per cento; ma invece, fortunatamente, si sono volute costruire le ferrovie subito, e per ragioni politiche e per ragioni economiche, di cui raccogliamo oggi, grandissimi benefici, e si è dovuto assumere il debito, a quella misura d'interesse che allora era voluta dal mercato. Il debito una volta assunto dobbiamo continuare a pagarlo; è un obbligo di buona fede dello Stato, e del resto è un diritto civile posto sotto la tutela del Codice e dei tribunali.

Ho sentito dire: avvertite la sovvenzione che si dà non riguarda soltanto l'interesse sul capitale impiegato sia nelle costruzioni, sia per il materiale mobile, ma riguarda anche un sussidio per l'esercizio delle linee.

Per me credo sbagliato il concetto di andare a cercare le somme che dobbiamo ad una Società sulla base di quello che si pensava quando per lo addietro abbiamo dato le sovvenzioni. Non è questo che si deve fare.

Per le ferrovie che rendono molto, che sono attive fin dal primo anno del loro esercizio, è naturale che essendoci un margine, chiunque domanderà una concessione d'esercizio si accontenterà di una sovvenzione che sia minore dell'interesse del capitale.

Ve ne sono di quelle, come sfortunatamente le Calabresi e le Sicule, per le quali non solo il prodotto annuo non porge modo di pagare gl'interessi del capitale impiegato, ma neppure dà modo di pagare tutte le spese. In tal caso è impossibile di trovare chi eserciti quelle ferrovie se non si dà una somma annua di sovvenzione la quale corrisponda all'interesse di tutto il capitale impiegato e più alla differenza fra la spesa d'esercizio ed i redditi lordi presunti delle linee.

Ora in confronto delle Società Meridionali, che possiedono queste linee, cosa possiamo domandare? Cosa ci cedono queste Società? Ci cedono un affitto, come disse benissimo l'onorevole Spaventa, ci cedono il diritto di esercitare a nostro profitto le linee della loro rete.

Quindi il quesito non è già di sapere se quelle linee abbiano costato molto o poco; se nei contratti abbiano o no guadagnato: il quesito è di sapere se quest'esercizio che ci cedono vale qualche cosa, oppure se c'è da perdere. E in questa parte ha posto nettamente e giustamente il quesito l'onorevole Spaventa, il quale ha ragionato con criteri affatto diversi da quelli che hanno ispirato l'onorevole Baccarini.

Per me accetto questa base di conto, e accetto pure anche l'esercizio del 1884 che ha indicato l'onorevole Spaventa.

Nell'anno 1884, per le ferrovie Meridionali, calcolando a profitto della Società non tutti i prodotti lordi ma soltanto quella parte che è devoluta alla Società, cioè in relazione al prodotto chilometrico tutte le prime 7000 lire, il 50 per cento fra le 7 e le 15,000 lire, ed il 60 per cento oltre le 15,000, questa quota di prodotto lordo devoluta alla Società, era maggiore o minore della spesa d'esercizio? Se era maggiore, allora la Società avrebbe diritto ad un qualche compenso, perchè ci abbandona un reddito che appartiene oggi a lei per i contratti vigenti. Se questa somma è uguale non sarebbe il caso di dare, nè da una parte nè dall'altra, nessun compenso. Se poi la quota del prodotto lordo devoluta alla Società era minore dell'effettivo ammontare delle spese d'esercizio, allora sarebbe il caso di dire alla Società: io non assumo l'esercizio se non mi compensato di questa differenza di maggiore spesa che io devo sostenere. Accettata la base, tutta la questione è di vedere come stanno i fatti. L'onorevole Spaventa ha detto che nel 1883 (di cui soltanto ora si conoscono le spese e che egli riflette poi sul 1884) nel 1883 la quota devoluta alla Società è stata minore dell'ammontare complessivo delle spese.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'ha detto l'onorevole Baccarini.

Vacchelli. L'onorevole Spaventa ha fatto il conto in un modo diverso ma che riesce allo stesso concetto.

Egli ha stabilito qual era il reddito netto delle ferrovie Meridionali tutto compreso; poi ha conteggiato quale era la quota di questo reddito che veniva allo Stato in base alla convenzione vigente, ed ha trovato che era maggiore la somma ora devoluta allo Stato, di quella che gli deriverà da queste Convenzioni; cosicchè lo Stato con queste ci perde, e ciò perchè ha calcolato che la spesa di esercizio nel 1883 corrispondeva al 76 per cento del reddito netto lordo.

Questa è stata l'affermazione dell'onorevole Spaventa.

Ora, è esatto che la spesa di esercizio nel 1883 sia ascisa al 76 per cento del prodotto lordo? Questo, onorevole Spaventa, pare, ma non è. E dico pare, ma non è, perchè l'ammontare delle spese di esercizio del 1883, secondo la relazione sulle ferrovie Meridionali, è stato di 20,103,701 lire e cioè appunto il 76 per cento di tutto il reddito lordo; la quota devoluta alla Società, vale a dire tutto il reddito, meno la parte dello Stato, è stata di lire 19,416,791. Questa è una prova, dirà l'onorevole Spaventa, che l'esercizio è passivo, perchè

per la Società le spese sono maggiori delle entrate. Senonchè questa somma di 20 milioni è costituita di due cifre: una è quella delle spese ordinarie e generali di amministrazione per lire 17,840,180, l'altra è quella delle spese straordinarie per lire 2,263,521.

È giusto considerare tutte queste come spese di esercizio? Non tutte quelle della prima cifra ci vanno incluse, perchè nella somma di lire 17,840,180, che, secondo i conti della Società, vengono iscritte fra le spese di esercizio, trovasi compreso l'ammontare della tassa di circolazione sulle azioni e l'ammontare dell'imposta di ricchezza mobile sui Buoni che la Società paga senza diritto di riversi in confronto dei portatori dei Buoni.

L'onorevole Spaventa dirà che è un errore mettere questa somma nella spesa di esercizio delle ferrovie. Io sono d'accordo con lui; ma ciò non toglie che sia così.

Io ho qui le spese particolareggiate di esercizio e vedo che fra le spese generali sono comprese queste che ho accennato per l'ammontare di lire 937,000 le quali sarebbero già esuberanti a compensare il mezzo milione che egli propone di diminuire.

Inoltre non è neppure giusto di comprendere fra le spese d'esercizio tutte quelle che sono poste tra le straordinarie, perchè fra le spese straordinarie ci sono delle opere pei cambi di armamento sulle linee in esercizio della rete Meridionale, e anche lasciando di parlare di queste, dal momento che possono sì o no a seconda dei casi aver carattere di spese di esercizio, mi basterà accennare che in questo elenco di spese trovo numerosi e importanti lavori pel completamento e miglioramento delle stazioni, sulle linee Bologna-Taranto e Foggia-Napoli, per le costruzioni di nuovi binari, per la sostituzione di binari in acciaio a quelli in ferro, e così per altre opere che per brevità ometto di leggere, le quali ognun vede che sono opere in aumento del capitale delle ferrovie, e non sono spese di esercizio.

Faccia l'onorevole Spaventa tutte le deduzioni che conseguono da queste considerazioni, e allora vedrà, che le spese effettive di esercizio sono minori della quota di prodotto lordo devoluta alla Società. Tantochè sembrerebbe che la Società facesse un dono allo Stato di questa sua quota di prodotti lordi che esuperava l'ammontare delle spese.

Per altro sia pur certo l'onorevole Spaventa che io non credo che le Società facciano questo dono, intendiamoci, perchè le Società si costituiscono per fare dei buoni affari e non per fare

dei doni. E doni non ne fanno; poichè di questa parte di lucro che abbandonano sulla rete delle Meridionali si rivalgono nella percentuale sul complesso delle reti che accettano in esercizio.

A me pare che queste considerazioni bastino a dimostrare che realmente il patto stabilito nell'articolo 7 è un patto perfettamente equo. Dal momento che il prodotto lordo per la quota che la Società abbandona a noi è superiore alle spese di esercizio, è troppo giusto che noi riconosciamo di dover continuare a pagare alla Società quella annualità che ad essa dobbiamo pei contratti preesistenti indipendentemente dalla cessione che essa fa a noi colle nuove convenzioni dell'esercizio della sua rete. (*Bene!*)

Favale. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Favale. Per una semplice osservazione.

L'onorevole Vacchelli ha testè detto che, quando il Governo rinunziò al riscatto delle ferrovie Meridionali, nessuna opposizione si fece in Parlamento. Se la memoria mi assiste, mi pare che questo non sia perfettamente esatto: poichè mi pare che, sulla fine del giugno 1883, sia stato l'onorevole Vacchelli stesso quegli che chiese al Ministero se intendeva o no valersi della clausola relativa al riscatto delle Meridionali. Il Ministero rispose che, per motivi giuridici, economici, politici e finanziari, rinunziava al diritto di riscatto. Sorse allora l'onorevole La Porta ad opporsi a questa determinazione presa dal Governo; l'onorevole La Porta, il quale, biasimando l'abbandono del riscatto, fece osservare che questa rinunzia implicava la rinunzia al concetto della divisione delle strade ferrate in due reti longitudinali, e concluse disapprovando la condotta del Ministero.

Io allora sorsi, e dissi che mi pareva assurdo che il Governo, volendo affidare l'esercizio delle strade ferrate all'industria privata, cominciasse dal sopprimere l'unica grande Società di vero esercizio privato, proprietaria delle sue linee, per costituire una Società solo affittuaria delle linee stesse.

Io dissi che mi pareva che fosse conveniente l'abbandonare questo concetto, che io credo molto dannoso, della divisione della rete italiana in due reti longitudinali.

Nessuno fece più obiezioni, ed il Ministero accettò questa mia difesa. Per cui io, e molti altri, credo, eravamo nella convinzione che il Governo avesse abbandonato completamente il concetto di riscattare le Meridionali, poichè era veramente incredibile che, dopo aver rifiutato di comperarle

ad eque condizioni, venisse poi a proporsi di affittare le linee stesse a condizioni onerosissime.

La rinunzia del riscatto voleva per me significare che il Governo rinunziava al concetto per me dannosissimo della divisione delle ferrovie italiane in due reti longitudinali.

E tanto più io era persuaso che il Governo aveva rinunziato a questo, in quanto che io sapeva che nella Commissione, incaricata d'esaminare il disegno di legge dell'onorevole Baccarini sull'esercizio delle ferrovie, prevaleva appunto questo concetto di non riscattare le Meridionali, per non sopprimere l'unica grande Società d'esercizio privato che esisteva in Italia.

Io ho creduto mio dovere il ristabilire questi fatti che dimostrano sempre più quanto sieno stati dal Ministero mal tutelati gli interessi dello Stato in queste convenzioni.

Diligenti. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Diligenti ha facoltà di parlare.

Diligenti. L'onorevole Vacchelli ha detto che allorquando fu sollevata in questa Camera la discussione per l'abbandono del riscatto delle Meridionali, nessuno sorse ad oppugnare codesto provvedimento. Ed è vero ciò disgraziatamente per la parte finanziaria, non per altri rapporti, come opportunamente ha rammentato l'onorevole Favale. Non vi è a rallegrarsene, bensì come ha fatto l'onorevole Vacchelli, ma a deplorarlo profondamente.

Io posso ammettere pertanto che si stenda un velo sopra quella disastrosa operazione, che oggi è un fatto irrevocabile, ma, sebbene ultimo tra i deputati, non posso consentire che si venga a glorificarla. Io mi permetto di citare due cifre sole, in appoggio della mia convinzione contraria a quella rinunzia. Che cosa avrebbero riscosso gli azionisti delle Meridionali, se si fosse effettuato il riscatto? Avrebbero riscosso, come ha rammentato l'onorevole Baccarini, 24 lire di rendita cinque per cento per ogni azione, se alla Società non si affidava l'esercizio di una rete maggiore, e 25 lire se si fosse divenuti all'esercizio di Stato. Ma da quelle 24 lire bisognava prelevare la ritenuta della ricchezza mobile, che riduceva a circa 21 lira per azione un provento che oggi è senza limiti; ciò che l'onorevole Baccarini ha dimenticato.

Che cosa invece riscuotono oggi gli azionisti delle Meridionali, subito dopo l'abbandono del riscatto? Riscuotono 32 lire e mezzo, e si dice che quest'anno ne riscuoteranno 35. Su che cosa si basa questo incasso maggiore che fanno gli azionisti delle Meridionali? Si basa sopra null'altro

che sulla enorme sovvenzione governativa di 20,500 lire a chilometro, perchè l'onorevole Spaventa ha già detto che le Meridionali non danno che un prodotto netto di 6 milioni o poco più; i quali poi, come tutti sanno, non bastano a pagare l'interesse delle obbligazioni, ossia del debito della Società. Per conseguenza, tutto quel di più che oggi riscuotono gli azionisti è prelevato puramente e semplicemente dalle casse dello Stato e pagato effettivamente dai contribuenti.

Io dunque credo che sia a deplorarsi grandemente che la Camera non abbia prestata sufficiente attenzione a questo gravissimo argomento prima del 30 giugno 1883. E lo dico con tanta maggior ragione, in quanto che da persone molto più competenti di me ho sentito deplorare questo fatto, come uno dei più gravi che siano stati mai commessi nell'ordine finanziario, come un fatto assolutamente inconcepibile soprattutto nelle condizioni di credito in cui si trova l'Italia finanziaria del 1885 e anche del 1883.

Può essere che ragioni di altro genere abbiano per taluno giustificato o procurato i motivi per giustificare quella rinuncia; ma nulla può distruggere il fatto che i contribuenti ne hanno risentito un onere, e che non può calcolarsi a meno di 3 milioni, nel maggior aggravio annuo per la finanza dello Stato, in quanto che 10 lire e 80 centesimi per azione sulle 300 mila azioni delle Meridionali, mi pare non possano dar meno di 3 milioni di lire all'anno di maggiori proventi agli azionisti, anzi di 3,240,000 lire precise. Ed a questo aumento d'onere dello Stato, corrisponde precisamente il rialzo delle azioni le quali col riscatto sarebbero state definitivamente liquidate e sepolte a 470 o 480 lire (poichè di più non sarebbero costate le 24 o 25 lire di rendita che si sarebbero dovute dare ad ogni azionista), mentre oggi raggiungono, come ha accennato l'onorevole Spaventa, il costo di lire 700. Sono dunque 60 milioni almeno che si sono gettati di punto in bianco nelle tasche dei 300,000 azionisti.

Presidente. L'onorevole Curioni ha facoltà di parlare.

Curioni, relatore. Come al solito sarò assai breve, e mi sarà facile ottenere lo scopo dopo lo efficace discorso dell'onorevole Vacchelli.

La Società delle ferrovie Meridionali riceve ora dallo Stato, come corrispettivo per le linee da essa costruite e per l'attuale dotazione di materiale rotabile e di materiale d'esercizio e di approvvigionamenti, le sovvenzioni portate dalle vigenti convenzioni; la stessa Società riceve, come corrispettivo di esercizio, le prime 7 mila lire del

prodotto lordo chilometrico, più la metà delle altre 8 mila lire, più il 60 per cento dell'eccedenza sulle 15 mila lire.

Con la convenzione in discussione e per la durata della convenzione stessa, la Società delle Meridionali cesserebbe dall'esercitare le linee da essa costruite e le metterebbe a disposizione dello Stato, col materiale rotabile, col materiale d'esercizio e con tutti gli approvvigionamenti. E siccome il riscatto non è fatto, è giusto che la Società riceva le sovvenzioni suindicate.

Si è detto che queste sovvenzioni costituiscono un onere troppo grave per lo Stato; che la Società fa dei lucri e, secondo qualcuno, anche dei lucri indebiti. Io affermo che questo non si può dire, perchè le sovvenzioni, quali sono stabilite nell'articolo 7 in discussione, non sono nulla di più di quelle che ora si pagano, perchè esse sono portate da patti e da convenzioni regolari esistenti fra lo Stato e la Società stessa.

Non è poi vero che la Società faccia dei lucri indebiti; e il calcolo fatto dall'onorevole Spaventa per provar questo mi pare che non regga. Io accennerò ad un calcolo analogo, e spero di poter provare che le convenzioni che discutiamo, considerate nei loro rapporti colle sovvenzioni che si accordano coll'articolo 7° in discussione, conducono a rapporti fra Società e Stato, quando le convenzioni Genala vengano approvate, equi ed accettabili da parte della Camera.

Io considererò lo esercizio del 1883, giacchè per questo tutto è ben determinato.

Il prodotto lordo chilometrico della rete Meridionale fu nel 1883 di lire 16,233, di cui spettano alla Società: le prime 7000 lire; più il 50 per cento delle altre 8000 lire, ossia 4000 lire; più il 60 per cento sulle rimanenti 1233 lire, ossia lire 740; e nel complesso la somma di lire 11,740. Bisogna però osservare che la Società delle ferrovie Meridionali ha ora a suo carico quelle spese che col nuovo contratto sarebbero fatte dai fondi di riserva e dalla cassa per gli aumenti patrimoniali. Quindi, tenendo conto di tutte queste spese, che sono, poi danni cagionati alle strade da forza maggiore, di lire 200, per i rinnovamenti della parte metallica dell'armamento di lire 150, per rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso di lire 203, e per gli aumenti patrimoniali di lire 197, si trova la somma di lire 750 che deve esser sottratta dalle precedenti 11,740 spettanti alla Società, e rimane quindi la somma di lire 10,990.

Nell'anno 1883 dunque, applicando l'attuale

scala mobile e tenendo conto che sono a carico della Società le spese che, secondo le convenzioni in discussione, si farebbero col fondo di riserva e colla Cassa per gli aumenti patrimoniali, la Società delle ferrovie Meridionali avrebbe incassato per ogni chilometro la somma di lire 10,990.

Vediamo ora che cosa avrebbe ricevuto la Società stessa se nel 1883 fossero state applicate le convenzioni Genala.

Osservo innanzitutto che nel mio calcolo pel 1883 non adotterò la percentuale 62.50 per le ferrovie Meridionali, perchè accetto pienamente l'osservazione fatta dall'onorevole Spaventa, che l'unire le ferrovie Meridionali alle ferrovie Lombarde ed alle Venete, fa sì che la percentuale sia bassa. Ammetto una percentuale più alta di quella del 62 e mezzo portata dalle convenzioni; ma, se accetto una percentuale più alta del 62 e mezzo, non posso però accettare quella del 76.4 citata dall'onorevole Spaventa.

Accetto invece quella che già altra volta venne annunciata in questa Camera dall'onorevole Baccarini, cioè la percentuale del 67.

E qui incidentalmente faccio notare essere curioso come gli avversari delle convenzioni non vadano mai d'accordo nelle percentuali. Diceva un giorno l'onorevole Gabelli che una percentuale doveva essere, se non erro, 56, mentre l'onorevole Baccarini sosteneva che doveva essere 67; abbiamo ora l'onorevole Spaventa che vuole la percentuale 76 nel caso istesso in cui l'onorevole Baccarini ha affermato essere 67.

Ritornando all'argomento, dichiaro che accetto la percentuale del 67, e su questa base, sopra 16,233 lire di prodotto lordo, spetterebbe alla Società la somma di lire 10,876; togliendo le 200 lire per i danni cagionati da forza maggiore, perchè essendo queste considerate nell'articolo 7º devono essere sottratte dalla somma di 10,876, resta la somma di lire 10,676.

Applicando adunque la scala mobile attualmente esistente, la Società delle ferrovie Meridionali avrebbe percepito nel 1883 lire 10,990; applicando allo stesso anno le convenzioni dell'onorevole Genala, percepirebbe 10,676 lire; e quindi la Società delle ferrovie Meridionali nell'anno 1883, se forse passava dalla scala mobile ora esistente alle convenzioni Genala, avrebbe avuto una perdita di 314 lire.

Ma io non voglio essere tanto ingenuo da credere che le Società vogliano fare delle perdite.

L'onorevole Spaventa ha detto: la Commissione avrebbe dovuto studiar bene il problema di ve-

dere, coll'aumentare del prodotto lordo, come variano le compartecipazioni della Società ai prodotti lordi coll'attuale scala mobile e colle convenzioni in discussione.

Questo studio è stato fatto e si è trovato: che per i primi anni d'esercizio la Società delle ferrovie Meridionali resta perdente; che poi, andando avanti, guadagna qualche cosa.

E così deve essere, giacchè è ben naturale che la Società delle ferrovie Meridionali non voglia fare un contratto, come ottimamente ha detto l'onorevole Vacchelli, per fare delle perdite. E questo non si deve desiderare da nessuno, perchè guai pel paese se una delle Società, che assumeranno l'esercizio delle ferrovie, facesse dei cattivi affari.

Però io osservo che col contratto Genala si verificherà questo fatto: che, mediante l'istituzione dei fondi di riserva e della Cassa degli aumenti patrimoniali, le strade saranno sempre mantenute in buon ordine. Mentre, se rimanesse la scala mobile ora esistente per le ferrovie Meridionali, siccome le spese per rinnovamento di binari, per rinnovamento di materiale rotabile ed esercizio e per nuovi impianti costituiscono un tanto di meno che la Società incassa, essa farebbe sempre la massima economia; cosicchè quel tanto di più che la Società delle Meridionali riceverà negli esercizi futuri, andrebbe al posto di quello che essa ricaverebbe vigendo le attuali convenzioni del 1881 col fare rinnovamenti e nuovi impianti minori di quelli che, adottando le convenzioni Genala, si faranno coi fondi di riserva e colla Cassa degli aumenti patrimoniali, le cui spese sono sorvegliate dallo Stato.

Ma come va dunque che l'onorevole Spaventa ha trovato che per il 1884 lo Stato avrebbe perduto? La ragione è semplicissima: l'onorevole Spaventa, ne' suoi calcoli, non ha tenuto conto che ora, colla scala mobile esistente, sono a carico della Società delle ferrovie Meridionali quelle spese che si farebbero coi fondi di riserva e colla Cassa degli aumenti patrimoniali. L'onorevole Spaventa tenne conto di una sola spesa, quella delle 200 lire per chilometro per i danni cagionati alle strade da forza maggiore, e non ha tenuto conto del rinnovamento delle rotaie, del rinnovamento del materiale mobile e degli aumenti patrimoniali: se avesse tenuto conto di questi elementi sarebbe venuto ad un risultato presso a poco conforme al mio.

Si è parlato dall'onorevole Baccarini delle linee Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna. E si è mosso l'obiezione: che lo Stato riceve per la linea Bologna-Ancona e per la diramazione Castel-

bolognese-Ravenna il canone di lire 3,557,758.64; che invece, considerando queste linee come se fossero state costruite dalla Società, lo Stato paga per esse la sovvenzione chilometrica di lire 20,500, diminuita delle 200 lire per i danni cagionati alle strade da forza maggiore; che essendo la lunghezza di quelle linee di circa 246 chilometri, lo Stato rimborsa con 4,993,800 lire quello che gli è pagato con sole lire 3,557,758.64, e che quindi vi è una perdita di lire 1,436,041.36 all'anno.

Rispondo anzitutto che se la Società delle Meridionali avesse effettivamente questo vantaggio, essa lo avrebbe non già in grazia dell'Amministrazione esistente, non già in grazia della Commissione parlamentare, non già in grazia delle attuali convenzioni, ma in virtù di contratti già esistenti, e quindi nulla ci sarebbe da eccepire sopra questa somma.

Però, se si vuol entrare nel merito della somma, si trova non essere vero, considerando le attuali ferrovie Meridionali nel loro complesso, che la perdita sia di lire 1,436,041.36, giacchè le sovvenzioni chilometriche non sono tutte, come è scritto all'articolo 7 che noi discutiamo, di lire 20,500, ma sibbene variano, e la loro media è di lire 19,700 il chilometro. Tenuto poi conto che da queste sovvenzioni si devono dedurre lire 200 per i danni cagionati alle strade da forza maggiore, si trova che quel certo beneficio che dall'onorevole Baccarini si portava a lire 1,436,041.36, si riduce a lire 1,239,941.36.

Continuando a considerare le ferrovie Meridionali nel loro complesso, come ho già dimostrato un momento fa, abbiamo che dall'esercitarle colla scala mobile ora esistente, all'esercitarle secondo le convenzioni Genala, ci sarebbe da parte dello Stato un guadagno di lire 314, e, moltiplicando questa somma per il numero di chilometri delle due linee Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna, cioè per 246 chilometri, si viene a trovare che quel certo prodotto, che si voleva far salire ad 1,436,041.36, si riduce in ultima analisi a lire 77,244.

Ma, come ho già detto, questo è un beneficio che proviene da contratti anteriori e che per conseguenza non può essere tolto alla Società delle ferrovie Meridionali.

Del resto vediamo un po' se la Società delle ferrovie Meridionali, dall'esercitare le ferrovie Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna col contratto Genala, invece che colla scala mobile ora vigente, ci guadagni o ci perda.

La lunghezza di quelle due linee, come ho già detto, è di 246 chilometri; il loro prodotto lordo,

nell'anno 1882, fu di lire 6,097,844; il prodotto chilometrico di lire 24,788, circa 25,000 lire, cioè circa quel prodotto lordo chilometrico a cui corrisponde la percentuale 62.50.

Orbene, secondo la scala mobile del 1881 la Società delle ferrovie Meridionali percepirebbe la sovvenzione di lire 20,500 a chilometro; poi avrebbe il prodotto lordo delle prime 7000 lire; poi il 50 per cento sulle altre 8000; poi il 60 per cento sul prodotto eccedente le lire 15,000, ossia il 60 per cento di 9788 lire, che fa 5873 lire; totale 37,373 lire.

Ma da questo introito della Società delle ferrovie Meridionali si devono fare dei difalchi.

Prima di tutto il canone per chilometro, e lo chiamerò canone chilometrico, il quale è di lire 14,462; poi le spese, che ora sono a carico dei fondi di riserva, circa 744 lire al chilometro, e che prima dell'applicazione di questa convenzione devono essere sostenute dalla Società sui suoi redditi; totale lire 15,206.

Sottraendo da lire 37,373, lire 15,206, si hanno lire 22,167; dunque la Società delle Meridionali nell'anno 1882 deve avere ricavato dalle linee Bologna-Ancona, Castelbolognese-Ravenna, la somma di lire 22,167 per ogni chilometro.

Supponiamo ora, che alle stesse due linee si applichi la convenzione Genala, allora la Società avrebbe la sovvenzione chilometrica diminuita di 200 lire per i danni cagionati alle strade da forza maggiore, ossia lire 20,300; poi avrebbe il 62 e mezzo per cento del prodotto lordo in lire 24,788, cioè avrebbe lire 15,492; totale 35,792 lire.

Ma la Società delle Meridionali dovrebbe sempre pagare la sovvenzione chilometrica, quindi da dedursi 15,462 lire; differenza fra le due cifre 21,330 lire.

Dunque con la convenzione Genala la Società delle Meridionali nel 1882 avrebbe percepito sulle linee Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna la somma di 21,330 lire; con la scala mobile vigente in virtù del contratto del 1881 la Società avrebbe percepito 22,167 lire, con una differenza di 837 lire. Dunque si vede che, presa la cosa in complesso, anche per queste linee non ci sono quegli inconvenienti che si sono lamentati da alcuni oratori dell'Opposizione ma che invece il contratto Genala corrisponde agli interessi dello Stato.

L'onorevole Baccarini ha proposto un emendamento col quale vorrebbe che la sovvenzione chilometrica, da corrispondersi alla Società delle ferrovie Meridionali, fosse soltanto di 30 milioni,

ciò che corrisponde ad una deduzione dalla sovvenzione, che si trova nell'articolo 7 che discutiamo, di almeno lire 2,058,955. 12.

La Camera comprenderà che, dopo le dimostrazioni che furono date sull'esercizio delle linee Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna, quando si applicano le convenzioni del 1881 o le convenzioni dell'onorevole Genaja, la Camera, dico, comprenderà che non si può assolutamente accettare la proposta dell'onorevole Baccarini, nè la proposta dell'onorevole Spaventa; e quindi la Commissione per mezzo mio dichiara che tiene fermo l'articolo 7, quale si trova nel contratto che discutiamo. (*Bravo! Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Brevi parole dirò all'onorevole Curioni il quale innanzitutto vuol farmi dire quel che non ho sognato mai di dire. Egli ha esordito dicendo che gli avversari non si accordavano neppure nelle cose più sostanziali, come, ad esempio, sulla percentuale delle spese d'esercizio per le strade ferrate Meridionali. Ha detto che l'onorevole Spaventa calcolava quella percentuale nel 76 per cento del prodotto lordo, mentre io la calcolava il 67 e l'onorevole Gabelli il 62.

Onorevole Curioni, io nel mio lungo discorso, che fa parte degli atti parlamentari e può leggersi da tutti, ho detto, leggendo le risposte ministeriali ai quesiti della Commissione, che la percentuale delle spese ordinarie per la rete Meridionale è esposta nel 67,3 per cento. Ho poi aggiunto che tra le spese di esercizio devono comprendersi anche le straordinarie e che, queste comprese, come risulta dalla relazione del 29 maggio 1884 del Consiglio di amministrazione delle Meridionali, la percentuale delle spese d'esercizio nel 1882 arrivava al 76,3 od al 76,4; ciò che concorda perfettamente con quello che diceva adesso l'onorevole Spaventa.

L'onorevole Curioni ci ha poi fatto una dimostrazione singolarissima, per sostenere che colla cessione delle linee Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna lo Stato, anzichè perdere, guadagna 800,000 lire. Ma se è così, onorevole Curioni, senza star qui a combattero questi sofismi, veri e propri sofismi, io sento nella mia coscienza il dovere di proporre che quella somma si aggiunga al canone, perchè non è giusto che la Società la rimettano del proprio.

Curioni, relatore. Non ho detto questo.

Baccarini. Il dovere della Commissione è di correggere le cifre e di non esagerarle nè in un senso nè in un altro.

E ripeto quel che già dissi al mio amico Vacchelli sulla osservazione che oramai non serve riferirsi ai contratti anteriori. Ah! è molto comodo il riferirsi ai contratti anteriori, quando non sono interpretati per quel che sono e conducono a conseguenze onerose per lo Stato! È comodissimo.

Ma io mi sono riferito, ed altri con me, al contratto anteriore, perchè il Ministero l'ha interpretato in un modo non conforme al vero. Ha ritenuto che la garanzia non rappresenti che l'interesse e l'ammortizzamento del conto costruzioni; e quindi noi ci siamo creduti in dovere di osservare che ciò è inesatto. Ed essendo inesatto ne viene la conseguenza che la Società ottiene un canone che non avrebbe ottenuto se non fosse incorso quest'errore d'interpretazione.

Ma, a parte ogni considerazione, io devo fare osservare alla Camera che i difensori di questo patto hanno bisogno di troppe circonlocuzioni e che dalla discussione generale in poi non hanno saputo trovare che quest'ultima conclusione dell'onorevole Curioni, la quale porterebbe a dovere accrescere e non a dover diminuire il canone delle Meridionali; perchè è obbligo di coscienza di non togliere a qualunque siasi delle due parti quello che ad esse è dovuto.

Ma, onorevoli colleghi, a costo di parere molesto, io devo invitare ancora una volta, e sarà la quinta o la sesta, il Governo e la Commissione ed anche il mio amico Vacchelli a dimostrarmi che anche le 676 lire non furono tolte nel 1882 per le spese di esercizio sulla garanzia. È questo che mi devono dimostrare. Qui non si tratta di discutere nè di interpretare. Se è vero che le 676 lire furono tolte dalla somma di 20, di 19, di 18 mila lire di garanzia, e se è vero quello che sostiene il Governo che esso ha inteso di pagare la garanzia come corrispettivo dell'interesse e dell'ammortizzazione delle costruzioni, è evidentissimo che ha preso un equivoco e che deve levare 676 lire per chilometro.

Quest'argomento è stato considerato come di nessun valore; ma è una cosa essenziale, onorevoli colleghi; e finchè voi non mi dimostrerete che queste 676 lire non sono tolte da queste 20 mila lire, voi le pagherete ingiustamente alla Società.

Nè vale il dire che in avvenire se ne pagheranno meno, perchè il contratto è fatto in base all'esercizio del 1882; e se in quell'anno questa somma grava la garanzia per spese d'esercizio, in contrapposto dovrei dire che, andando avanti, più cresce col vecchio contratto il prodotto netto della Società, più diminuisce la parte della ga-

ranzia che paga lo Stato. Dunque nei prodotti futuri ci sarebbe da un lato un vantaggio, dall'altro uno svantaggio per la Società.

L'onorevole Spaventa ha fatto delle considerazioni per riportare gli argomenti suoi intorno alle linee costruite in base alla legge del 1881.

Io non ho atteso molto a quanto egli ha detto, ma ho udito benissimo ciò che ha risposto l'onorevole Vacchelli e mi pare anche l'onorevole Curioni. Essi hanno detto che i vantaggi, a cui alludeva l'onorevole Spaventa, per quelle due linee, sono dovuti alla convenzione del 1881. Vantaggi o svantaggi che siano, certamente saranno dovuti alla convenzione del 1881, la quale non ha introdotto niente di nuovo, niente che non fosse nella vecchia legge; ma io accetterei ancora quei patti, e li farei ancora più favorevoli alla Società, piuttosto che accettare quelli delle convenzioni presenti; perchè, onorevole Vacchelli, le linee alle quali fu applicata la convenzione del 1881 rendono, la Castellammare-Pescara-Aquila-Rieti 4679 lire e la Termoli-Campobasso-Benevento 3159 lire al chilometro. Faccia il conto, onorevole Vacchelli, e deduca dalla garanzia tutte le spese le quali vanno a conto di esercizio, e vedrà che cosa resta delle 20,500 lire a favore della Società.

Così l'onorevole Vacchelli disse che non giovava occuparsi della percentuale che si accorda colle attuali convenzioni per l'affitto, perchè essa dipende dalle convenzioni passate.

No, mio onorevole amico Vacchelli, non dipende dal passato, dipende dal presente questo patto. Nessuna convenzione precedente stabiliva una condizione che potesse aver relazione coi patti presenti. Nemmeno il riscatto è in questi contemplato nella forma in cui fu fatto per tre volte negli anni precedenti.

Non esiste nulla di questo. E il dire che la Società aveva in altri tempi preso il denaro ad un saggio più elevato dell'attuale, non è esatto.

Imperocchè il fatto vero è questo: che noi, assumendo le passività sociali, le assumevamo in media a minor tasso di quello che si paghi adesso per l'affitto, più ci rimaneva di netto tutta la differenza tra quello che si pagava per il riscatto delle azioni a 24 o a 25 lire, che voleva dire al 5 per cento, ed il 6.20 o 6.40 che si paga attualmente.

Io non voglio dilungarmi su questo argomento, ma non voglio tacere nemmeno una osservazione relativa a quello che disse l'onorevole Curioni, per distruggere, piuttosto che il mio argomento, le mie cifre, intorno alla linea Ancona-Bologna e Castelbolognese-Ravenna

L'onorevole Curioni ha fatto come fece pel famoso contentino o regaluccio del primo semestre degli interessi. Allora disse: no, non sono 4 milioni, ma soltanto 2; adesso dice: no, non si perde 1,450,000 lire, ma 1,100,000. Onorevole Curioni, a me basta che si perda un centesimo, perchè dirò sempre: l'attenuare le somme che si perdono non distrugge il fatto della perdita.

Per conseguenza io persisto nel mantenere il mio emendamento. Però, se l'onorevole Spaventa l'ha precisato in cifre minori delle mie, mi rimetterò al suo, perchè per me si tratta di ottenere qualche cosa, quantunque sia ben convinto che non otterrò niente, nè colla mia, nè colla proposta dell'onorevole Spaventa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spaventa.

Spaventa. L'onorevole Vacchelli, prendendo a rispondere al mio discorso, ha riassunto in termini precisi l'argomento che io ho trattato, ha compreso perfettamente la questione come io l'ho posta innanzi la Camera. Non potrei dire altrettanto del modo col quale mi ha risposto l'onorevole Curioni.

Sarà stato difetto mio; ma la risposta dell'onorevole Curioni, per quanto io l'ho sentita (qualche parte mi è certo sfuggita), non mi è parso rispondesse punto alla questione da me discussa.

L'onorevole Vacchelli, dunque, come ho detto, ha compreso la questione. La quale è questa: col contratto della cessione delle linee considerato in sè, indipendentemente dall'uso che poi saremo per fare delle ferrovie che ci si cedono: col contratto considerato in sè, che cosa noi diamo alle Meridionali e che cosa le Meridionali danno a noi? Io dico: noi concediamo alle Meridionali un canone fisso di 36 milioni; e la Società in luogo della partecipazione al prodotto lordo delle linee, che noi oggi abbiamo a diminuzione della sovvenzione che siamo obbligati di pagarle, ci dà l'uso delle linee, e con l'uso noi facciamo nostro il prodotto netto che si ricava dall'esercizio delle linee medesime. Se la partecipazione che noi abbandoniamo è maggiore del prodotto netto che ricaviamo, è evidente che facciamo un cattivo affare, che noi perdiamo.

Ora, per sapere qual'è il prodotto netto, bisogna sapere quali sono le spese d'esercizio che vanno dedotte dal prodotto lordo per avere il netto.

Io ho fatto un conto sopra il prodotto e le spese del 1884, ed ho trovato che la partecipazione che il Governo avrebbe sopra il prodotto lordo del 1884 è circa di un milione maggiore del

prodotto netto che esso avrebbe dal prodotto medesimo. L'onorevole Vacchelli dice: io non posso fare il conto sull'esercizio del 1884, perchè si hanno sì i risultati per quanto riguarda i prodotti, come risultano dal prospetto dei prodotti delle ferrovie del mese di dicembre, ma non sappiamo quale sia stata la spesa. Ed io ancora ho detto che la spesa non la sappiamo, ma che possiamo argomentarla; l'ho argomentata, da quella del 1883, applicando un coefficiente di spesa al maggior prodotto del 1884, minore del coefficiente di spesa del 1883.

Ora, circa alla spesa del 1883, l'onorevole Vacchelli dice: l'onorevole Spaventa sbaglia, perchè introduce nel conto una somma la quale è vero che si trova introdotta tra le spese di esercizio nel bilancio della Società, ma ci si trova male introdotta, quella per esempio della ricchezza mobile, che la Società paga sul reddito delle sue azioni. Questa spesa è di 800,000 lire.

Ora non sta che io abbia introdotto nelle spese di esercizio la ricchezza mobile; io ho calcolato le spese di esercizio del 1883 precisamente quali sono date nel bilancio stesso della Società, vale a dire, in lire 20,103,771; e in questa somma non è compresa la ricchezza mobile.

È vero che fra le spese d'esercizio c'è una quota spettante all'amministrazione generale, nella quale sono comprese spese giudiziarie, tasse e via dicendo; ma queste spese giudiziarie, tasse e simili, ci sono in tutte le amministrazioni ferroviarie, e non si possono eliminare, ancorchè le linee dalle mani della Società passino in quelle dello Stato. Quindi questo è un genere di spese proprie di esercizio, e la Società fa bene a metterle in conto del medesimo.

Ciò che non vi si può comprendere, e che non vi ho compreso io, è la imposta di ricchezza mobile che non riguarda l'esercizio, ma è un onere degli azionisti, che alla Società piace di accollarsi per tenere alto il prezzo delle sue azioni.

L'onorevole Vacchelli mi rimproverava a torto che io avessi compreso quest'onere nelle spese di esercizio.

La seconda osservazione fondamentale dell'onorevole Vacchelli neppure ha valore.

Egli diceva: " guardate, nei 20,000,000 vi sono 2,000,000 e tante di spese straordinarie, le quali non sono vere e proprie spese di esercizio. "

Ma, mio Dio, basta guardare i bilanci della Società delle Meridionali, non di un anno solo, ma di dieci, e si vede tosto qual'è la natura di questo capo di spese.

Io ho uno specchietto qui fra le mie mani di coteste spese straordinarie per una diecina di anni: ebbero, nel 1874 furono di lire 1,876,593.49; nel 1875, di lire 1,886,763.70; nel 1876, di lire 1,858,777.66; mi manca qui l'anno 1877. Nel 1878, di lire 1,760,069; nel 1879, di lire 1,915,013.03; nel 1880, di lire 1,384,444.10; nel 1881, di lire 1,686,628.40, e nel 1883, di lire 2,253,521.

Notate dunque: questa è una spesa che si riproduce ogni anno presso che uguale.

Ora vengo all'onorevole Curioni, il quale ha detto che molte delle spese che oggi fa la Società, domani non le farà più perchè saranno passate sui fondi di riserva.

Questo lo sappiamo, ma non è questa la questione.

Curioni, relatore. Ma Ella non ne ha tenuto conto.

Spaventa. La questione è altra, onorevole Curioni: Ella deve provare che la partecipazione che ha avuto lo Stato nel 1883, a diminuzione della sovvenzione che esso deve pagare alla Società delle Meridionali, sia minore o almeno eguale al prodotto netto che la Società ha avuto nel 1883 dall'esercizio delle due linee. Ella non ha provato questo...

Curioni, relatore. Chiedo di parlare.

Spaventa. ... e fintanto che non ha provato questo, Ella non ha confutato alcuna parte del mio discorso.

Ora nel 1883, lascio il 1884 di cui ho parlato prima, la Società ha avuto, secondo che risulta dai documenti della sua amministrazione e che ho innanzi, un prodotto chilometrico medio di 16,200 lire.

Su questo prodotto lo Stato ha il diritto di prendere il 28 per cento, coefficiente medio del 27.75 per cento, che riguarda le prime 15 mila lire, e del 40 per cento su tutto il resto.

Ora il 28 per cento su 16,200 × 1689 vi dà una partecipazione di lire 7,661,104.

Ecco la parte che lo Stato ha avuto sopra il prodotto lordo delle Meridionali nel 1883.

Ora prendiamo il bilancio della Società per vedere qual'è stato il prodotto netto della Società nel 1883.

Il prodotto netto 1883 è stato di 6,517,583 lire.

Ma tra 6,517,000, che è il prodotto netto che lo Stato verrebbe a prendere se il contratto fosse in esercizio fin dal 1883, e 7,661,000, vi corre ben la differenza di un milione e centomila lire più, ed è questo che lo Stato perde sostituendo il prodotto netto alla partecipazione e contentandosi di rinun-

ziare a questa per prender quello. Questo è il conto pel 1883, e lo stesso risulta pel 1884, sebbene il conto del 1884 fosse desunto da criteri congetturali.

Ma il conto del 1883 risulta dai dati contenuti nei documenti che la Società stessa ci ha messi nelle mani. Dunque la mia dimostrazione rimane intera.

Questa convinzione che io ho mi fa adoprare un linguaggio che forse può parere aspro, ma che non ha intenzione di offender nessuno e non è diretto intenzionalmente contro nessuno. Quando io dico "così si fa un regalo alla Società," considero la cosa in se stessa, non perchè alcuno qui abbia intenzione di far regali alla Società. E se ho discorso di precedenti, ne ho parlato non per far rimproveri ad alcuno, ma per trarre da essi un insegnamento, l'insegnamento cioè di guardar bene a quello che facciamo, perchè di queste cose se ne sono fatte e troppe; ed abbiamo avuto più di una occasione di pentircene. Quando ho anche detto che colle costruzioni la Società ha guadagnato, non so, se un milione e mezzo o due annui, non ho voluto neanche far rimprovero nè al presente, nè al precedente ministro dei lavori pubblici; però aggiungo questo, che qualunque beneficio si fosse fatto alla Società, finchè esisteva il patto del riscatto, ogni beneficio, se concorreva a rendere prospera la Società, non poteva in fin dei conti nuocere allo Stato, perchè se la Società avesse fatto guadagni troppo grassi, era in mano dello Stato il mezzo di troncarli, sostituendosi col riscatto a condizioni già convenute in tutte le attività e passività sociali.

Ma il giorno in cui lo Stato lasciò cadere quel patto, tutti i benefici fatti alla Società sono diventati suo patrimonio intangibile, e lo Stato non può ritoglierglieli.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vacchelli.

Vacchelli. Due sole parole. L'onorevole Baccarini ha invitato anche me personalmente a dimostrare come, in relazione ai conti pubblicati dalle Meridionali, si possa giustificare l'articolo 7, mentre la Società ha dovuto prelevare 676 lire per chilometro dalla sovvenzione governativa, per far fronte alle spese di esercizio.

- Questa risposta che mi domanda l'onorevole Baccarini, io l'ho già data implicitamente nel rispondere poco fa all'onorevole Spaventa.

L'onorevole Baccarini trova questa sovrabbondanza di spesa in confronto degli introiti, deducendola dalle spese di esercizio quali sono indi-

cate come ordinarie e straordinarie nel resoconto della Società.

Ora, avendo io dimostrato, rispondendo all'onorevole Spaventa, che non tutte le spese che qui sono annoverate come spese d'esercizio sono veramente e propriamente tali, ma che invece talune di esse fanno carico ai servizi dei debiti; che tali altre hanno carattere d'impiego in conto patrimoniale, così facendosi le corrispondenti deduzioni, le spese si riducono di tanto, che svaniscono le 676 lire, ed anzi resta un piccolo supero nei prodotti, anche senza porre in conto le 200 lire che si deducono dalle sovvenzioni per ogni chilometro di ferrovia quali spese pei casi di forza maggiore.

All'onorevole Spaventa poi risponderò non avere io punto detto che nelle spese generali fosse compresa l'imposta di ricchezza mobile sulle azioni della Società, sul suo reddito netto, su quel reddito che si paga come dividendo sulle azioni; questa è compresa nel prospetto della liquidazione generale per lire 824 mila.

Io ho detto che nelle spese generali di esercizio sono erroneamente comprese la tassa di circolazione sulle azioni, e l'imposta di ricchezza mobile, e la tassa di circolazione sopra i Buoni. Questa somma l'onorevole Spaventa la troverà a pagina 78 del rendiconto della Società Meridionale dell'anno 1883, per una somma di 937 mila lire.

Come vedrà, queste 937 mila lire sono parte delle lire 1,770,956, che sono la prima cifra iscritta a capo delle spese di esercizio. Forse l'onorevole Spaventa crede che queste imposte e diritti di bollo siano le tasse pagate per fondiaria sulle proprietà che costituiscono le ferrovie, ed altre analoghe, ma questo non è; queste speciali imposte, a cui ha accennato l'onorevole Spaventa, e che realmente devono essere sostenute da qualunque Società esercente, sono annoverate in altri capitoli di spesa.

E di questo io lo posso assicurare, perchè, come può bene immaginarsi, nel seno della Commissione noi abbiamo voluto vedere a fondo questo stato di cose. Ed io non sarei venuto ad affermare davanti alla Camera, che fra le spese di esercizio sono comprese irregolarmente queste somme, se non ne fossi sicurissimo per averlo riscontrato nei fatti.

Del resto, la cosa non è nuova; e già a pagina 30 della relazione, dove si fa il conto di quel 68 per cento, di cui ci accadrà di discutere fra poco all'articolo 8°, vedrà che si è fatta dalle spese ordinarie la deduzione delle 955 mila lire, spese per uguale titolo nel 1882 che figurano bensì

nelle spese generali in conto esercizio, ma che costituiscono una somma pagata per imposte e bollo sui debiti sociali, e che continuerà ad essere pagata dalla Società dopo avvenuta la cessione dell'esercizio.

Così, per ciò che concerne le spese straordinarie, io non ho detto di volerle escludere tutte; allora avrei esclusi due e più milioni; ma ho detto di escludere solamente quella parte di esse che concerne i veri impieghi in aumento patrimoniale, allargamento di stazioni, costruzione di nuovi binari ferroviari, ed altre spese che hanno vero e proprio carattere di spese in conto capitale.

Così appurato il vero stato di fatto, non ho altro da aggiungere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Curioni, relatore. Io non intendo che rispondere due parole, prima all'onorevole Baccarini, il quale mi ha fatto dire una cosa che non ho detto, e poi all'onorevole Spaventa.

L'onorevole Baccarini ha asserito avere io detto che la perdita che farebbe la Società delle ferrovie Meridionali per la linea Bologna-Ancona, e Castelbolognese-Ravenna è di lire 800,000.

Io non ho mai detto questo; ho detto che era di 315 lire per chilometro, che, moltiplicate per 246 chilometri, fanno lire 77,244 e non lire 800,000.

All'onorevole Spaventa, il quale ha affermato non avere io compreso, non avere io afferrato la questione, dirò che l'ho afferrata invece benissimo.

L'onorevole Spaventa ha fatto il calcolo su ciò che lo Stato percepisce colla convenzione del 1881, e su ciò che lo Stato percepirebbe colle convenzioni Genala, ed ha fatto vedere che ciò che lo Stato percepisce con quella è maggiore di ciò che lo Stato percepirebbe con queste.

Io invece ho fatto il calcolo, per chilometro, di ciò che la Società percepisce colla convenzione del 1881, e di quello che percepirebbe colle convenzioni Genala. Ella vede, onorevole Spaventa, che facendosi il calcolo nell'uno e nell'altro modo, si deve giungere alle stesse conclusioni sulla maggiore o minore convenienza delle convenzioni del 1881 a fronte di quelle Genala.

L'onorevole Spaventa ha trovato: che colla convenzione del 1881 lo Stato percepirebbe 7,918,032 lire; che colle convenzioni Genala verrebbe a percepire 6,781,826 lire. Poi, ha aggiunte lire 337,000 pei danni cagionati alle strade da forza maggiore, per arrivare a lire 7,118,826. Poi ha citate altre aggiunte, per concludere che la differenza dei due risultati si poteva stabilire in lire 500,000.

Se egli avesse tenuto conto di quella parte del

10 per cento del prodotto lordo che lo Stato preleva per corrispettivo dell'uso di materiali e di approvvigionamenti e se la sua percentuale 76 delle spese d'esercizio avesse ridotta al suo vero valore, sarebbe giunto a trovare che la cifra di 7,918,032 lire va confrontata colla somma di circa 8,000,000, e così sarebbe giunto ad un risultato presso a poco eguale a quello a cui sono giunto io ragionando su ciò che la Società percepirà coi due sistemi d'esercizio posti a confronto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Due sole parole, tanto per prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole Vacchelli; il quale ha detto, se ho bene udito, che la cifra da me esposta di lire 676 che è tolta dalla garanzia e dal supplemento delle spese dell'anno 1882, non solamente è vera, ma che anzi qualche cosa rimarrebbe a favore della Società.

L'onorevole Vacchelli, per togliere forza, dal suo punto di vista, al mio argomento, ha bisogno di trovare spiegazioni nuove e non accennate mai nella relazione ufficiale del Consiglio di amministrazione delle strade ferrate Meridionali. Ora io so che la Società delle Meridionali è solita a sostenere bene i propri interessi, e non li lascia interpretare tanto facilmente.

L'onorevole Vacchelli disse che sono vere le cifre delle spese sostenute nell'anno 1882, e mi pare abbia detto che ci sono compresi alcuni interessi di passività.

Ebbene, questa spiegazione, onorevole Vacchelli, io l'ho trovata nel mio cassetto, in un foglio anonimo a stampa, che credo sarà stato distribuito a tutti gli altri deputati...

Una voce. Nel mio no.

Baccarini. Nel mio cassetto ho trovato questo foglio a stampa, dissimile da tutti gli atti ufficiali, nel quale appunto c'è la spiegazione data ora dall'onorevole Vacchelli in risposta alle osservazioni da me fatte intorno a questo argomento nella discussione generale. E siccome quelle mie osservazioni sembra che abbiano fatto un certo effetto anche sugli interessati, così si è sentito il bisogno di trovare una insolita spiegazione alle spese che hanno fatto fino adesso, spiegazione che per venti anni l'Amministrazione delle Meridionali non ha creduto di dare.

A conclusione di quanto ho detto, leggo nella relazione ufficiale il passo da cui ho tolto le cifre delle spese dell'anno 1883. "Spese ordinarie di esercizio lire 17,840,179 46; " e poi eguita così: "alla spesa ordinaria ascendente come sopra a 17,840,799 56, aggiungendo l'importo compless.

sivo della spesa straordinaria e per il ricambio del materiale in lire 2,263,521 15 risultano le spese totali d'esercizio per l'anno 1883 nella somma di lire 20,103,721. „

L'onorevole Vacchelli dice che una parte di queste spese si riferisce ad interessi ed altro. Ma io leggo la relazione della Società delle Meridionali, non la relazione del Governo; e veggio che queste spese concernono l'importo complessivo e straordinario per i ricambi d'armamento. E noto che ora soltanto si sente il bisogno di dare una spiegazione originale, mentre non se n'è parlato mai in tutte le relazioni fatte dalla Società delle Meridionali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Mi permetta la Camera di aggiungere un'appendice alla discussione che al cominciare della seduta, è stata fatta sull'articolo.

I discorsi degli onorevoli Curioni e Vacchelli in risposta alle obiezioni degli onorevoli Baccarini e Spaventa mi dispensano dall'entrare in minuti particolari; e dirò solo una parola in risposta agli onorevoli oratori, i quali hanno cercato di dimostrare essere oneroso allo Stato questo patto e che per esso si abbandona una parte del prodotto che per la convenzione con le Meridionali abbiamo diritto di percepire annualmente. Ora questo non è punto esatto. L'onorevole Baccarini non ha guardato che ad una parte del problema, e si è fermato a quella, considerando il contratto come se non consistesse in altro che nei 35,987,000 di sovvenzione fissa stabilita dalle convenzioni del 1862 e del 1864 colla Società delle strade ferrate Meridionali. Egli ha fatto un lungo discorso per dimostrare che qualche volta la Società delle Meridionali ha avuto bisogno di ricorrere alla sovvenzione anche per pagare la deficienza dell'esercizio; e questa dimostrazione gli è parsa un gran trionfo. Ma se egli vorrà considerare le cose come realmente stanno, dovrà ammettere che le sue parole non hanno menomamente infirmato le nostre conclusioni.

Infatti il contratto colle Meridionali non consiste solamente nella sovvenzione fissa, ma anche nella sovvenzione e partecipazione ai prodotti dell'esercizio.

Il Governo nel presentare questo contratto di esercizio delle strade ferrate Meridionali onde renderlo di facile intelligenza ha spiegato il procedimento che ha seguito, il quale è molto semplice.

La convenzione attuale vigente colle ferrovie Meridionali accorda alla Società una sovvenzione chilometrica fissa, (la quale fu determinata avendo riguardo al costo approssimativo delle linee e dei materiali di esercizio) ed una compartecipazione ai proventi dell'esercizio. Cosa vi proponiamo noi col presente contratto? Abbiamo tenuto ferma la sovvenzione fissa tal quale si trova votata dalla Camera con le due convenzioni del 1862 e del 1864, e abbiamo invece modificato le condizioni d'esercizio in una maniera tale che permette di unire alle linee del mezzogiorno anche le linee del nord e del centro, in guisa da costituire la rete longitudinale chiamata Adriatica e di stabilire per tutte queste linee una identica forma di esercizio, ed una identica compartecipazione. Se le forme di compartecipazione fossero state differenti sarebbero potute nascere collisioni d'interessi fra una parte e l'altra della rete, secondo che l'una apparteneva alle Meridionali e l'altra allo Stato.

Dunque unità di concetto, e unità di formula. Questo è stato il provvedimento che noi abbiamo escogitato e che ora la Camera discute. E, io posso affermare, contro gli onorevoli preopinanti, che nella convenzione noi non diamo alla Società nulla di più di quello che si dà oggi; anzi diamo 200 lire al chilometro di meno della sovvenzione chilometrica fissa, perchè abbiamo ritenuto che ai casi di forza maggiore (che corrispondono sulle linee Meridionali a meno di 200 lire, come l'esperienza dimostra) fosse da provvedersi mediante un fondo speciale di riserva alimentato dal proprietario delle linee. Quindi abbiamo posto a carico del proprietario la somma di 200 lire per chilometro, che corrisponde a 370 mila lire l'anno.

Dunque nessuno potrebbe affermare che con la sovvenzione dell'articolo 7 si dia alla Società qualche cosa di più di quello che ha ora.

Tuttavia l'onorevole Spaventa ha affermato che il prodotto netto che la Società delle Meridionali mette a disposizione del Governo rinunciando ai patti attuali dell'esercizio delle proprie linee, è minore della partecipazione ai prodotti lordi cui il Governo ha diritto in base alla convenzione del 1881.

Ora gli onorevoli Vacchelli e Curioni hanno già confutato l'argomento dell'onorevole Spaventa, il quale ha cercato di dimostrare la sua affermazione con delle cifre che hanno bisogno di alcune correzioni.

Egli ha calcolata la partecipazione ai prodotti lordi delle ferrovie Meridionali nell'anno 1884, in base alla convenzione del 1881, e la ha con-

frontata col prodotto netto che presumibilmente avranno dato le ferrovie stesse nell'anno 1884.

Ma per calcolare questo prodotto netto egli ha supposto il 76 per cento di spesa, ma il 76 per cento di spesa del 1883, applicato da lui al 1884, comprende anche alcune spese in conto capitale, e quindi il suo punto di partenza è inesatto.

Volendo poi fare il confronto della attuale formula di ripartizione dei prodotti tra la Società ed il Governo, col contratto che sta davanti alla Camera, non c'è altro modo che supporre la uguaglianza del prodotto chilometrico tra le linee Meridionali e le linee che comporranno la rete Adriatica. Se io applicassi il 62 e mezzo per cento alla rete delle Meridionali e dicessi quindi che il 37 e mezzo per cento rappresenta la parte data allo Stato, farei un confronto non esatto, perchè confronterei la percentuale di spesa che si ha sopra una rete il cui prodotto chilometrico medio è di 25,000 lire, con quella di un'altra rete il cui prodotto chilometrico è poco più di 16,000 lire. Il confronto dunque non starebbe. Ma non è così che sono fatti i nostri confronti.

Noi abbiamo fatto i conti a parità di prodotto chilometrico e tenendo conto tanto dei patti relativi alla sovvenzione quanto di quelli relativi alla ripartizione dei prodotti, e così facendo si trova che il patto nuovo da noi proposto è più favorevole che il patto vigente.

Ora dunque io prego l'onorevole Baccarini a non voler considerare soltanto la sovvenzione, dimenticando il patto d'esercizio.

Prendete insomma i fatti come sono, fate i calcoli come devono esser fatti, pigliate — se volete giudicarlo rettamente — il contratto da noi proposto nella sua integrità, e allora quando avrete ravvicinato la somma che si paga come sovvenzione a quella che si paga come percentuale di esercizio, e valutato giustamente le quote dei fondi di riserva e della Cassa degli aumenti patrimoniali, e considerato che, oltre alla prima percentuale, ne abbiamo altre due, vale a dire la percentuale al di là del prodotto iniziale, che è del 56 per cento, come spesa di esercizio, e la terza percentuale che è del 50 per cento, voi troverete che il patto stipulato in questo contratto è più favorevole in certa misura del patto che ora vige con le Meridionali.

Ma c'è di più: gli oneri che le Meridionali incontrano col nuovo contratto sono maggiori di quelli che hanno oggi. Per esempio, ci sono le stazioni dei tronchi comuni, le quali importano una spesa maggiore che oggi le Meridio-

nali non hanno; c'è l'obbligo di esercitare con tre coppie almeno di treni giornalieri anche le linee nuove; c'è il servizio telegrafico e postale, che (specialmente il primo) imporranno un onere di parecchie decine di migliaia di lire alla Società; e c'è finalmente il servizio della Cassa-pensioni per gli impiegati.

La Società si troverà inoltre nella necessità di aumentare gli stipendi ai propri impiegati, perchè dovrà assumere una parte degli impiegati dell'Alta Italia, che hanno stipendi superiori a quelli delle Meridionali. E c'è di più l'articolo che riguarda l'industria nazionale protetta col cinque per cento, il quale non può non produrre un qualche effetto, anche sulla spesa di esercizio delle Meridionali. E ci sono pure le linee di prima categoria che verranno aggiunte alla rete principale dopo due anni.

Considerate tutto questo, e vi convincerete sempre più che i patti che noi abbiamo conchiuso colle Meridionali sono certamente in qualche cosa più favorevoli che non quelli che vigono in forza delle convenzioni del 1862 e 1864.

Aggiungo anche un'altra cosa. Oggi la Società delle Meridionali può benissimo avere fino al 10 per cento di utile netto, e dividerlo tutto intero agli azionisti, mentre colle nuove convenzioni al di là del 7 e mezzo per cento, lo Stato partecipa agl'utili per una metà.

Non parlo poi di tutti gli altri oneri che vengono da una più assidua sorveglianza governativa, e che importano sempre una qualche spesa maggiore. E qui affermo che nel fare questi conti ho tenuto calcolo anche di quella diminuzione di spese che avranno le Meridionali; per essere state esonerate dal carico della sorveglianza governativa.

La Camera dunque può accettare l'articolo 7 con piena sicurezza di far cosa che non reca nessun onere maggiore allo Stato, ma anzi attenua gli oneri che lo Stato ha. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spaventa.

Spaventa. Non intendo di annoiare la Camera, portando questa questione al di là del limite convenevole e d'altra parte molte altre parole non rischiarebbero forse di più l'argomento.

Ma sento il bisogno di replicare poche parole all'onorevole ministro. Egli, come l'onorevole Curioni, non pone la questione bene, e quindi la risolve logicamente in un modo diverso da me. Ma l'uno e l'altro partono da una premessa assolutamente sbagliata.

Curioni, relatore. No.

Spaventa. Tanto l'onorevole ministro, quanto l'onorevole Curioni non considerano il contratto della cessione delle linee in se stesso, ma dove io trovo che si fa un beneficio alla Società delle Meridionali senza un corrispettivo, me lo riconnettono col contratto di esercizio della rete Adriatica, nella quale le Meridionali sono fuse con le linee Venete e Lombarde.

Io non mi sono sognato di dire, come il ministro pare mi facesse dire, che i proventi netti che lo Stato ricaverà dal nuovo contratto siano minori proporzionalmente di quelli che esso ricava dalle Meridionali. Non ho detto questo, nè potevo dirlo: poichè, col nuovo contratto, come io stesso ho notato, lo Stato prende il 34 per cento del prodotto lordo di tutta la rete; e, col contratto, che abbiamo con le Meridionali, non prende che il 28. Quindi non ho detto e non potevo dire che il nuovo contratto coll'Adriatica ci frutti meno dell'antico con le Meridionali, ma ho detto che, col contratto di cessione delle linee, a quelle condizioni, abbandoniamo la partecipazione al prodotto lordo, per far nostro il prodotto netto delle linee Meridionali; ed io sostengo che la partecipazione dello Stato al prodotto lordo sia maggiore del prodotto netto che la Società ritrae oggi dal suo esercizio.

Ecco la mia tesi.

L'onorevole Curioni prima e poi l'onorevole ministro mette innanzi la nuova convenzione di esercizio, dove le spese in conto capitale, e le straordinarie non sono più a carico della Società, ma passano ai fondi di riserva. Ma tutto questo non ha niente che fare con la questione che io propongo. L'onorevole ministro poi, rincalza la sua obiezione e dice: " guardate, la Società, col nuovo contratto, viene ad avere oneri maggiori che non ne abbia con le convenzioni vigenti.

Ma come! con le convenzioni vigenti, la Società ha tutti gli oneri dell'esercizio, non che quelli dell'ampliamento dei suoi impianti e dell'aumento del suo capitale: poichè, se una stazione oggi non basta al traffico, la Società deve ampliarla a sue spese; se bisogna raddoppiare un binario, è la Società che è obbligata a farlo, e così di ogni altra spesa ordinaria e straordinaria che occorra.

Lo Stato se ne lava le mani, non ci entra in nessun modo, prende soltanto la partecipazione al prodotto lordo, come è predeterminato negli atti di concessione, e non ha nessuna parte alle spese di qualunque natura. Al contrario, con le convenzioni nuove d'esercizio, la Società esercente (e

così forse dovea farsi) è discaricata delle spese straordinarie, e d'ampliamenti, e miglioramenti delle strade, perchè essa non è più concessionaria, ma semplice Società esercente.

Oggi al contrario mentre essa è Società concessionaria con sovvenzione dello Stato, questo partecipa al prodotto lordo dell'esercizio per diminuire la sovvenzione che deve alla Società, ma questa partecipazione è libera da qualunque onere. Domani, coll'esercizio lo Stato prende il prodotto netto, ma tutte le spese che non siano strettamente d'esercizio, rimangono a carico suo.

Ecco la differenza.

Se il prodotto netto che lo Stato prende dalla nuova Società Adriatica, nella quale le Meridionali sono fuse, è maggiore, non è questo un merito della cessione che l'antica Società vi fa delle sue linee, ma è una conseguenza necessaria della fusione di queste linee Venete e Lombarde, che sono più produttive, e perciò danno allo Stato un prodotto netto del 34 per cento, invece del 28 per cento che oggi prende sopra la rete delle Meridionali.

L'onorevole ministro poi aggiunge: oggi la Società può fare guadagni senza limite sino al 10 per cento; solo al di là del 10 per cento vi sarebbe, secondo la legge, una partecipazione dello Stato a cotesti guadagni: al contrario nelle convenzioni nuove, quando l'utile netto della Società arriva al 7 e mezzo deve fermarsi per dividere la metà del di più collo Stato. Questo è vero. Ma il valore di questo nuovo patto dipende dalla quantità degli utili conseguibili nell'uno e nell'altro contratto.

Se gli utili che la Società potrà avere con il nuovo contratto, non saranno maggiori di quelli che poteva fare con il contratto antecedente è chiaro che l'obbligo di dividere questi utili, quando arrivino al 7.50, collo Stato, sarebbe gravoso per la Società.

Ma se gli utili che la Società potrà fare con le nuove convenzioni saranno molto maggiori di quelli che poteva fare con le convenzioni precedenti, il limite da voi posto, oltre il quale l'utile deve esser diviso con lo Stato, è una condizione che la Società accetta volentieri, perchè, se prima aveva 1 all'anno per arrivare a 10 ed ora può averne 3, dividendo questo 3 con lo Stato, prenderà 1 e mezzo all'anno, invece di 1.

Perciò l'onorevole ministro non si faccia vanto di codesta condizione, che ho sentito ripetere più volte, a giustificazione di questo contratto.

Perchè questa giustificazione non si sa che può

valere; varrà molto, se i lucri saranno limitati; varrà niente, se i lucri non si conteranno in limiti discreti.

Come ho cominciato, finisco, col dire che credo inutile per conto mio continuare questa discussione, perchè le nostre parole non rischiarerebbero maggiormente l'argomento.

Contro la mia tesi non bastano considerazioni generali, che ci fanno perdere di vista la questione, ma avrei desiderato che mi si fossero opposte ragioni positive e concrete. Ma per quanta attenzione abbia prestato alle repliche dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore, non ho potuto persuadermi di aver torto, e perciò mantengo l'emendamento che ho proposto.

Presidente. La Camera deve ritenere che nell'articolo 7 del contratto per la rete Adriatica è stabilito che l'annua sovvenzione che lo Stato deve continuare a pagare alla Società delle ferrovie Romane, per le linee da essa costruite e per il materiale mobile ceduto come agli articoli 4 e 5, sia di lire 35,987,117, salvo le deduzioni di cui al secondo comma dell'articolo medesimo.

L'onorevole Baccarini aveva proposto che questo canone fosse ridotto a trenta milioni comprese le deduzioni di cui al secondo comma. L'onorevole Spaventa ora fa questa proposta:

“ Propongo che alla somma di 35,987,117, oltre le deduzioni menzionate nell'articolo 7º, sia fatta altra deduzione di lire 500 mila. ”

L'onorevole Baccarini ha dichiarato d'associarsi a questa proposta dell'onorevole Spaventa; è vero?

Baccarini. Dichiaro che mi vi associo, perchè, trattandosi di una cifra minore, è più probabile che sia dalla Camera accettata.

Presidente. Pongo dunque a partito la proposta dell'onorevole Spaventa perchè si riduca di 500 mila lire la sovvenzione da pagarsi alla Società. Coloro che l'approvano vogliano alzarsi.

(Fatta prova e controprova la proposta dell'onorevole Spaventa è respinta.)

Così se non vi sono altre obiezioni l'articolo 7 s'intenderà approvato.

Leggo l'articolo 8 perchè è diverso da quello della convenzione per la rete Mediterranea.

“ Art. 8. Rimane fermo allo Stato il diritto di riscattare le ferrovie di proprietà della Società italiana per le strade ferrate Meridionali a termini delle convenzioni vigenti. A queste nulla è derogato, tranne che, sino al cessare del presente contratto, per determinare il prezzo del riscatto,

agli anni indicati nell'articolo 18 del capitolato annesso alla convenzione 25 agosto 1862, approvata con decreto reale 28 agosto dello stesso anno, sarà sostituito l'anno 1884; e per determinare l'introito netto tutte le spese da dedursi sono fin d'ora stabilite nella misura del sessantotto (68) per cento dei prodotti lordi dell'esercizio delle linee di proprietà della Società da essa esercitate nell'anno medesimo.

“ Cessato il presente contratto, rimarrà fermo allo Stato il diritto di riscatto di cui sopra, il quale però, per l'applicazione dell'articolo 18 sopra citato, non potrà esercitarsi dallo Stato se non dopo sette anni dalla cessazione del presente contratto. ”

A questo articolo l'onorevole Baccarini propone che le spese da dedursi per determinare l'introito netto siano stabilite nella misura del 73 per cento, invece che del 68.

La Commissione accetta questo emendamento?

Curioni, relatore. No.

Presidente. L'onorevole Baccarini ha facoltà di parlare per svolgere la sua proposta. *(Rumori a destra.)*

Facciano silenzio, li prego, onorevoli colleghi.

Baccarini. La questione ch'io faccio a questo articolo 8 è molto semplice.

Per fare il riscatto del 1884, si sono stabilite basi diverse da quelle della legge generale delle opere pubbliche ed anche della legge speciale del 1865.

Io non ho nulla da opporre sulla nuova base, ma invece ho molte obiezioni da fare sulle condizioni fondamentali del contratto medesimo, che sono queste: il riscatto dovrà farsi sul prodotto lordo del 1884, che quando si contraeva non era ancora noto, perchè non eravamo ancora giunti a quell'anno la cui spesa, non essendo ancora noto il prodotto, fu stabilita del 68 per cento come invariabili. *(Conversazioni)*

Io prego l'onorevole presidente di far osservare alla Camera, che si tratta di una questione grossa, di una questione di 40 milioni.

Voci. A domani, a domani!

Presidente. Ma, onorevoli colleghi, se non facciamo cammino, quest'anno venturo saremo ancora qui a discutere questo disegno di legge!

Le istituzioni devono stare e stanno a cuore di tutti noi, ma mi pare che quando una discussione si protrae per mesi e mesi a danno di altri importanti interessi del paese, le istituzioni istesse ne soffrano. Pazientino adunque è lascino che la

discussione proceda. Onorevole Baccarini, continui il suo discorso.

Baccarini. Nell'allegato A, al volume V pubblicato dalla Commissione in appendice alla sua relazione, a pagina 157, si legge che la spesa delle Meridionali nell'anno 1881 fu del 71 per 100, che nel 1882 fu del 78 per cento, nell'anno 1883 l'hanno scritta del 68, ma nel fatto fu del 76.

Dunque, se nell'anno 1882, e nel 1883, la spesa delle Meridionali è maggiore del 68 per cento, io non so perchè si debba stabilire una spesa, che non si è verificata mai in quella misura. Il dire 66 o 68 vuol dire fare a beneficio della Società una differenza di due milioni all'anno, ossia consolidare quaranta milioni nelle sue casse.

Un'altra cosa è degna di osservazione, casuale certamente, ma contribuente anch'essa all'interesse della Società, e non dello Stato. Ed è la seguente. Fu pubblicato in questi giorni il rendiconto finale dell'entrata dell'anno 1884. Orbene, mentre tutte le ferrovie del regno, a cagione del colera, hanno avuta una perdita chilometrica, le sole Meridionali hanno avuto uno strepitoso aumento; poichè nelle Meridionali si è verificato un aumento di lire 537 per chilometro, mentre nelle Romane si sono perdute lire 196, nell'Alta Italia lire 842, nella rete Calabro-Sicula lire 430.

È una combinazione: ma, siccome si trattava, di vedere se conveniva stabilire il contratto di riscatto sopra un prodotto non noto, che era quello del 1884, ed era molto interessante che fosse elevato, perchè fosse maggiore la distanza fra il prodotto lordo e la spesa effettiva, che si ribassava ancora, ne venne di conseguenza che la sorte favorì la Società, la quale vide aumentare di molto il prodotto chilometrico delle sue reti. La Commissione adunque sia giusta verso questo povero Stato, e non pretenda che si mantenga anche la spesa al disotto di quella che ha fatto la Società medesima, e che ha esposta nella sua relazione.

Or dunque non potendo sperare di distruggere questo patto fenomenale, che fonda un contratto così grosso sopra un anno di prodotto ignoto, io dico almeno che la spesa corrispondente sia stabilita nella misura che risulta dagli atti ufficiali.

Per conseguenza io, prendendo la media delle spese esposte negli ultimi tre anni, ho proposto di porre 73 invece di 68.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vacchelli.

Vacchelli. Quest'articolo è uno di quelli che ha

richiamato in special modo l'attenzione e la discussione della Commissione, ed era naturale, attesa l'importanza sua, poichè era obbligo della Commissione specialmente negli articoli, le cui conseguenze finanziarie sono considerevoli, procurare di ottenere a vantaggio dello Stato i patti migliori possibili, e non contentarsi di un patto definitivo se non quando da una parte avesse la persuasione che non le fosse assolutamente possibile di ottenere condizioni più favorevoli, e dall'altra potesse convincersi che questo patto era accettabile per ragioni di equità.

Nelle discussioni seguite in seno alla Commissione, anzitutto spiaceva lo accettare come base dei conti, come esercizio a cui riferire i calcoli per determinare la somma da pagarsi alla Società in caso di riscatto, spiaceva dico prendere il 1884 ancora in corso, i cui prodotti e spese apparivano incerti.

Questa difficoltà, oggi che parliamo, è interamente svanita, perchè l'anno 1884 è compiuto, e noi possiamo apprezzarlo già conoscendo quali ne sono stati i prodotti.

Una seconda difficoltà che ratteneva la Commissione era la influenza che poteva avere sui prodotti di quest'anno il cholera che minacciava, quando la Commissione discuteva nel giugno; che aveva infierito, e non ancora aveva cessato di fare iatture, quando la Commissione tornò a discutere in ottobre. Si osservava che il cholera avrebbe potuto produrre l'effetto di diminuire notevolmente i prodotti lordi dell'esercizio.

Ora se, in condizioni generali, quando non è stabilita la percentuale delle spese, l'aumento dei prodotti lordi torna favorevole alla Società, giacchè la Società per quella parte di prodotto, che aumenta, deve sostenere un complesso di spese che non giunge al 60 per cento che è la misura della sua compartecipazione; quando invece è già stabilito definitivamente l'ammontare delle spese nella misura del 68 per cento, siccome la Società per sua parte non partecipa agli utili lordi che nella proporzione del 60 per cento, ne risulta da qualunque minor prodotto delle linee, un vantaggio dell'8 per cento a favore della Società esercente, nel determinare la sua quota di prodotto netto per i calcoli del riscatto.

E siccome si era preso a base l'anno 1882, che aveva un prodotto lordo chilometrico di 16,300 lire circa, si dubitava che per avventura l'influenza del cholera avesse potuto farlo diminuire fino a poco più di 15,000 lire.

Ed invero una diminuzione c'è stata, e note-

vole, nel settembre e nell'ottobre; ma però a cagione del movimento grandissimo, specialmente dei vini, nel novembre e nel dicembre, è stato così largo il prodotto delle ferrovie Meridionali, che, in definitiva, nell'anno 1884 ha superato il prodotto chilometrico del 1882.

Creda l'onorevole Baccarini che questo non produce vantaggio alcuno alle Società, ma lo produce allo Stato; perchè, sebbene, ci sia questo aumento, la Società non ha, come dissi, diritto che ad una quota del 60 per cento, mentre l'ammontare delle spese si deve calcolare per questo articolo, che discutiamo, nella misura del 68 per cento.

Un terzo ordine di considerazioni, che furono lungamente svolte in seno alla Commissione, fu quello di determinare se realmente la misura del 68 per cento corrispondeva alle spese effettive che si sarebbero avute nel 1884.

La maggioranza della Commissione istituiva un conto per il quale alle spese vere, proprie, ordinarie d'esercizio, quali sono poste a carico della Società, secondo il nuovo contratto, venivano aggiunte non le spese straordinarie, quali possono essersi verificate nel 1884, ma quali sono caricate al fondo di riserva, e calcolate come presunto onere di esso. La maggioranza della Commissione, riconosceva, per sua parte, secondo la convenzione, che questo 68 per cento era accettabile.

Per parte mia, in questa occasione, io era della minoranza; e ritenevo che le spese, in relazione ai prodotti del 1884, dovessero considerarsi alquanto più del 68 per cento. Senonchè, o signori, quando si fanno dei contratti, ciascuna delle parti fa i suoi calcoli a seconda delle proprie viste, e non importa che l'una e l'altra concordino nel sistema di fare i conti, basta che concordino nelle conclusioni del compenso che viene stabilito.

Ora si comprende agevolmente, che la Società non può indursi, senza qualche forma di compenso, ad accettare, come noi, di prendere a base dei calcoli relativi al riscatto, l'anno 1884 invece del 1892.

Ognuno di voi facilmente si persuaderà, che nel 1892 i prodotti delle strade ferrate Meridionali, si devono presumere certo assai più larghi, di quel che sieno stati nel 1884; mentre per mettere le ferrovie in grado di sostenere tutto il movimento necessario ed ottenere questo maggior prodotto, esse dovranno eseguire le opere che sono poste a carico delle Società per l'allegato B, annesso alla convenzione, non occorrendo del resto altre spese

all'infuori di qualche aumento del materiale rotabile.

Ora calcoliamo in via approssimativa quale può presumersi il maggior prodotto, per arrivare al 1892.

Nella relazione della Commissione è indicato come l'aumento del prodotto medio, si possa determinare in una misura presunta del 3 e mezzo per cento all'anno. Questa misura l'ho sentita contestare da alcuni oratori dell'Opposizione.

Nota però che si può discutere facilmente in relazione a questo aumento nel prodotto lordo; ma, per ciò che concerne le linee Meridionali, si può accettare questa misura del 3 e mezzo per cento senza difficoltà. Invero le linee Meridionali finora non sono arrivate che a un prodotto di lire 17,000 e le linee principali di qualunque paese civile, arrivano presto a dare un prodotto maggiore alle 17,000 lire.

Di più sappiamo che un complesso di reti secondarie va circondando la rete principale delle Meridionali. L'apertura di queste linee richiederà indubitatamente un aumento di traffico.

E le strade comunali e le strade provinciali che si vanno costruendo influiscono grandemente a far sì che quelle provincie, nelle quali notiamo un risveglio economico importantissimo, diano un forte aumento di traffico della rete principale che ora appartiene alla Società delle Meridionali.

Quando si fanno questi studi sull'aumento del traffico, riescono assai più attendibili se si prende a base il prodotto particolare di ciascuna linea che non il prodotto di una rete complessiva la cui estensione continua a variare.

L'aumento di prodotto sulla Bologna-Ancona dal 1871 al 1879 è stato del 43 per cento; quello dell'Ancona-Foggia del 52 per cento; della Foggia-Otranto del 36 per cento; della Foggia-Napoli del 40 per cento, in un periodo di 8 anni.

Voi vedete che abbiamo avuto in queste linee, che pure sono linee Meridionali e costituiscono gran parte della rete a cui si riferiscono i nostri studi abbiamo, dico, avuto un aumento molto maggiore del 3 e mezzo per cento.

Ora, accontentandoci di presumere un aumento del 3 e mezzo per cento, questo, agendo in ragione composta, perchè nel secondo anno si ha il 3 e mezzo per cento anche sull'aumento del 3 e mezzo per cento del primo anno, e così di seguito, abbiamo in complesso negli 8 anni dal 1884, al 1892, un complessivo aumento che corrisponde al 31 per cento. Di questo 31 per cento spetta alla So-

cietà una quota di 60 centesimi. Ma bisogna dedurre l'aumento delle spese inerenti all'aumento del traffico.

Queste spese io credo che non si possono calcolare al di là del 50 per cento. Rimane dunque un naturale lucro che la Società deve presumere di avere, dal 1884 al 1892, che corrisponde al 10 per cento dell'aumento del traffico. Siccome quest'aumento lo abbiamo potuto determinare nel 31 per cento del prodotto del 1884, così ne segue che l'equo e naturale compenso che la Società può pretendere è del 10 per cento di questo 31, cioè di 3,1 per cento. E per parte mia, sebbene da principio non fossi disposto ad accettare il 68 per cento come ammontare effettivo delle spese inerenti all'esercizio 1884, siccome però queste spese avrei potuto valutarle appunto in una misura che si avvicina al 71 per cento, tenendo conto, che questo 71, per un 3 per cento mi compensa quel legittimo lucro che la Società poteva aspettarsi, prendendo come base del riscatto il 1892 anziché il 1884, credo che si possa accettare la misura del 68 per cento. E a ciò mi persuade anche il fatto che, a seconda della convenzione originaria del 1862, che altrimenti dovremmo applicare, la Società avrebbe diritto di prendere a base dei suoi conti l'ultimo settennio, dal 1885 al 1892, abbandonando i due anni di minore reddito e facendo poi la media degli altri 5 anni. E quando questa media fosse inferiore al prodotto netto del 1892 avrebbe sempre il diritto di attenersi al prodotto del 1892.

E la Società necessariamente sarebbe tratta a fare in modo che nel 1892 le spese fossero le minori possibili. Ora se le spese non si possono restringere nella parte ordinaria, almeno, per ciò che concerne la parte straordinaria, ognuno di voi comprende che alla Società sarebbe assai facile di trovar modo di ridurle in proporzioni assai ristrette.

Tenendo dunque conto di tutti i patti che sono stipulati, i quali accertano i diritti della Società, io credo che si possa accettare la misura del 68 per cento, come ci è proposto nell'articolo che discutiamo.

Presidente. Onorevole Baccarini insiste nella sua proposta?

Baccarini. Dichiaro che mantengo il mio emendamento.

Presidente. Il Governo accetta, o respinge l'emendamento dell'onorevole Baccarini?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il Governo non può accettarlo.

Presidente. Dunque verremo ai voti.

L'onorevole Baccarini propone che all'articolo 8 si faccia la seguente modificazione:

Dove è detto: " e per determinare l'introito netto tutte le spese da dedursi sono fin d'ora stabilite nella misura del 68 per cento ecc. " propone che si dica: " del 73 per cento. "

Pongo a partito questa proposta dell'onorevole Baccarini. Coloro che l'approvano vogliono alzarsi.

(Dopo prova e controprova la proposta dell'onorevole Baccarini è respinta.)

Se non vi sono obiezioni l'articolo 8, come pure l'articolo 9 al quale non sono proposte variazioni, s'intenderanno approvati.

Risultamento della votazione sul disegno di legge discusso nella seduta antimeridiana.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione. Invito i segretari a voler numerare i voti.

(I segretari Ungaro e Mariotti F. numerano i voti.)

Proclamo il risultamento della votazione sul disegno di legge: Disposizioni pel pagamento degli stipendi e dei sussidi; per la nomina e pel licenziamento dei maestri elementari.

Presenti e votanti	242
Maggioranza	122
Voti favorevoli	154
Voti contrari	88

(La Camera approva.)

Annunzio di due domande d'interrogazione.

Presidente. Comunico alla Camera due domande d'interrogazione; una dell'onorevole Riolo, che è la seguente:

" Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sul ritardo per la costruzione della linea Siracusa-Licata. "

Chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici se e quando intenda rispondere a questa domanda d'interrogazione.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Dirò domani se e quando potrò rispondere.

Presidente. Onorevole Riolo, acconsente?

Riolo. Acconsento.

Presidente. L'altra domanda d'interrogazione è dell'onorevole Di San Donato, ed è così concepita:

" Il sottoscritto desidera d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura industria e com-

mercio, per sapere quali provvedimenti abbia emessi il Governo per la grande Esposizione artistica in Anversa. »

Chiedo all'onorevole ministro di agricoltura se e quando intenda rispondere a questa domanda d'interrogazione.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Io sarei pronto a rispondere anche subito.

Presidente. L'onorevole Di San Donato non è presente.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Allora dirò domani, in principio di seduta, se e quando potrò rispondere.

Presidente. Va bene. Rimane così stabilito.

Domani alle ore 10 antimeridiane e alle ore 2 pomeridiane seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 7 pomeridiane.

Ordine del giorno per le tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

Seguito della discussione sulla risoluzione proposta dal deputato Lucca e da altri relativamente alla crisi agraria.

Seduta pomeridiana.

1° Verificazione di poteri. (Elezione del collegio di Pesaro-Urbino.

2° 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)

3° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Bonacci, relativa a disposizioni della legge per la riforma della legge comunale e provinciale.

4° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito, e sui servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra. (181)

5° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

6° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

7° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

18° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

19° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

20° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

21° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

22° Istituzione della riserva navale. (198)

23° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)

24° Disposizioni sul divorzio. (87)

25° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia ed il Madagascar. (227)

26° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)

27°-28° Convalidazione di decreti reali di prelevamento dal fondo per le spese imprevedute per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884. (172-219)

29° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)

30° Abolizione dell'*erbatico* e *pascolo* nelle provincie di Treviso e di Venezia e del diritto di *pascolo* e *boscheggio* nella provincia di Torino. (271) (*Urgenza*)

31° Spese straordinarie da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1892. (182) (*Urgenza*)

32° Provvedimenti per Assab. (242) (*Urgenza*)

33° Modificazione della legge sulla tassa di ricchezza mobile. (292)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.