

CCCCXIX.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 4 MARZO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — È approvato il complesso dell'articolo primo con tutte le modificazioni apportate ai contratti, capitoli ed allegati — Sull'articolo 2 parla il deputato Perelli, al quale rispondono il relatore Curioni ed il ministro dei lavori pubblici — Approvasi l'articolo 2 — Il deputato Maurogò nato propone un'aggiunta all'articolo 3, ed il ministro delle finanze propone di tenerne conto nel regolamento per l'esecuzione della legge — Approvasi l'articolo 3 — Il deputato Giolitti propone un emendamento all'articolo 4, che viene accettato dal ministro delle finanze e dal relatore Barazzuoli — Approvasi l'articolo 4 — Sull'articolo 5 parla il deputato Giolitti, al quale rispondono il ministro dei lavori pubblici ed il relatore Barazzuoli — Approvansi gli articoli 5 e 6 — Approvasi un articolo 7 addizionale proposto dal deputato Giordano Ernesto — Il deputato Luzzatti svolge alcune sue proposte — Osservazioni del relatore Corvetto e del ministro dei lavori pubblici — Approvasi l'articolo 8 proposto dal deputato Luzzatti — Sull'articolo 9 parla il deputato Nerco, al quale risponde il ministro — Approvansi gli articoli dal 9 al 12. — Il deputato Crispi propone sospendersi la votazione dell'articolo 13 — Approvasi l'articolo 14 — Osservazioni del deputato Lugli all'articolo 15 — Risposta del relatore Barazzuoli e del ministro — Approvansi gli articoli 15 e 16 — Sull'articolo 17 parla il deputato Picardi al quale risponde il ministro delle finanze — Approvasi l'articolo 17 — Sull'articolo 18 parlano i deputati Branca, Mariotti Filippo, Dotto de' Dauli e Giolitti. — Il ministro delle finanze presenta un disegno di legge per prorogare di due anni la concessione del sale refrigerante a prezzo ridotto, e un altro per la costruzione di una nuova dogana nel porto di Bari, che il deputato Indelli chiede sia dichiarato d'urgenza.*

La seduta comincia alle ore 2,25 pomeridiane.

Di San Giuseppe, segretario, legge il processo verbale della tornata pomeridiana di ieri, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Chiedono congedo per motivi di famiglia gli onorevoli Bastogi, di giorni 10, Franchetti, di 2. Per motivi di salute, l'onorevole Basetti, di giorni 15.

(Sono conceduti.)

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

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

Rammenta la Camera, che nella seduta di ieri è stata esaurita e chiusa la discussione sull'articolo primo del disegno di legge, articolo che comprende tre paragrafi, ciascuno dei quali si riferi-

sce rispettivamente alla rete Mediterranea, alla Adriatica ed alla Sicula.

La votazione complessiva dell'articolo fu rimessa ad oggi, per aver modo di far stampare e distribuire la nuova compilazione fatta dalla Commissione dell'articolo stesso, così com'è stato modificato dalla Camera.

Ora tutti gli onorevoli deputati hanno dinanzi agli occhi quest'articolo 1, di cui do lettura:

“ Art. 1. Sono approvati i seguenti contratti, con le modificazioni contenute nei relativi atti addizionali:

“ 1° Il contratto 23 aprile 1884 stipulato fra i ministri dei lavori pubblici, delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, nell'interesse dello Stato, e il principe Marc'Antonio Borghese, il conte Giulio Belinzaghi, la Banca Generale, la Banca di Torino, il Banco di sconto e sede di Torino, la Banca Napoletana e la Banca Subalpina e di Milano, per la concessione dell'esercizio delle strade ferrate costituenti la rete Mediterranea, colle relative modificazioni in data del 31 ottobre 1885 (allegato I); ed a condizione... ”

E qui seguono tutte le modificazioni e variazioni che furono approvate dalla Camera per la rete Mediterranea. (*Vedi resoconto del 25 febbraio*)

“ 2° Il contratto 23 aprile 1884 stipulato fra i ministri dei lavori pubblici, delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, nell'interesse dello Stato, e la Società italiana per le strade ferrate Meridionali, per la concessione dell'esercizio delle strade ferrate costituenti la rete Adriatica; colle relative modificazioni in data 31 ottobre 1884 (allegato II), ed a condizione che nell'allegato A: ”

E qui seguono tutte le modificazioni che la Camera ha approvate, speciali alla rete Adriatica e son riprodotte tutte le altre ammesse per la rete Mediterranea. (*Vedi resoconto del 27 febbraio*)

Viene in ultimo il paragrafo 3:

“ Il contratto 12 giugno 1884 stipulato fra i ministri dei lavori pubblici, delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, nell'interesse dello Stato, ed i signori Francesco Lanza Spinelli principe di Scalea, conte Alberto Miglioretti, Nanzio Consoli-Marano della ditta Pietro Marano e qual procuratore della Banca di depositi e sconti di Catania, Matteo Maurogordato, rappresentante la ditta Rodocanacchi, figli e C., commendator Domenico Gallotti, e l'ingegnere cavaliere Giovanni Marsaglia per la concessione dell'esercizio

delle strade ferrate costituenti la rete Sicula; colle relative modificazioni in data del 31 ottobre 1884 (allegato III); ed a condizione che: ”

E qui seguono le modificazioni approvate dalla Camera, speciali alle reti Sicule. (*Vedi resoconto del 3 marzo*)

Inoltre prima di dar lettura dell'allegato O, deve trovare il suo posto il paragrafo il quale riproduce per questa rete Sicula tutte le modificazioni che sono state approvate per la Mediterranea e l'Adriatica e che sono comuni alle due linee.

Pongo a partito questo articolo nel suo complesso.

(*Dopo prova e controprova è approvato — Commenti e conversazioni prolungate e rumorose.*)

Onorevoli deputati, li prego di far silenzio.

Passeremo alla discussione dei successivi articoli del disegno di legge.

Do lettura dell'articolo 2:

“ Le somme che dai concessionarii, saranno versate nelle Casse dello Stato in pagamento del materiale rotabile, del materiale d'esercizio e degli approvvigionamenti, saranno destinate alle spese straordinarie, di cui nei contratti sopraccitati e nei rispettivi allegati, le quali dovranno essere eseguite nel primo quadriennio d'esercizio.

“ In ciascuno dei tre primi anni verrà spesa una somma non minore di 30 milioni, e al bilancio preventivo del Ministero dei lavori pubblici sarà unito l'elenco di quelle fra le opere comprese negli allegati B, che potranno presumibilmente essere eseguite nell'anno.

“ Si provvederà pure colle anzidette somme alla spesa indicata nell'articolo 2 della legge 2 luglio 1882, n. 873 (serie 3ª), al rimborso delle spese incontrate dalla Società italiana per le strade ferrate Meridionali per la linea di Castellammare a Canello, a termini dell'articolo 4 della convenzione approvata con decreto reale del 1° ottobre 1883, n. 1658 (serie 3ª), ed alle spese necessarie per completare la costruzione della linea medesima.

“ La somma residuale verrà destinata al fondo per le costruzioni delle strade ferrate complementari autorizzate con le leggi del 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), del 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e del 5 luglio 1882, n. 875 (serie 3ª). ”

La Commissione propone una sostituzione all'ultimo capoverso di questo articolo... (*Conversioni animate.*)

Ma facciano silenzio, altrimenti sospenderò la seduta!

Ha facoltà di parlare l'onorevole Perelli.

Perelli. L'ultimo capoverso del secondo articolo sanziona il principio che la somma da versarsi dalla Società concessionaria dell'esercizio delle ferrovie, sia consacrata alla costruzione delle linee complementari. *(Continuano le conversazioni nell'emiciclo)*

Presidente. Onorevoli deputati, facciano silenzio, ed abbiano la compiacenza di prendere il loro posto.

Perelli. Tale principio sarebbe ottimo se nelle ferrovie complementari fossero state comprese alcune linee, che dovrebbero essere di somma importanza.

Il traffico sulla linea del Gottardo nel primo anno d'esercizio dà un'entrata di oltre 43,000 lire al chilometro. Ora accenna ad aumentare. Ha un solo binario... *(Rumori e conversazioni nell'emiciclo)*

Presidente. Facciano silenzio, altrimenti sospenderò la seduta. Si rechino ai loro posti, onorevoli deputati.

Onorevole Perelli, abbia la gentilezza di riprendere il suo discorso.

Perelli. Ho detto che il traffico sulla linea del Gottardo, nel primo anno di esercizio, diede un introito di oltre 43,000 lire al chilometro, e che accenna di continuo ad aumentare, per il naturale incremento e per lo scambio sempre più vivo tra la Germania e l'Italia.

Ove si tenga conto che tale linea ha un solo binario, pendenze del 27 e del 28 per mille, curve di 180 metri di raggio, si comprende di leggieri come presto si renderà insufficiente ai bisogni del traffico. Apparisce quindi l'opportunità che si provveda alla costruzione della nuova linea da Chiavenna a Coira. Ora è fuor di dubbio che la linea dello Spluga percorrerebbe più delle altre linee alpine un lungo tratto di territorio dello Stato, che avrebbe una zona di competenza propria, farebbe una parziale concorrenza ai valichi del Gottardo e del Brennero ed obbligherebbe le amministrazioni di quelle ferrovie ad un servizio ben diverso.

L'esperienza è una maestra la quale fa pagare assai care le sue lezioni; conviene dunque tenerne alto conto. Ora se in Italia il sentimento pubblico non si mostra molto proclive a nuovi valichi alpini deve ritenersi che ciò sia una conseguenza della minore concorrenza, e dell'essere alcuni di quei valichi sotto la giurisdizione di altri Governi.

Bisogna dunque far tesoro di tale esperienza,

e trovare modo che un nuovo valico alpino sia quanto all'esercizio sotto la direzione del Governo nazionale e in condizione da potere con questo valico ottenere quella concorrenza alla quale deve mirarsi.

Io mi guarderò dal diffondermi nell'argomento, tanto più che il comitato interprovinciale di Milano, Como, Sondrio e Bergamo ha diramato in proposito una memoria a tutti gli onorevoli colleghi della Camera.

Mi limito dunque a domandare all'onorevole ministro se egli non creda di accettare un emendamento all'ultima parte dell'articolo 2º, dal quale apparisca che il passaggio dello Spluga formerà soggetto degli studi e delle preoccupazioni del Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Curioni, relatore. A me pare che l'onorevole Perelli si sia allontanato dall'argomento dell'articolo 2º della legge in discussione, giacchè questo articolo tratta di opere da farsi sulle ferrovie, le quali con la presente legge devono esser cedute alle tre Società Mediterranea, Adriatica e Sicula, e quindi di opere che si devono fare su ferrovie già esistenti.

L'onorevole Perelli avrebbe invece raccomandato la costruzione d'una strada ferrata, e, se ho ascoltato bene, nientemeno che una strada pel passaggio dello Spluga.

La questione sollevata dall'onorevole Perelli adunque è fuori dell'articolo in discussione e per questo non può la Commissione prenderla in esame.

Perelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Perelli. Io rispondo all'onorevole relatore, che egli a torto mi rimprovera di aver fatto le mie osservazioni male a proposito sull'articolo 2º, giacchè se le condizioni della Camera gli avessero permesso di udire le parole con le quali ho principiato il mio discorso, molto probabilmente mi avrebbe data una risposta diversa.

Io ho accennato come l'articolo 2º contenga nell'ultima parte una disposizione, per la quale le somme a versarsi dalle Società concessionarie dell'esercizio sono destinate in gran parte alle costruzioni delle ferrovie complementari già autorizzate con le leggi accennate nello stesso articolo 2º.

Ora io diceva se non fosse stato il caso di ammettere la possibilità che una parte di quei fondi potesse essere destinata all'apertura di nuovi valichi alpini; e nel mentre non proponeva un appo-

sito emendamento, desiderava dall'onorevole ministro una parola, la quale mi tranquillasse almeno in questo senso, che già il Governo si preoccupa della questione.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'articolo 2 non contiene nulla che riguardi nuove strade ferrate da costruire; e il valico alpino di cui ha discusso l'onorevole Perelli sarebbe appunto una nuova strada la costruzione della quale dovrebbe decretarsi dalla Camera. Non è dunque in questo articolo che se ne può tenere parola. Qui si tratta soltanto di stanziare i fondi per l'esecuzione di quelle strade che il Parlamento ha già votato. E quindi non potrei nemmeno a titolo di raccomandazione accettare la proposta che egli ha fatto circa la strada dello Spluga. *(Rumori)*

Presidente. Onorevoli colleghi, facciano silenzio.

L'onorevole Perelli ha facoltà di parlare.

Perelli. Ho una sola osservazione da fare, ed è la seguente: ritengo che la risposta dell'onorevole ministro non pregiudichi affatto la questione.

Presi'ente. La Commissione propone una sostituzione all'ultimo capoverso di questo articolo 2; è vero?

Curioni, relatore. È un'aggiunta che dovrebbe esser premessa all'ultimo capoverso.

Presidente. La proposta della Commissione è di sopprimere nell'ultimo capoverso le parole: "La somma residuale verrà destinata al fondo per le costruzioni," e di sostituirvi queste altre: "La somma residuale verrà destinata, fino a 15,000,000 (quindici milioni) per provvista di nuovo materiale mobile per le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, nel primo biennio di esercizio ed il di più verrà destinato al fondo per le costruzioni delle strade ferrate complementari... " Quindi come segue nel primitivo articolo: "... autorizzate con le leggi del 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª), del 5 giugno 1881, n° 240 (serie 3ª), e del 5 luglio 1882, n° 875 (serie 3ª). "

Pongo a partito questo articolo così modificato.

(È approvato.)

" Art. 3. Nei bilanci dell'entrata e della spesa di ciascun esercizio saranno iscritte le somme dipendenti dalla esecuzione dei contratti, di cui all'articolo 1°, così per quanto concerne l'esercizio, come per quanto riguarda la costruzione di nuove strade ferrate.

" Col bilancio del Ministero del tesoro verrà autorizzata l'emissione delle obbligazioni per le costruzioni, e per il servizio della Cassa per gli aumenti patrimoniali. "

Su questo articolo l'onorevole Branca aveva presentato un emendamento; il quale, però, mi pare che ora non abbia più ragione d'essere.

Non le pare, onorevole Branca?

Branca. Siccome la discussione delle obbligazioni fu fatta all'articolo 27 della Mediterranea, così quest'emendamento si trova già risolto. La parte che può essere ancora utilmente trattata mi riservo di svolgerla a proposito dell'emendamento che riguarda l'articolo 4°.

Presidente. L'onorevole Maurogò nato ha presentato la seguente aggiunta:

" Le obbligazioni, dietro domanda delle parti, possono essere *nominative*. Esse saranno convertibili da *nominative* al *portatore* e viceversa, colle stesse facilitazioni ed esenzioni di tasse accordate pel consolidato. "

L'onorevole Maurogò nato ha facoltà di parlare.

Maurogò nato. Avendo interpellato privatamente l'onorevole ministro delle finanze se avrebbe accettato quest'aggiunta, egli ebbe la cortesia di rispondermi che accettava il mio concetto, e che ne avrebbe tenuto conto nel regolamento.

Se l'onorevole ministro volesse ripetere in pubblico questa dichiarazione, e s'impegnasse ad inserire nel regolamento una disposizione, secondo la quale " le obbligazioni, dietro domanda delle parti, potranno essere *nominative*, e potranno pure essere convertite da *nominative* al *portatore* e viceversa " io sarei abbastanza soddisfatto e non avrei difficoltà a ritirare la mia aggiunta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Magliani, ministro delle finanze. La proposta fatta dall'onorevole Maurogò nato è giusta in sè medesima, ma mi pare che essa debba far parte del regolamento più che della legge, poichè appunto nel regolamento si debbono determinare le varie modalità per le emissioni delle obbligazioni, sul modo cioè come debbano essere emesse.

Io pregherei quindi l'onorevole Maurogò nato di ritirare il suo emendamento; e gli dichiaro che compilando il regolamento si terrà conto di queste sue osservazioni giustissime. Però io intendo che a queste obbligazioni si mantenga il loro carattere sociale, e non si estenda ad esse

quel privilegio che è unicamente accordato alla rendita pubblica.

Presidente. L'onorevole Maurogò nato ha facoltà di parlare.

Maurogò nato. Io, prendendo atto della dichiarazione fatta dall'onorevole ministro, ritiro la mia aggiunta.

Presidente. Pongo a partito l'articolo 3º come è proposto dalla Commissione.

(È approvato.)

“ Art. 4. Il conto dei prodotti sarà riscontrato dall'ispettore governativo delle strade ferrate. Esso verrà trasmesso alla Corte dei conti, per gli effetti della vigilanza attribuitale dalla legge 14 agosto 1862, n. 800. La Corte ne riferirà al Parlamento nella relazione prescritta dall'articolo 31 della legge medesima.

“ Le controversie che insorgessero fra lo Stato ed i concessionari intorno all'ammontare e al reparto dei prodotti, saranno decise secondo le norme dell'articolo 106 dei capitolati delle reti Mediterranea e Adriatica e dell'articolo 100 del capitolato della rete Sicula.”

Su questo articolo sono state fatte diverse proposte.

La prima è quella dell'onorevole Branca, il quale vorrebbe che a questo articolo 4 della Commissione, fosse sostituito l'articolo 4 del Ministero. Ma, siccome l'articolo 4 del Ministero non esiste più, perchè il Ministero ha accettato la proposta della Commissione, e siccome l'argomento, a cui si riferiva l'articolo 4 del Ministero, è trattato nell'articolo 15 della Commissione, occorrerebbe, onorevole Branca, che Ella rinnovasse la sua proposta, quando verrà in discussione l'articolo 15 della Commissione.

Branca. Ma, onorevole presidente, io ho presentato l'emendamento, come articolo mio. L'ho formulato con le parole dell'articolo del Ministero, acciocchè avesse, dirò così, un'azione più efficace; ma l'emendamento è perfettamente mio.

Presidente. Onorevole Branca, non è possibile che Ella possa trattare ora l'argomento, a cui si riferiva l'articolo 4 del Ministero, perchè esso forma ora materia dell'articolo 15; ed Ella non può proporre di sostituirlo all'articolo 4 della Commissione, che mira ad argomento del tutto diverso.

Branca. Onorevole presidente, il mio scopo è quello di avere delle dichiarazioni dal ministro su questa materia, che, dopo le convenzioni per lo esercizio, rappresenta il punto più importante della legge.

Presidente. A suo tempo Ella potrà raggiungere questo scopo!

Branca. Se l'onorevole ministro mi fa delle dichiarazioni che mi appaghino, allora io potrò anche votare l'articolo 15; altrimenti non saprei neppure come votare sugli altri articoli.

Presidente. Onorevole Branca, le ripeto che le sue proposte Ella le potrà presentare quando sarà in discussione l'articolo 15; ma ora non si può invertire la discussione.

Branca. Io ho presentato l'emendamento...

Presidente. Il suo emendamento sarà discusso, quando saremo all'argomento cui si riferisce.

Branca. Ma scusi, onorevole presidente...

Presidente. Onorevole Branca! Non è possibile che la Camera permetta ch'Ella presenti un emendamento o meglio un articolo sostitutivo ad un articolo interamente diverso, nel concetto, dal suo; mentre poi ce n'è un altro che s'informa allo stesso suo concetto; e sul quale Ella potrà proporre l'emendamento. Sarebbe una vera sorpresa fatta alla Camera...

Branca. Onorevole presidente, qui non c'è alcuna sorpresa, poichè il mio emendamento è stampato da due mesi.

Presidente. Ho detto *sorpresa* non perchè si tratti di cosa nuova, ma perchè l'argomento del suo emendamento è affatto diverso da quello dell'articolo 4; e non è possibile che la Camera possa ora trattarlo.

Branca. Ella allora mi conserverà il diritto di precedenza. Siccome io presentai il mio articolo sostitutivo prima degli emendamenti proposti all'articolo 15, così vorrei che il mio avesse la precedenza sugli altri emendamenti.

Presidente. All'articolo 15?

Branca. All'articolo 15, onorevole presidente.

Presidente. Nulla osta che l'iscrizione ch'Ella aveva all'articolo 4 su quest'argomento, le giovi all'articolo 15.

Branca. Sta bene.

Presidente. Così siamo dunque perfettamente d'accordo

L'onorevole Giolitti ha presentato una modificazione a quest'articolo 4, del seguente tenore:

“ Art. 4. Il conto dei prodotti sarà riscontrato dall'ispettorato governativo sulle strade ferrate.

“ La Corte dei conti eserciterà riguardo a tali prodotti la vigilanza che le è affidata sulle riscossioni delle pubbliche entrate dalla legge 14 agosto 1862, n. 800. ”

“ La Corte riferirà, ecc. (come nel progetto della Commissione).

Soppresso l'ultimo capoverso.

L'onorevole Giolitti ha facoltà di svolgerlo.

Giolitti. L'emendamento da me proposto a questo articolo consta di due parti. La prima tende a questo scopo: la Corte dei conti quando esercita la sua vigilanza sulle entrate dello Stato, ha, per la legge organica della sua istituzione, non solo il diritto, anzi il dovere di esaminare i conti quando le vengano trasmessi, ma anche di verificare i rapporti degli ispettori, di tutti gli agenti che controllano le casse e via dicendo.

Ora l'entrata che spetta allo Stato per la sua partecipazione al reddito lordo delle ferrovie è eguale per la sua natura a tutte le altre entrate dello Stato; io non vedo perciò ragione per la quale la Corte dei conti abbia ad avere in materia di vigilanza su questa entrata un potere limitato e più ristretto di quello che ha per tutte le altre entrate dello Stato. Conseguentemente io proporrei di formulare la seconda parte di questo articolo in questo modo, che resti ben chiaramente stabilito il principio che la Corte dei conti eserciti, riguardo ai prodotti delle ferrovie, la stessa vigilanza che esercita riguardo alle altre entrate dello Stato.

La seconda parte dell'emendamento da me proposto tende a sopprimere come assolutamente inutile l'ultima parte di quest'articolo 4.

La Commissione nel primo periodo dei suoi lavori aveva proposto di dichiarare che le controversie tra lo Stato e le Società in materia di reparto di prodotti lordi fossero devolute alla Corte dei conti. Quando si trattava di sottrarre questa quistione alla giurisdizione ordinaria, in tal caso era necessario dire a quale giurisdizione tali cause si devolvevano. Ma ora che si tratta, secondo il concetto accettato tanto dalla Commissione quanto dal Ministero, di ritornare al diritto comune o di devolvere queste controversie agli arbitri i quali decidono sopra tutte le altre quistioni che sorgano fra lo Stato e le Società, rimane perfettamente inutile il mantenere questa parte dell'articolo 4.

L'articolo 14 di questa legge e l'articolo 106 dei capitolati dicono già che si devolvono agli arbitri tutte indistintamente le controversie tra lo Stato e le Società. È quindi perfettamente inutile venire a dire che ad essi si devolvono anche le speciali controversie delle quali è parola nel presente articolo; e non solo ciò sarebbe inutile, ma sarebbe anche dannoso, perchè il dire che si devolvano agli arbitri queste e non parlare di molte altre controversie affini, lascierebbe sorgere il dubbio che le altre quistioni, anziché

agli arbitri, dovessero devolversi ad un tribunale diverso.

Presidente. Onorevole ministro delle finanze, accetta o non accetta l'emendamento proposto dall'onorevole Giolitti?

Magliani, ministro delle finanze. Per ciò che riguarda il Ministero delle finanze, io dichiaro che non avrei nessuna difficoltà ad accettare l'emendamento dell'onorevole Giolitti, il quale non è che la conferma delle attribuzioni che la Corte dei conti ha per la sua legge organica attuale.

Presidente. E la Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Giolitti?

Barazzuoli, relatore. La Commissione non ha difficoltà neppur' essa ad accettare l'emendamento dell'onorevole Giolitti, ripetendo però la dichiarazione che colla soppressione del capoverso ultimo dell'articolo, s'intende confermata la competenza del tribunale arbitrale anche per le controversie che insorgessero riguardo al riparto dei prodotti.

Presidente. L'articolo 4 sarebbe dunque composto dell'emendamento dell'onorevole Giolitti nel modo che segue:

“ Il conto dei prodotti sarà riscontrato dall'ispettorato governativo sulle strade ferrate.

“ La Corte dei conti eserciterà riguardo a tali prodotti la vigilanza che le è affidata sulle riscossioni delle pubbliche entrate dalla legge 14 agosto 1862, n° 800.

“ La Corte riferirà al Parlamento nella relazione prescritta dall'articolo 31 della legge medesima. ”

Pongo a partito l'articolo 4 così modificato.

(È approvato.)

“ Art. 5. L'amministrazione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali sarà riscontrata per mezzo dell'ispettorato governativo delle strade ferrate, secondo le norme da stabilirsi per regolamento.

“ Ogni anno sarà presentato alla Corte dei conti il conto consuntivo dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, con la dimostrazione dell'entrata e della spesa.

“ Il conto accertato dalla Corte dei conti sarà presentato al Parlamento insieme al conto consuntivo del bilancio dello Stato. ”

A quest'articolo 5 l'onorevole Giolitti propone il seguente emendamento:

“ Il bilancio preventivo dei fondi di riserva e quello della Cassa per gli aumenti patrimoniali saranno sottoposti all'approvazione del Parlamento

insieme al bilancio annuale del Ministero dei lavori pubblici. »

Il resto come nel progetto, emendando però come segue il penultimo capoverso:

“ Ogni anno sarà presentato alla Corte dei conti il conto consuntivo dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali “ con i contratti stipulati e i documenti che dimostrino l'entrata e la spesa. ”

L'onorevole Giolitti ha facoltà di svolgerlo.

Giolitti. Gli emendamenti da me proposti all'articolo 5 sono due. Il più importante è quello per il quale resterebbe stabilito che al Parlamento sia sottoposto il bilancio preventivo dei fondi di riserva.

Io non faccio quistione di forma, e son disposto ad accettare qualsiasi redazione, purchè sia stabilito ben chiaramente che al bilancio dei lavori pubblici sia unito il bilancio preventivo dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Ne dirò brevemente le ragioni.

I fondi di riserva sono danari dello Stato, ciò è ammesso da tutti, e non si può contestare quando si leggano le disposizioni delle convenzioni relative ai fondi stessi; basta citare quell'articolo ai termini del quale tutte le rimanenze attive e passive, tanto del fondo di riserva, quanto del fondo per gli aumenti patrimoniali dovranno andare a beneficio ed a carico dello Stato.

La Cassa degli aumenti patrimoniali è inoltre autorizzata ed emettere obbligazioni le quali sono garantite dallo Stato. Ora, a me pare indispensabile che il Parlamento possa avere occasione di vedere qual'è l'indirizzo che il Governo intende di dare al modo di spendere questi fondi di riserva.

Si tratta almeno di venti milioni all'anno; e non mi parrebbe costituzionalmente corretto che il Parlamento ignorasse in qual modo il Governo intenda di spendere queste somme, e non fosse chiamato a dire sopra un punto così importante quale è la sua volontà. Forse sarebbe più corretto che il bilancio dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali fosse sottoposto al voto formale del Parlamento; ma ad ogni modo la presentazione dei bilanci stessi sotto forma di allegato al bilancio dei lavori pubblici servirebbe ad aprire una via corretta e costituzionale, perchè il Parlamento discuta l'indirizzo del Governo in una materia così importante.

Secondo il disegno di legge, come è, il Governo

presenterebbe soltanto al Parlamento il conto consuntivo del bilancio dello Stato. Ma ognuno di noi sa quale valore pratico abbia il conto consuntivo. Il Parlamento al giorno d'oggi non ha ancora discusso il conto consuntivo del 1880. Ora io domando: quale portata pratica potrebbe avere oggi una discussione dell'uso che si fece nel 1880 dei fondi di riserva? Se il commercio negli anni decorsi dal 1880 ad oggi sarà stato male servito perchè mancava il materiale mobile, se non si sarà provveduto ai lavori necessari per il buono andamento delle ferrovie, sarebbe piccola consolazione il poter ora dire che il ministro, il quale stava al potere cinque anni fa, avrebbe dovuto provvedere in modo diverso.

Io credo che, per quanta importanza teorica si voglia attribuire al bilancio consuntivo, nessuno di noi può seriamente credere che essa equivalga all'importanza di una discussione preventiva intorno agli intendimenti del Governo in un argomento di tanta importanza.

L'unica obiezione che io mi sono intesa fare a questo proposito, fu la difficoltà di compilare un bilancio preventivo dei fondi dei quali si tratta. Ma a questo io rispondo, in primo luogo, che noi facciamo nei bilanci dello Stato previsioni assai più difficili a fare che non quello dei fondi di riserva; noi prevediamo le vincite al lotto, prevediamo i rimborsi di tutte le imposte inesigibili, prevediamo i rimborsi di tassa per le esportazioni che si faranno, insomma prevediamo dei fatti molto più incerti di quello che non sia la spesa occorrente per mantenere le linee, per provvedere il materiale mobile. Aggiungo che, se prendiamo i bilanci del Piemonte, riguardo al periodo in cui v'era l'esercizio di Stato, noi vediamo prevedute là precisamente le spese occorrenti all'esercizio delle ferrovie. E, del resto, a quella obiezione io trovo la risposta in questa stessa legge.

Nei capitoli all'articolo 90 è detto che le Società hanno obbligo di presentare ogni anno al Governo il progetto del bilancio preventivo dei fondi di riserva e del fondo per gli aumenti patrimoniali.

Ora, se le Società hanno l'obbligo per contratto di compilare e di presentare al Governo questo bilancio, non mi so persuadere che sia possibile obiettare l'impossibilità per parte del Governo di presentare quello stesso bilancio al Parlamento.

Io, ripeto, non faccio questione di forma, se non piace questa espressione del richiedere in modo formale l'approvazione del Parlamento, io mi contenterò anche di una disposizione per la quale il bilancio in parola sia allegato al bilancio

preventivo del Ministero dei lavori pubblici; ma io credo indispensabile che il Parlamento sia informato, prima che l'anno incominci, dell'uso che il Governo intende fare di questi fondi.

Vengo alla seconda parte del mio emendamento.

Il progetto come è proposto dichiara che ogni anno si presenta alla Corte dei conti il conto consuntivo dei fondi di riserva colla dimostrazione dell'entrata e della spesa; io vorrei chiarire col mio emendamento che cosa s'intenda per questa dimostrazione.

È evidente che se alla Corte dei conti non si deve mandare se non un elenco indicativo della somma introitata e delle spese fatte: ciò sarebbe perfettamente inutile.

La mia proposta tende a dichiarare in modo ben preciso che alla Corte dei conti si devono comunicare anche i documenti necessari perchè essa possa adempiere con efficacia il suo mandato; nè varrebbe il dire, che la Corte dei conti se crederà necessari dei documenti potrà richiederli, perchè noi dobbiamo stabilire per legge quale è il sindacato che deve fare la Corte dei conti, e per essa il vedere i documenti non deve essere un diritto, ma un obbligo, perchè un controllo fatto sopra dei numeri senza esaminare i contratti e i documenti tutti, sarebbe cosa affatto illusoria.

Per il bilancio consuntivo dello Stato, alla Corte dei conti si manda la sola dimostrazione numerica delle entrate e delle spese, per la ragione che la Corte ha già esaminato i documenti in occasione del controllo preventivo, ma riguardo a questa materia su cui il controllo preventivo non c'è, e non ci può essere, è necessario il determinare in modo ben chiaro che i documenti devono essere trasmessi alla Corte dei conti, e devono essere esaminati dalla medesima affinchè essa possa riferire al Parlamento come furono spesi questi fondi che son denaro dello Stato.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il Governo ha sempre avuto intendimento di offrire alla Camera il modo di sindacare l'azienda ferroviaria, ma in forma però che questa non possa venire arrestata nel suo andamento da soverchie ingerenze preventive; onde non potrebbe accettare l'emendamento dell'onorevole Giolitti che sottopone all'approvazione del Parlamento il bilancio preventivo dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Siccome però nello svolgere il suo emendamento egli ha precisato meglio il suo pensiero, limitandosi

a domandare che al bilancio annuale dei lavori pubblici sia allegata una specie di dimostrazione preventiva delle spese probabili dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, affinchè il Parlamento possa avere in quell'occasione campo di fare tutte le domande e le osservazioni che crederà opportune per il buon andamento dell'azienda ferroviaria, il Governo accetta in questa forma la proposta dell'onorevole Giolitti, purchè egli riformi il suo emendamento secondo lo svolgimento che ora gli ha dato.

Quanto al secondo punto mi pare che già la formola adoperata nell'articolo 5 e concordata colla Commissione, risponda al concetto dell'onorevole Giolitti.

In essa si dice che:

“ Ogni anno sarà presentato alla Corte dei conti il conto consuntivo dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, con la dimostrazione dell'entrata e della spesa. ”

Evidentemente per dimostrare l'entrata di questi fondi e di questa Cassa, si dovranno dare alla Corte dei conti tutti i documenti che servono per questa dimostrazione, e quindi anche i contratti che sono necessari per fare la dimostrazione medesima.

Presidente. La Commissione che ne pensa?

Barazuoli, relatore. La Commissione conviene pienamente col Ministero, e poichè l'onorevole Giolitti ha dichiarato che avrebbe consentito anche ad un'altra redazione, purchè rimanesse inteso che il Parlamento fosse annualmente informato dell'andamento dell'azienda, la Commissione preferirebbe una sostituzione della formola proposta dall'onorevole Giolitti, preferirebbe cioè che si aggiungesse come 1° paragrafo dell'articolo il seguente:

“ Saranno allegati al bilancio del Ministero dei lavori pubblici i prospetti della situazione e dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, con le relative previsioni. ”

Dopo questo paragrafo, che sarebbe sostituito alla formola stabilita, continuerebbe l'articolo 4 come è nel disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giolitti.

Giolitti. Io accetto in questa parte la redazione della Commissione, perchè corrisponde a ciò che a me premeva di più, vale a dire che il Parlamento sia informato, in occasione della presentazione del bilancio dei lavori pubblici, del modo con cui il Governo intende impiegare i fondi della

Cassa per gli aumenti patrimoniali e i fondi di riserva.

Quanto all'altra parte mi occorre di fare qualche osservazione e di insistere nella mia proposta.

Io credo che sia veramente intenzione del Governo che la Corte dei conti non si contenti di rifare le somme e sottrazioni, per vedere se i conti tornano e che egli pure intenda che la Corte esamini i documenti e giudichi se tanto nell'entrata quanto nella spesa tutto sia proceduto in conformità alle leggi. Però credo necessario che ciò sia espressamente detto, perchè la Corte dei conti non ha altri obblighi se non quelli che le sono imposti dalla legge. Ora non vorrei che essa, di fronte ad un articolo di legge, il quale non le imponga di fare questo esame, potesse credere di non avere obbligo di farlo, e si credesse in dovere di astenersi da un esame altrettanto difficile quanto importante.

È evidente che una magistratura quale è la Corte dei conti non può cercar di estendere le sue attribuzioni, ma si limita ad esercitare quelle che le vengono dalla legge. Ripeto che per quanto riguarda il conto consuntivo dello Stato ciò non è necessario, perchè la Corte fa tale esame in sede di controllo preventivo.

Questo controllo preventivo per i fondi dei quali parliamo non vi è e forse non sarebbe possibile stabilirlo, onde la conseguenza che se la Corte non esaminasse i documenti in sede di conto consuntivo si limiterebbe a verificare la esattezza delle somme e delle sottrazioni del conto stesso.

Io credo che tale non sia l'intenzione del Governo intorno al mandato da darsi alla Corte dei Conti; ma se non lo si dice potrà sorgere il dubbio, e la Corte dei conti, che non troverà scritto nella legge l'obbligo di far quell'esame, potrà credere di non doverlo fare.

Presidente. Dunque la Commissione propone una modificazione all'articolo 5 nella quale si comprende il concetto dell'onorevole Giolitti.

Barazzuoli, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Barazzuoli, relatore. La proposta che fa la Commissione è la seguente:

“ Saranno alligati al bilancio del Ministero dei lavori pubblici i prospetti della situazione e dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali colle relative previsioni. ”

Questo sarebbe il paragrafo 1° dell'articolo 5. L'onorevole Giolitti insiste rispetto al 2° paragrafo che diverrebbe 3°, perchè alla dizione “ con

la dimostrazione dell'entrata e della spesa, ” si sostituisca la dizione “ con i contratti stipulati e i documenti che dimostrano le entrate e le spese. ” L'onorevole ministro ha detto quale fosse il concetto di chi compilò l'articolo, concetto che corrisponde a quello dell'onorevole Giolitti. Egli però desidera che il suo emendamento sia accettato, perchè rende più chiaro il concetto comune. Ebbene, la Commissione, per amore della chiarezza, dichiara che, quando dal lato del Governo non vi siano ostacoli, accetta l'emendamento.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il Governo l'accetta.

Presidente. Ma il primo capoverso dell'articolo ministeriale viene conservato?

Barazzuoli, relatore. Diviene secondo.

Presidente. Leggo dunque l'articolo come rimane modificato:

“ Saranno alligati al bilancio del Ministero dei lavori pubblici i prospetti della situazione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, con le relative previsioni.

“ L'amministrazione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali sarà riscontrata per mezzo dell'Ispettorato governativo delle strade ferrate, secondo le norme da stabilirsi per regolamento.

“ Ogni anno sarà presentato alla Corte dei conti il conto consuntivo dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, con i contratti stipulati e i documenti che dimostrino l'entrata e la spesa.

“ Il conto accertato dalla Corte dei conti sarà presentato al Parlamento insieme al conto consuntivo del bilancio dello Stato. ”

Pongo a partito quest'articolo così modificato.

(È approvato.)

“ Art. 6. I ribassi delle tariffe previsti nel primo capoverso dell'articolo 44 dei capitolati delle reti Mediterranea e Adriatica, e dell'articolo 40 del capitolato della rete Sicula, dovranno essere ordinati con decreti reali da presentarsi al Parlamento per essere convertiti in legge. ”

(È approvato.)

Ora verrebbe l'articolo 7; ma debbo far notare che prima troverebbero posto i due articoli addizionali della Commissione. La quale ha proposto che dopo l'articolo 6 siano inclusi nel disegno di legge i due seguenti articoli. Il primo, che glierebbe il numero 7, sarebbe questo:

“ A cominciare dal primo anno di esercizio,

il Governo ha facoltà di ordinare ribassi di tariffe interne in tali limiti, che l'onere per lo Stato non abbia ad eccedere complessivamente il mezzo per cento del prodotto iniziale delle tre reti. »

Onorevole relatore, l'emendamento proposto dall'onorevole Giordano Ernesto è a questo articolo.

Corvetto, relatore. Precisamente.

Presidente. L'emendamento dell'onorevole Giordano, è il seguente:

Dopo le parole: « A cominciare dal primo anno d'esercizio il Governo ha facoltà di ordinare ribassi di tariffe. »

Aggiungere: « per i trasporti nell'interno, » sopprimere in conseguenza la parola « interne. »

Corvetto, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Corvetto, relatore. Benchè la parola « interne » nel senso comune ferroviario voglia dire la stessa cosa, nondimeno per maggior chiarezza la Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Giordano cioè, che alle parole *tariffe interne*, si sostituiscano le parole « *tariffe per i trasporti nell'interno.* »

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giordano.

Giordano Ernesto. Rinunzio a svolgere il mio emendamento poichè la Commissione l'ha accettato.

Presidente. L'onorevole ministro pure l'accetta?

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'accetto.

Presidente. Lo pongo a partito.

(È approvato.)

Ora rileggo l'articolo 7 aggiuntivo coll'emendamento dell'onorevole Giordano Ernesto.

« A cominciare dal primo anno di esercizio, il Governo ha facoltà di ordinare ribassi di tariffe per i trasporti nell'interno in tali limiti, che l'onere per lo Stato non abbia ad eccedere complessivamente il mezzo per cento del prodotto iniziale delle tre reti. »

Lo pongo a partito.

(È approvato.)

Ora viene l'articolo 8.

Ne do lettura:

« Con decreto reale, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, e sentito il Consiglio di Stato, sarà istituito un Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie e delle modificazioni che si reputasse utile d'introdurvi. Collo stesso de-

creto reale sarà approvato il regolamento per le attribuzioni del Consiglio. »

Se nessuno chiede di parlare, porrò a partito questo articolo 8 aggiuntivo.

(È approvato.)

Dopo quest'articolo mi pare che potrebbero trovare il loro posto i diversi articoli aggiuntivi che ha presentato l'onorevole Luzzatti insieme con gli onorevoli Di Rudini, Mariotti Filippo e Spaventa.

Se l'onorevole Luzzatti reputasse di svolgerli ora, io gli darei facoltà di parlare, a meno che non preferisca di rimandarne lo svolgimento alla fine del disegno di legge.

Luzzatti. Sono agli ordini dell'onorevole presidente.

Presidente. Mi pare che le sue proposte potrebbero benissimo trovare qui il loro posto, come pure trova qui la sua sede opportuna la proposta dell'onorevole Nervo. Quindi se Ella credesse le darei facoltà di parlare.

Luzzatti. Ho già detto che sono ai suoi ordini.

Presidente. Sta bene: si dà lettura allora delle proposte dell'onorevole Luzzatti, Spaventa ed altri.

« Art. In ciascuna delle città di Genova, Torino, Milano, Venezia, Bologna, Ancona, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Messina, Catania e Cagliari è istituito un *Consiglio compartimentale delle strade ferrate.*

« Il Governo udito il parere del Consiglio di Stato, stabilirà con decreto reale la circoscrizione per provincie di ogni Consiglio compartimentale, tenendo conto delle condizioni geografiche e degli interessi economici di ciascuna provincia. Ove concorrano ragioni particolari, una stessa provincia potrà essere compresa nella circoscrizione di due o più Consigli compartimentali. »

« Art. Ogni Consiglio compartimentale si compone dei seguenti membri:

a) di un rappresentante di ciascuna delle Camere di commercio comprese nella circoscrizione, da essa eletto;

b) di un rappresentante di ogni Comitato agrario della circoscrizione, da esso eletto;

c) di due rappresentanti eletti da ciascuno dei Consigli provinciali compresi nella circoscrizione.

« Il modo di elezione dei rappresentanti dei Comizi agrari sarà determinato nel decreto reale sovra detto. »

« Art. Ciascun consigliere dura nell'ufficio quattro anni dal giorno della sua elezione. »

« Art. Ogni Consiglio elegge per bienni fra i suoi membri il presidente e due vicepresidenti. »

“ Art. I singoli Consigli si aduneranno almeno una volta ogni quattro mesi. I consiglieri che, per qualsivoglia cagione, nel corso di due anni avranno mancato a due terzi delle sedute, decadranno senz'altro dall'ufficio. ”

“ Art. Ogni Consiglio manifesta il proprio avviso sugli argomenti e sulle proposte messe innanzi o dal Governo, o dal Consiglio superiore delle strade ferrate, o da un altro Consiglio compartimentale, o da qualunque dei propri membri.

“ Potrà farsi ancora promotore di voti e proposte da presentarsi agli altri Consigli compartimentali o al Consiglio superiore per essere sottoposti al Governo del Re. ”

“ Art. È istituito in Roma un Consiglio superiore per l'esercizio delle strade ferrate.

“ Esso si compone:

a) del ministro dei lavori pubblici e di quello del commercio;

b) del segretario generale del Ministero dei lavori pubblici e di quello del Ministero del commercio;

c) di sei senatori e di sei deputati eletti dalle rispettive Camere per ciascuna legislatura;

d) del direttore generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici;

e) del direttore generale delle poste;

f) del direttore generale dei telegrafi, del direttore generale delle gabelle; del direttore generale dell'agricoltura; del direttore del commercio e dell'industria;

g) di due delegati, nominati per un triennio mediante decreto reale su proposta del Consiglio dei ministri, per ciascuno dei Ministeri dell'agricoltura, industria e commercio, delle finanze, della guerra e della marina;

h) di un delegato per ognuno dei Consigli compartimentali, eletto per quattro anni nel seno del rispettivo Consiglio. ”

“ Art. Il Consiglio superiore è presieduto dal ministro dei lavori pubblici e in sua assenza da quello del commercio; il segretario generale del Ministero dei lavori pubblici e quello del commercio, ne sono i primi vice-presidenti. Altri tre vice-presidenti saranno eletti dal Consiglio stesso, uno nella categoria dei senatori, uno nella categoria dei deputati e uno in quella dei delegati dei Consigli compartimentali. ”

“ Art. Il Consiglio si adunerà almeno una volta ogni quattro mesi.

“ Qualora un membro elettivo del Consiglio si trovi a mancare nel corso di due anni a due terzi delle sedute decadrà senz'altro dall'ufficio. ”

“ Art. Il Consiglio superiore dà il proprio avviso sugli argomenti e proposte che gli vengano presentate dal Governo, da uno o più Consigli compartimentali.

“ Potrà farsi altresì promotore di voti e proposte da sottoporsi ai Consigli compartimentali o al Governo. ”

“ Art. Il Governo dovrà udire il parere dei Consigli compartimentali interessati e del Consiglio superiore sovra ogni disposizione concernente le tariffe, e le norme direttive degli orari e del servizio, innanzi che venga adottata. ”

“ Art. Anche per l'esercizio dei diritti e delle facoltà che il Governo si riserva in materia di tariffe e di servizi ferroviari, esso dovrà chiedere il parere del Consiglio superiore e di quelli fra i Consigli compartimentali che fossero direttamente interessati. ”

“ Art. Nei casi urgenti la Presidenza avrà la facoltà di proranziare il chiesto parere, dandone poi conto al Consiglio superiore. ”

“ Art. È istituito sotto la dipendenza immediata del Consiglio superiore sovra detto un Osservatorio delle strade ferrate.

“ Suo ufficio è di richiedere, e raccogliere, intorno alle tariffe e al servizio delle strade ferrate, le osservazioni e i voti delle Camere di commercio, dei Comizi agrari e degli interessati; nonchè di studiare la riforma delle tariffe e del servizio in relazione ai bisogni dell'agricoltura del commercio e dell'industria, ai progressi della scienza e alle applicazioni pratiche degli altri Stati.

“ I risultati delle sue indagini e de' suoi lavori saranno resi pubblici con apposito *Bollettino*. ”

“ Art. L'organico e la nomina del personale spetteranno al Consiglio superiore sovra proposta della Presidenza.

“ Il direttore dell'Osservatorio eserciterà l'ufficio di segretario del Consiglio. ”

“ Art. Il Consiglio superiore e i Consigli compartimentali entreranno in funzioni il primo gennaio 1886. ”

“ Art. Ai membri del Consiglio superiore e dei Consigli compartimentali compete una indennità da stabilirsi per decreto reale, oltre che il viaggio gratuito dal luogo di loro residenza a quello ove ha sede il Consiglio di cui fanno parte. Questa indennità non potrà essere percepita dai membri del Parlamento e dagli impiegati dello Stato. ”

“ Art. Gli atti del Consiglio superiore e dei Consigli compartimentali saranno pubblicati per cura delle rispettive Presidenze e presentati al Parlamento. ”

“ Art. Il Governo, su proposta del Consiglio dei Ministri e mediante decreto reale, udito il Consiglio di Stato, potrà, per gravi ragioni d'ordine pubblico o amministrativo, sciogliere il Consiglio superiore o taluno o più dei Consigli compartimentali. ”

“ Art. Quando ciò avvenga, il nuovo Consiglio dovrà entrare in funzione al più tardi entro quattro mesi dalla data del decreto di scioglimento del Consiglio precedente. ”

Presidente. L'onorevole Luzzatti ha facoltà di parlare per isvolgere gli articoli aggiuntivi testè letti.

Luzzatti. Non credo necessario di intrattenere la Camera, per isvolgere a lungo i motivi che informano gli articoli aggiuntivi da noi proposti. Io li ho già chiariti nella discussione generale, a proposito dell'articolo 44. Desidererei ora che l'onorevole ministro e la Commissione si compiacessero di dirmi se li accettano, e mi riserverei poi di parlare per rispondere alle loro obiezioni o per ringraziarli.

Presidente. La Commissione intende di esprimere il suo avviso circa le proposte dell'onorevole Luzzatti?

Corvetto, relatore. La Commissione è di opinione che gli emendamenti proposti dall'onorevole Luzzatti, piuttosto che della legge debbano far parte del regolamento per l'esecuzione del regio decreto che istituirà il Consiglio per le tariffe ferroviarie; e che il Governo debba tenerne il massimo conto nel compilare questo regolamento.

Pare alla Commissione che la legge che discutiamo sia d'indole tale da non ammettere le disposizioni particolareggiate di questo emendamento e tanto più dopo che la Camera ha votato l'articolo 8 da noi proposto.

Questa è la nostra opinione, per ora, salvo a dare una risposta definitiva, dopo che avremo sentito il parere del Ministero.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Già, nella discussione generale e soprattutto nella discussione di un articolo (che mi pare sia stato l'articolo 44) ho avuto occasione di rispondere all'onorevole Luzzatti che anche il Governo stimava necessario di costituire un Consiglio per le tariffe, onde aver da esso lumi ed aiuti nell'ardua materia, ma non credeva però opportuno di stabilire in questa legge la forma e le singole attribuzioni

di questo Consiglio, e stimava più conveniente di farlo mediante un decreto reale.

La Camera ha dianzi votato un articolo della legge, in cui si dice che un Consiglio per le tariffe sarà istituito; e che le attribuzioni di esso, quanto all'esame delle tariffe nuove e alle modificazioni delle tariffe esistenti, saranno stabilite per decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri ed il Consiglio di Stato.

Ora non potrei aggiungere altro se non che il Governo terrà molto conto delle ragioni svolte dall'onorevole Luzzatti nella discussione generale, non che delle idee contenute in questi suoi emendamenti. Esso li prenderà in esame; e, poichè le sue proposte sono principalmente tratte dall'ordinamento che vige oggi in alcuni Stati della Germania ed in Austria, (come parte dell'organismo dell'esercizio governativo) così può darsi che dall'esperienza di quei paesi, e dalle variazioni che l'onorevole Luzzatti vi ha introdotto vengano tratte notizie, lumi, idee da poter servire per il regolamento del Consiglio delle tariffe.

Ma non potrei adesso precisare i concetti del Governo su questa materia, la quale è ardua per se stessa, nè accettare tal quale, la proposta dell'onorevole Luzzatti. Il Governo è disposto ad accettarla soltanto come una raccomandazione di studiare questa materia, e di organizzare il Consiglio per le tariffe in modo che sia adeguato all'importanza e alla difficoltà dell'argomento.

Presidente. L'onorevole Luzzatti ha facoltà di parlare.

Luzzatti. In verità io non vorrei parere ostinato disdegnando le buone disposizioni della Commissione e del ministro. Ma le Commissioni parlamentari scompaiono, i ministri sono destinati anch'essi a scomparire; le leggi invece rimangono con le loro lacune e coi loro difetti, se non si provveda a tempo.

Ora noi non ci siamo fatta alcuna illusione intorno alla sorte serbata ai nostri emendamenti. Noi abbiamo voluto dimostrare come coll'esercizio di Stato in altri paesi si sia operato un efficace discentramento in quella parte del servizio ferroviario, che si attiene a questo punto più vitale e importante delle tariffe e delle condizioni dei trasporti. Ma dal ritirare questi nostri emendamenti e prendere atto delle dichiarazioni benevole del ministro, all'insistere che almeno qualche principio di essi si traduca subito in legge, ci corre un gran tratto.

Nella proposta della Commissione e del Governo, vi è una lacuna che cela anche un pericolo.

Noi di Consigli superiori, intenti a uffici di

versi, ne abbiamo molti in Italia, ma quasi tutti sono Consigli superiori oziosi, perchè il Governo li interroga solo quando lo crede opportuno, e di consueto non li interroga sulle questioni principali. Per esempio, al Consiglio superiore del Commercio non fu mai sottoposta nè una grave questione di tariffe ferroviarie, nè un trattato di commercio.

Eppure, quale questione può interessare il commercio più che l'esame di un trattato di commercio, di tariffe doganali o ferroviarie? Quindi io pregherei il ministro e la Commissione, di dichiararmi i loro intendimenti intorno a questo punto.

Intendono essi che a questo Consiglio superiore delle tariffe debba essere sottoposto ciò che s'attiene a principii direttivi e informativi delle tariffe e del servizio ferroviario, ovvero si tratta di uno di quei Consigli, che il Governo consulta quando lo crede opportuno e trascura quando lo crede meglio conveniente al più facile disbrigo degli affari, che ha fra le mani?

Poichè, se nel regolamento il Governo prendesse impegno di sentire questo Consiglio superiore, in tutte le materie che riguardano principii regolatori e informativi delle tariffe, allora si eliminerebbe uno di quei pericoli a cui si accenna. Ma il ministro potrebbe rispondermi, che egli farà un regolamento informato a questi criteri, e poi, non essendo materia a cui egli debba conformarsi per legge, egli mi terrebbe la parola; ma il suo successore sarebbe vincolato a ciò?

Quindi sarei molto più tranquillo se il Governo accettasse che questo decreto reale, il quale deve informare le norme del Consiglio superiore delle tariffe, dovesse essere, dopo qualche tempo di esperienza, al Parlamento subordinato per la sua approvazione, come si è fatto di altri decreti somiglianti, i quali si è data la facoltà al potere esecutivo di promulgarli, e dopo conveniente esperienza sono stati sottoposti alla Camera per l'esame e per la loro conversione in legge.

Ma poi vi è un altro pericolo ancora. Il Governo potrebbe comporre tutto questo Consiglio superiore di elementi governativi, cioè di consiglieri di Stato, di consiglieri della Corte dei conti, di direttori generali di servizi pubblici, i quali, a mio avviso, non possono mancare in questo Consiglio superiore delle ferrovie nel quale l'azione e l'esperienza del Governo debbono avere tanta parte; ma è certo che lo scopo principale a cui mira questo Consiglio è che il Governo collabori col paese,

e segnatamente con quella parte del paese che ha maggior competenza in questi affari.

Pertanto, mentre in nessuna guisa vorrei che si eliminassero dal Consiglio superiore gli elementi tecnici e governativi, lo crederei monco e insufficiente al fine, se in esso non vi fossero molteplici elementi elettivi delle rappresentanze commerciali, industriali e agrarie del nostro paese.

Il Governo è sin d' ora disposto a prendere impegno che in questo Consiglio superiore da costituirsi per decreto reale e da convertirsi in legge vi saranno elementi rappresentativi diretti del commercio, dell'industria e dell'agricoltura? Si potrebbe seguire quel processo di rotazione con cui si scelgono in Prussia, e sul cui tipo s'informa anche il nostro Consiglio superiore del commercio, il quale, dopo un certo numero di anni, dà una rappresentanza congrua e conveniente a tutte le varie associazioni commerciali del nostro paese. Se l'onorevole ministro accettasse anche questo secondo criterio, allora sarebbe tolto il dubbio che il consiglio superiore dovesse esser soltanto burocratico, come non credo sia neppure il desiderio dell'onorevole ministro; ma dovrebbe anche riverberare i desideri delle legittime rappresentanze economiche del paese. Quindi io sarei disposto, ove il Governo accettasse che questo Consiglio superiore fosse istituito per decreto reale, il quale dovesse dopo una conveniente esperienza, dopo un termine opportuno, equo di uno o due anni convertirsi in legge; ove, il Governo s'impegnasse sin da ora a chiamare in questo Consiglio gli elementi delle rappresentanze elettive del commercio e dell'industria, sarei disposto a convertire in una raccomandazione, come il ministro dei lavori pubblici me ne faceva domanda, gli altri miei emendamenti.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Luzzatti chiede che al Consiglio delle tariffe si debbano sottoporre per l'esame anche i principii direttivi delle tariffe. Evidentemente questo sarà uno degli uffici principali del Consiglio perchè i principii direttivi delle tariffe sono quelli che dominano poi tutta quanta la materia; ed il Consiglio che dall'articolo votato dalla Camera è chiamato a studiare le nuove tariffe e le modificazioni di esse dev' essere tanto più poi chiamato ad esaminare quelle massime fondamentali che per la importanza loro meritano di esser chiamate principii direttivi delle tariffe. In quanto alla composizione del Consiglio l'onorevole Luzzatti chiese che sia costituito non soltanto di ufficiali

del Governo, ma anche di rappresentanti eletti, ed aggiunse che gli pareva d'interpretare pure l'opinione mia personale proponendo che anche i rappresentanti di coloro che più frequentemente si valgono delle strade ferrate, dovessero aver voce in questo Consiglio. Ora, benchè non possa prendere in nome del Governo nessun impegno circa questo punto, certo è che mia opinione personale è precisamente questa, che il Consiglio delle tariffe non sia composto esclusivamente di impiegati, perchè è necessario che esso conosca il vero andamento dei commerci e studi i rapporti fra i commerci stessi e la grande azienda dei trasporti, cosa che difficilmente potrebbe fare se coloro che esercitano la industria dei trasporti non avessero modo di far sentire la loro autorevole parola nelle riunioni del Consiglio.

Se non posso quindi dire fin da ora come verrà composto il Consiglio delle tariffe, giacchè il Governo non ha avuto sufficiente agio di considerarlo sotto tutti gli aspetti la importante materia, posso però dichiarare che a mio avviso il Consiglio non deve essere composto soltanto d'impiegati e di ufficiali del Governo.

Infine l'onorevole Luzzatti pur consentendo che il Consiglio delle tariffe sia ordinato per decreto reale e per decreto reale vengano stabilite anche le sue attribuzioni ed i modi con cui deve esercitarle, vorrebbe che dopo qualche po' di esperienza questo decreto reale dovesse trasformarsi in legge. Ma io lo prego di considerare che la maggior parte dei nostri Consigli sono costituiti con decreto reale; e questi non vengono trasformati in legge che molto raramente. Un solo anno di esperienza poi, mi pare assolutamente troppo poco, per fare sulla base di questa esperienza una legge che determini la composizione e tutte le singole attribuzioni di questo Consiglio, il quale, molto più facilmente potrà essere migliorato con decreto reale, tenendo conto via via dell'esperienza che non per legge. Ciò che veramente importa si è che il Consiglio delle tariffe sia ben ordinato; che sia ordinato da un decreto reale o da una legge è questione di secondaria importanza. Inoltre in queste materie che sono nuove s'incontrano sempre molte difficoltà a costituire un Consiglio in guisa che risponda allo scopo ed agli intendimenti suoi; e anche per ciò è forse meglio di lasciare al Governo un poco più di elasticità nella sua composizione. Non potrei quindi prendere impegno di far convertire il decreto in legge dopo un anno di esperienza; e questo dico per corrispondere come meglio mi è possibile al desiderio dell'onorevole Luzzatti, perchè già l'articolo è stato votato dalla

Camera e nell'articolo di legge dalla Camera votato si dice, che il Consiglio delle tariffe sarà costituito per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato.

Può essere però sicuro l'onorevole Luzzatti, che anche se il Consiglio sarà ordinato con decreto reale, la Camera avrà sempre modo di interrogare il Governo intorno alla sua costituzione, e d'indurlo, quando occorra, sia a ordinarlo diversamente, sia a dirigerne l'attività in quel senso e con quelli intendimenti che giudicherà convenienti.

L'influenza che ha la Camera sopra il potere esecutivo, è così grande che il Consiglio per le tariffe anche ordinato per decreto reale si risentirà sempre dell'azione del Parlamento tanto quanto se fosse ordinato per legge.

Pregherei quindi l'onorevole Luzzatti di prendere atto delle dichiarazioni del Governo, e di non insistere perchè sieno messi ai voti i molti articoli di legge da lui proposti.

Presidente. L'onorevole Luzzatti ha facoltà di parlare.

Luzzatti. Le dichiarazioni dell'onorevole ministro mi possono acquietare per quella parte che riguarda la costituzione del Consiglio superiore delle tariffe, imperocchè, sebbene non l'abbia fatto in nome di tutto il Governo, egli mi ha promesso che elementi elettivi tratti dalle più cospicue rappresentanze economiche del paese figureranno in quel Consiglio; quindi io, che sono uno spirito modesto che si accontenta molto facilmente, potrei per questa parte dichiararmi soddisfatto.

Ma non posso fare altrettanto per l'altra parte, che riguarda la conversione in legge del decreto reale; e ne dirò brevissimamente le ragioni. L'argomento addotto dal ministro prova troppo, perchè con siffatti ragionamenti si potrebbe fare quasi tutto per decreto reale.

Io quindi non m'indugio su questo punto, ma dirò la ragione tecnica della mia proposta. I Consigli superiori costituiti per decreto reale hanno minore autorità, minore solidità ed esercitano minore influenza di quelli che sono costituiti per legge e hanno nella legge le loro specifiche ed organiche attribuzioni.

Basta un solo esempio: la differenza d'influenza e d'importanza che esercitano il Consiglio superiore dell'istruzione pubblica, che ha la sua ragione di essere e le sue attribuzioni principali determinate nella legge e il Consiglio superiore del commercio.

Ma vi è poi una ragione tutta particolare, che concorre a giustificare la mia proposta ed è

l'importanza e la delicatezza della materia che noi trattiamo. Quale è lo scopo di questo Consiglio? Non è soltanto uno scopo economico, ma è anche sociale. Noi vogliamo che tutto ciò che riguarda le tariffe e i trasporti, non si definisca tra le cancellerie dei Ministeri e le cancellerie delle Società concessionarie dell'esercizio; noi vogliamo che la opinione pubblica possa esercitare la sua influenza legittima in questo Consiglio superiore, e che tutti coloro i quali credessero di potere soverchiare l'opinione pubblica del paese in materia ferroviaria, trovino un freno nella costituzione del Consiglio superiore. Questo freno vi sarà soltanto quando il Consiglio superiore sia istituito e organizzato per legge, e non quando esso sia in balla di un decreto reale; il quale può essere continuamente modificato. Tanto più che questo elemento elettivo, il quale deve intervenire nel Consiglio, potrebbe contraddire le Compagnie e il Governo in cose essenziali, e non dal presente Governo, ma da altri che gli succedessero, potrebbe anche subire delle pene. E noi vogliamo che la legge definisca le attribuzioni e il modo di costituzione di questo Consiglio superiore, appunto perchè l'elemento elettivo trovi nella legge le sue garanzie costituzionali.

Ora, può essere che un anno sia un periodo di esperimento troppo breve. Ed io in ciò consento facilmente coll'onorevole ministro, perchè non voglio ora discutere se il decreto reale debba essere presentato dopo un anno o un anno e mezzo; desidero anzi che quest'esperimento sia fatto in un periodo congruo; ma che, scorso questo periodo, il decreto sia presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Epperò, mentre piglio atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro per tutti gli altri punti, e sono disposto a ritirare i miei emendamenti dei quali, s'intende, mantengo l'utilità, proporrei un articolo aggiuntivo a quello testè approvato, che prenderebbe il numero 9, e che suonerebbe così:

“ Il decreto reale relativo alla costituzione del Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie sarà dopo due anni presentato al Parlamento per essere convertito in legge. ”

Presidente. L'onorevole Luzzatti, a cui si uniscono gli onorevoli Spaventa, Di Rudini e Mariotti Filippo, propongono, in sostituzione degli articoli addizionali che avevano presentato, il seguente:

“ Il decreto reale relativo alla costituzione del

Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie sarà, dopo due anni, presentato al Parlamento per essere convertito in legge. ”

La Commissione accetta?

Corvetto, relatore. La Commissione ritiene che nella parte essenziale le dichiarazioni del Ministero corrispondano alle intenzioni dell'onorevole Luzzatti; essa quindi prende atto di quanto ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, cioè che egli terrà nel maggior conto, le proposte dell'onorevole Luzzatti, come la Commissione è d'opinione ch'esse meritino; ma non crederebbe fosse il caso di approvare come articolo di legge la proposta aggiuntiva dell'onorevole Luzzatti.

Del resto vi sarà sempre tempo, in caso che il bisogno lo dimostri necessario, di far convertire in legge il decreto col quale viene istituito ed ordinato il Consiglio superiore per le tariffe.

L'onorevole Luzzatti ha detto che le Commissioni passano, e questa in verità non vede l'ora di passare; ma le sue dichiarazioni, al pari di quelle del ministro, restano negli atti del Parlamento. Ed a questo la Commissione si affida.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Prego l'onorevole Luzzatti di non insistere nella sua proposta. Egli teme che un Consiglio costituito per decreto reale non abbia tutta l'autorità che è necessaria per ben funzionare; ma il Consiglio per le tariffe non sarà costituito per decreto reale, perchè è l'articolo che abbiamo votato or ora che lo costituisce. Non sono che la sua organizzazione ed il suo modo di funzionare che verranno determinati per decreto reale.

Quindi esso ha già tutta l'autorità che l'onorevole Luzzatti richiede per un Consiglio di tanta importanza.

Ripeto, per quanto riguarda la composizione di questo Consiglio, che, non credo che esso debba essere composto soltanto di impiegati e dipendenti dal Governo, ma anche da coloro che più specialmente servonsi delle ferrovie, e che si tengono al corrente e degli studi economici e degli studi ferroviari. Perciò sarà necessario, nei primordi, introdurre via via quelle variazioni, che l'esperienza consiglierà; ed un biennio mi par tempo troppo breve per un esperimento, anche per la ragione che noi introduciamo ora delle tariffe nuove, le quali hanno bisogno di essere sperimentate per un tempo sufficientemente lungo e applichiamo in esse principi nuovi, ad esempio quello delle zone, che sebbene sia molto razionale, può nondimeno

portare uno spostamento notevole di interessi, e che quindi ha bisogno di essere via via esaminato.

Durante questi due anni non soltanto gli uomini più competenti, ma la Camera ed il Senato possono in questa materia consigliare il Governo, ed allora esso, dietro una interrogazione od una discussione che venisse fatta potrà introdurre delle modificazioni più facilmente che se il Consiglio delle tariffe venisse costituito per legge; giacchè ci vuol molto più tempo a fare una legge, che non un decreto reale.

Del resto il Governo certamente non procederà a capriccio nell'ordinare questo Consiglio, ma bensì meditatamente e consultando i bisogni veri del paese e gli uomini più competenti nella materia.

È perciò prego nuovamente l'onorevole Luzzatti, nell'interesse stesso della buona costituzione del Consiglio e in vista di quel processo storico, che ogni istituzione deve seguire per esser buona (perchè noi non crediamo nemmeno con questa legge di fare una cosa perfetta, e l'esperienza indicherà che ben grandi modificazioni potranno essere apportate, anche nel Consiglio delle tariffe), prego, ripeto, l'onorevole Luzzatti di non voler persistere nella sua proposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzatti.

Luzzatti. Il ministro ha già sperimentato la mia cedevolezza nei vari emendamenti proposti, e deve persuadersi che se io non mi arrendo alle sue preghiere su questo punto gli è proprio perchè lo considero di vitale importanza.

Io sono concorde con lui, che alcuni principii introdotti in queste convenzioni non possano esser frutto dell'esperienza; ma io credo che, dopo che questo Consiglio si sarà adunato parecchie volte, avrà potuto acquistare una consapevolezza così chiara del suo ufficio, da poter determinare con certezza i principii che devono informare la legge.

Di più ripeto che la legge trova la sua garanzia nel principio elettivo del Consiglio; ecco perchè io, che ho ceduto a tutte le altre preghiere dell'onorevole ministro, non posso cedere a questa e mantengo il mio emendamento.

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Come la Camera ha inteso, l'onorevole Luzzatti, insieme con gli onorevoli Spaventa, Di Rudini e Mariotti Filippo, che avevano sottoscritto gli articoli addizionali che furono stampati e distribuiti, hanno sostituito a quegli articoli il seguente, che rileggo:

“ Il decreto reale relativo alla costituzione del Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie sarà,

dopo due anni, presentato al Parlamento per essere convertito in legge. ”

Il Governo e la Commissione hanno dichiarato che non accettano questa proposta aggiuntiva.

L'onorevole Luzzatti la mantiene ed io la porrò a partito.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Si fanno la prova e la controprova per alzata e seduta.)

Presidente. La prova e controprova essendo dubbie, si ripeterà la votazione.

(Si ripetono la prova e la controprova per alzata e seduta.)

Presidente. Anche la seconda prova essendo dubbia, si farà la votazione per divisione.

I deputati che sono a destra e non approvano la proposta dell'onorevole Luzzatti passino a sinistra; coloro che sono a sinistra e non approvano la proposta dell'onorevole Luzzatti passino a destra. *(Rumori e conversazioni — Segue il passaggio)*

La Camera approva la proposta dell'onorevole Luzzatti. *(Applausi a sinistra — Conversazioni animate.)*

(La seduta è sospesa a ore 4, 30, e ripresa alle ore 4,45.)

Presidente. Dopo la proposta testè approvata dalla Camera, pare a me che troverebbe la sua sede opportuna in questo punto della discussione, la proposta aggiuntiva dell'onorevole Nervo; la quale pure si riferisce alle tariffe.

Nervo. Dovrebbe venire dopo l'articolo 15.

Presidente. No, mi permetta; è più opportuno svolgerla adesso perchè l'articolo 7 del disegno di legge si riferisce alle tariffe, delle quali non si parla più negli altri articoli.

Nervo. Consento nell'opinione dell'onorevole presidente, e mi permetto di pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici e la Commissione, di voler fare qualche dichiarazione intorno alla proposta di cui svolsi i motivi molti giorni addietro, il che mi dispensa di svolgerli ora.

L'onorevole ministro crede egli di potere accogliere questa proposta tendente ad agevolare la risoluzione delle numerose controversie cui la azienda dei trasporti dà continuamente luogo tra le amministrazioni esercenti ed i terzi? Io mi rammento di avere udito, durante la inchiesta ferroviaria, molti lagni per le lungaggini inerenti al procedimento ora in vigore per la riso-

luzione dei reclami nascenti dai rapporti commerciali e industriali.

In Inghilterra, paese eminentemente pratico, si è creduto necessario, nell'interesse della vita economica di quel paese, di istituire per legge una Commissione permanente, la quale ha per precipuo mandato di risolvere in via conciliativa le controversie che nascono fra i terzi e le Compagnie ferroviarie. Ed io, dinanzi al regalo dell'aumento di tariffa che, per molti trasporti, facciamo agli speditori, e dinanzi alle mutate condizioni dei trasporti ferroviari che rendiamo più onerose, credo sia debito del Governo e del Parlamento di assicurare al commercio, alla agricoltura ed ai viaggiatori il modo di risolvere facilmente le possibili controversie. Se noi obblighiamo il pubblico a ricorrere continuamente ai tribunali per veder risolte sollecitamente tali questioni, noi aggiungiamo un nuovo onere agli altri che colle nuove tariffe e colle nuove condizioni di trasporto gli procuriamo.

Quando l'altra volta io ebbi occasione di parlare intorno a questa mia proposta, l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi osservò, molto assennatamente, d'essere impressionato dell'incarico che io affidavo a questa Commissione permanente di transigere per la risoluzione dei reclami. E quindi io, tenuto conto di questa osservazione molto assennata, modificai il tenore del primo alinea di questa proposta nel senso che la Commissione di cui propongo l'istituzione, abbia il semplice mandato di conciliare le questioni possibili; e spero che, ridotta la proposta entro siffatti termini, possa essere presa in considerazione dal Ministero e dalla Commissione.

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

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio. Una proposta, pressochè simile a quella fatta oggi dall'onorevole Nervo, fu presentata dall'onorevole Visocchi, quando si discutevano le condizioni generali di trasporto.

Dietro le mie osservazioni, la Camera respinse quella proposta. Oggi si tratterebbe, sotto altra forma, di riprodurre perfettamente la medesima idea.

Infatti, con la proposta dell'onorevole Nervo, si tenderebbe a creare un foro speciale per la risoluzione delle questioni, che nascono dai contratti di trasporto. Egli ad una Commissione speciale, vorrebbe dare un duplice compito, di conciliare e di risolvere le questioni. Ora io ricordo all'onorevole Nervo, che nel Codice di commercio per il contratto di trasporto è determi-

nata la competenza e proponibilità dell'azione, è determinato tutto quanto occorre per le questioni derivanti dai contratti di trasporto. Si può creare oggi, per legge speciale, un Foro eccezionale per esse? Si verrebbe a distruggere così il Codice di commercio, il quale regola la materia.

Nel contratto e nel capitolato oramai approvato dalla Camera, si parla di arbitramenti e se ne poteva parlare, perchè i contraenti possono stabilire quella forma per la risoluzione delle loro vertenze; ma qui si tratterebbe di creare un tribunale speciale tra l'amministrazione ferroviaria ed i terzi, i quali non sono parti contraenti e sono garantiti dal Codice di commercio.

Quindi prego l'onorevole Nervo di ritirare questo articolo; altrimenti prego la Camera di respingerlo, come ha respinto la identica proposta dell'onorevole Visocchi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Nelle attuali condizioni della Camera, essendo mio avviso che non sia ormai più possibile persuadere i colleghi della importanza di una determinata questione, per quanto siano numerosi e vitali gli interessi a cui si riferisce, ritiro la mia proposta.

Presidente. Dunque, onorevole Nervo, non insiste nella sua proposta.

Nervo. L'ho ritirata.

Presidente. Sta bene. Procederemo dunque nell'esame degli articoli.

« Art. 7. Le cessioni d'esercizio delle linee appartenenti allo Stato, di cui all'articolo 9 dei Capitolati delle reti Mediterranea e Adriatica, e all'articolo 6 del Capitolato della rete Sicilia, non potranno essere consentite che per legge. »

La Porta. (Presidente della Commissione) Questo articolo deve prendere il numero 10 e così via via.

Presidente. È vero, perchè dopo l'articolo 6 vengono i due articoli aggiuntivi, e poi l'articolo proposto dall'onorevole Luzzatti; quindi l'articolo 7 diventa 10.

La Porta. (Presidente della Commissione) Perfettamente.

Presidente. Coloro dunque che approvano l'articolo 7 divenuto 10 vogliono alzarsi.

(È approvato.)

All'articolo 8, che diventa 11, la Commissione ha presentato un articolo sostitutivo di cui darò lettura.

“ La costruzione di tutta o di parte di una strada ferrata, autorizzata per legge, potrà essere dal Governo affidata, a prezzo fatto o a rimborso di spesa, alle Società che esercitano le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

“ Quando si affidi la costruzione a prezzo fatto, i progetti tecnici, con le relative condizioni di esecuzione e di prezzo, saranno sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici. I contratti non potranno essere dal Governo stipulati, se non sentita l'Avvocatura generale erariale ed avuto il parere favorevole del Consiglio di Stato.

“ Quando si affidi la costruzione a rimborso di spesa, saranno osservate, nei relativi contratti le norme della legge sulla contabilità generale dello Stato, e quelle derivanti da altre leggi.

“ I progetti tecnici saranno sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici; e sui contratti dovranno sentirsi l'Avvocatura generale erariale ed il Consiglio di Stato. „

Pongo a partito questo articolo; chi l'approva si alzi.

(È approvato.)

“ Art. 9, ora 12. Dal Ministero dei lavori pubblici sarà nel novembre di ogni anno presentata al Parlamento una relazione sui contratti che furono stipulati con le Società per costruzioni ferroviarie, durante l'esercizio finanziario compiutosi al 30 giugno dell'anno medesimo.

“ Alla relazione saranno uniti i pareri emessi dal Consiglio di Stato. „

Pongo a partito questo articolo; chi lo approva si alzi.

(È approvato.)

“ Art. 10, ora 13. Le provincie, i comuni e i loro consorzi, a cui saranno forniti, con emissione di obbligazioni garantite dallo Stato, i fondi per la costruzione delle strade ferrate complementari, dovranno rimborsare al Tesoro la somma del capitale e degli interessi corrispondenti, mediante delegazioni sugli esattori delle imposte dirette, in numero non maggiore di 90, a forma degli articoli 3 e 7 della legge 27 marzo 1871, n° 131. „

Crispi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Crispi.

Crispi. Non è mia intenzione di parlare su questo articolo: soltanto voglio fare un'osservazione. Come la Camera sa, l'onorevole Berti

Domenico e parecchi altri colleghi hanno proposto la seguente mozione.

“ La quota di concorso a carico delle provincie e degli altri enti interessati e le maggiori somme da essi pagate od offerte in aumento alle quote obbligatorie, a termini delle leggi 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2^a) e 5 luglio 1882, numero 275 (serie 3^a), relativamente alle linee indicate in queste leggi, siano condonate per intero per quanto riguarda le strade ferrate della 2^a categoria (tabella B) e della 3^a categoria (tabella C); e siano ridotte alla metà per quanto riguarda le strade ferrate della 4^a categoria costruite dallo Stato, a condizione che gli enti suddetti rinuncino al diritto di partecipare al prodotto netto dell'esercizio. „

Barazzuoli, relatore. Non siamo ancora all'articolo 18.

Crispi. Non so se questo emendamento, proposto dall'onorevole Berti ed altri, passerà, ma potrebbe anche passare, e allora quest'articolo 13 non potrebbe più esser formulato nel modo com'è ora. Mi parrebbe dunque conveniente di sospendere la discussione e la votazione di quest'articolo di cui l'onorevole presidente ha dato lettura, finché non sia risolta la questione di massima.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

La Porta. (Presidente della Commissione) Vi sono delle proposte per l'abolizione della quota di concorso tanto per la seconda, quanto per la terza, quanto anche per la quarta categoria. L'articolo, testè letto, è in relazione coll'articolo 18 proposto dalla Commissione in cui è conservata l'unità della quota di concorso.

Ora, se quelle proposte, per avventura, passassero, bisognerebbe naturalmente modificare la dizione di quest'articolo. Quindi la Commissione consente che quest'articolo resti, per ora, sospeso.

Presidente. Il Governo consente nella proposta sospensiva dell'onorevole Crispi?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Consente.

Presidente. Se non vi sono obiezioni rimarrà dunque sospeso l'articolo 13.

“ Art. 11, ora 14. — La giurisdizione attribuita al Consiglio di Stato col n° 2 dell'articolo 10 della legge 20 marzo 1865 (allegato D), sarà estesa alle controversie che insorgessero per le obbligazioni ferroviarie garantite dallo Stato. „

Pongo a partito quest'articolo. Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

“ Art. 12, ora 15. I comuni non potranno imporre dazio consumo sopra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio.

“ Le linee ferroviarie, le stazioni e le loro dipendenze saranno considerate come poste fuori del recinto daziario delle città e dei comuni chiusi.

“ Con regolamento da approvarsi per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, saranno determinate le dipendenze delle stazioni e sarà regolata la sorveglianza quanto al dazio consumo. ”

L'onorevole Lugli propone un emendamento a quest'articolo; che cioè, nel primo comma, dopo le parole: “ all'esercizio delle strade ferrate, ” si aggiungano le altre: “ del regno. ”

L'onorevole Lugli ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

Lugli. Leggendo le disposizioni del primo comma di quest'articolo, in cui si fa divieto ai comuni di poter imporre dazio di consumo sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate, nasce il dubbio se questo divieto si ritenga limitato alle linee facienti parte delle tre reti le cui convenzioni stiamo discutendo, o se questo divieto debba intendersi esteso a tutte le linee del regno. Ora, appunto, perchè non rimanga dubbio alcuno, mi sono permesso di aggiungere dopo le parole del primo comma: “ all'esercizio delle strade ferrate; ” le altre: “ del regno. ”

In questo modo si intenderebbe che il divieto è esteso a tutte le strade ferrate italiane; se tale è il concetto del Ministero e della Commissione: se poi non fosse questo il concetto, allora io pregherei sempre la Commissione ed il Ministero di accettare il mio emendamento per non creare una disparità di trattamento tra comune e comune, e linee e linee.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Barazzuoli, relatore. È pensiero della Commissione, e, non dubito di dirlo, anche nel pensiero del Governo, che la disposizione dell'articolo 15 sia generale, e comprensiva di tutte le linee ferrate, o facciano esse parte delle attuali convenzioni, o ne siano escluse.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'emendamento dell'onorevole Lugli non fa altro che stabilire meglio il concetto - che del resto mi

pare chiaro - del disegno di legge. Infatti il comma dice:

“ I comuni non potranno imporre dazio consumo sopra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio. ”

L'onorevole Lugli teme che l'articolo 12 che ora diventa articolo 15 non possa essere applicato se non alle strade ferrate il cui esercizio si tratta oggi di regolare; ma il dubbio non mi pare fondato perchè l'articolo è generale, e non convenzionale.

Aggiungo di più che questo non è che uno schiarimento che si estende al disegno di legge perchè è sorto il dubbio che i comuni possano imporre dazi di consumo sopra le rotaie, e perfino sul carbon fossile che la locomotiva consuma quando traversa il loro territorio, e via discorrendo.

Benchè il fatto non sia mai avvenuto, e quest'imposta non sia stata mai pagata, pure se il dubbio poteva sorgere, ora è tolto coll'articolo 15 che riguarda tutte le strade ferrate del regno, tanto quelle del cui esercizio, e della cui costruzione si tratta nel presente disegno di legge, quanto le altre come, per esempio, quelle della Sardegna, e quelle Venete; perchè, ripeto, questo articolo è generale.

Mi pare quindi che l'onorevole Lugli potrebbe prendere atto di queste dichiarazioni esplicite del Governo, e non insistere nella sua proposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

Lugli. Io avea presentato quell'aggiunta per avere dichiarazioni esplicite tanto dal Governo, quanto dalla Commissione, intorno all'estensione da darsi al primo comma dell'articolo 15; avendo avute queste spiegazioni le quali sono perfettamente conformi al mio pensiero, non ho alcuna difficoltà di ritirare il mio emendamento.

Presidente. Pongo a partito l'articolo 12, ora 15, proposto dalla Commissione.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

“ Art. 13, ora 16. Entro tre mesi dalla pubblicazione della presente legge e per l'esecuzione di essa, verranno pubblicati due regolamenti relativi l'uno all'esercizio e l'altro alla costruzione delle strade ferrate.

“ Con essi verranno specialmente determinate le norme concernenti la contabilità, il riscontro dei prodotti, l'amministrazione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, l'approvazione delle opere, la stipulazione e la

esecuzione dei contratti di costruzione, le liquidazioni delle spese, i pagamenti e le penalità.

“ Questi regolamenti verranno approvati per decreto reale, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, la Corte dei conti ed il Consiglio di Stato.

“ Con altro regolamento verrà organizzato l'ispettorato governativo delle strade ferrate. ”

Se non vi sono obiezioni, quest'articolo s'intende approvato.

(È approvato.)

“ Art. 14, ora 17. Le controversie che insorgessero fra lo Stato e la Società per l'esecuzione e l'interpretazione dei contratti, dei capitoli e dei relativi allegati annessi alla presente legge, saranno deferite al giudizio di cinque arbitri nei casi, nei modi e con le forme di cui all'articolo 106 dei capitoli delle reti Mediterranea e Adriatica e all'articolo 100 del capitolo della rete Sicula. Gli arbitri nominati dal Governo e quelli nominati dalla Corte di cassazione funzioneranno ugualmente in ciascuno dei collegi arbitrali, in concorso con gli arbitri scelti da ciascuna delle tre Società concessionarie. ”

A questo articolo l'onorevole Picardi ha proposto la seguente aggiunta:

“ Nei limiti e con le forme determinate dalla legge sulla contabilità e dalle altre leggi imperanti potrà consentirsi che gli arbitri giudichino come amichevoli compositori. ”

Onorevole Picardi, Ella ha facoltà di svolgere questa sua proposta.

Picardi. Ricordo come io abbia presentato questo mio emendamento all'articolo 36 del contratto, e come la Commissione, prima ancora di dire se lo accettava o se lo respingeva, dichiarò che la sede più opportuna, a suo giudizio, per svolgere questo emendamento, era all'articolo 14, ora 17, del disegno di legge.

Io non so ancora se il Governo e la Commissione accettino il mio emendamento; nel qual caso mi risparmierei di svolgerlo.

Se l'onorevole presidente crede di interrogare la Commissione se accetta la mia proposta... (*Dal banco della Commissione si fanno dei segni negativi*)

Poichè vedo che la Commissione non accetta la mia proposta, dirò le ragioni che m'indussero a presentarla.

Ricorda la Camera come, con l'articolo 106 del capitolo, già votato, si provvede a costituire una

giurisdizione straordinaria di arbitri, perchè decida tutte le questioni che possano sorgere tra la Società ed il Governo, relativamente alla interpretazione ed all'esecuzione dei contratti che sono stati stabiliti. Però nel Capitolato si aggiungeva, che gli arbitri avrebbero anche la facoltà, quando il Governo l'avesse consentito, di giudicare come amichevoli compositori.

Ora la Camera, sa che, a termini del Codice di procedura civile, gli arbitri che hanno facoltà di giudicare come amichevoli compositori, possono allontanarsi dalle forme rigorose del diritto, e possono dirimere le questioni secondo i principi di equità, e come la sentenza pronunciata dagli arbitri è inappellabile, sicchè il consentire che, per il lungo periodo di tempo quanto è il tempo per cui dovranno durare i contratti che abbiamo votati, le controversie che insorgessero fra lo Stato e la Società siano deferite agli arbitri sarà lo stesso che accordare al Governo la facoltà di transigere qualunque controversia che si possa presentare.

A me sembra che questa facoltà non possa concedersi al Governo, principalmente in base alla legge di contabilità, dalla quale è prescritto che quando le convenzioni e transazioni presentino un valore ingente, che sorpassi una determinata somma, non è più nelle attribuzioni del Governo di poter consentire la transazione, ma fa mestieri interrogare il Consiglio di Stato e talora anche l'Avvocatura erariale perchè la transazione consentita possa avere i suoi giuridici effetti. Ora io domando: è intenzione della Camera di concedere al Governo, la facoltà di nominare arbitri amichevoli compositori i quali, senza limitazione di valore, possano decidere le contese che insorgeranno fra lo Stato o la Società?

Io credo che ciò possa essere pericoloso. Io non faccio questione di persone, ma di principii, e ricordo come l'esecuzione di questo fatto e l'esercizio di questo diritto avranno una durata lunghissima, ed è necessario che l'esercizio di queste attribuzioni, che diamo al potere esecutivo, sia moderato e temperato dalle leggi che imperano nel regno, e principalmente dalla legge di contabilità.

Per queste ragioni insisto nell'emendamento che ho creduto mio dovere di presentare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Magliani, ministro delle finanze. Il concetto dell'onorevole Picardi mi pare giusto in sè medesimo. Poichè è evidente che quando il Governo consente che gli arbitri, procedano come amichevoli compositori, intende di transigere la controversia,

Ora per le transazioni le norme tutelari della pubblica amministrazione sono stabilite dalla legge sulla contabilità generale dello Stato, secondo la quale il Governo non può transigere senza sentire prima l'avviso del Consiglio di Stato, e quello dell'Avvocatura erariale. Ed io credo che le stesse norme debbano regolare l'amministrazione per compromettere o transigere sulle controversie ferroviarie.

Ma siccome queste norme devono essere osservate scrupolosamente per l'applicazione di altre leggi, è inutile ripeterle nell'articolo presente, perchè sembrerebbe che si volesse escludere l'osservanza delle norme medesime nelle altre possibili transazioni che l'Amministrazione dello Stato possa fare per controversie ferroviarie.

È per queste ragioni, che io pregherei l'onorevole Picardi di non insistere nel suo emendamento, pur dichiarando da parte del Ministero, che nel regolamento esecutivo della legge sarà ben disciplinata questa procedura, come saranno regolati tutti gli altri procedimenti di esecuzione della legge medesima.

Presidente. Onorevole Picardi. Ella ha facoltà di parlare.

Picardi. Dalle parole dell'onorevole ministro delle finanze io rilevo che il concetto, a cui io mi ispirava, è in massima accettato dal Governo. Solamente credo necessario giustificare di nuovo la ragione del mio emendamento.

Noi votiamo un disegno di legge che esce dall'ordinario delle cose. Noi abbiamo stabilita una giurisdizione assolutamente eccezionale, poichè abbiamo creata una magistratura speciale. E poichè nel contratto si consentiva che questi arbitri giudicassero, tutte le volte che al Governo fosse parso opportuno come amichevoli compositori, mi sembrava necessario di richiamare l'attenzione della Camera e del Governo medesimo sull'importanza della facoltà che agli arbitri si concedeva ed al Governo si consentiva.

Ora nasceva naturale il dubbio se, con questo disegno di legge eccezionale che deroga alla legge generale, si fosse voluto revocare la disposizione della legge sulla contabilità generale dello Stato che mette un limite alla facoltà del Governo nel consentire delle transazioni. Era dunque questo il concetto principale del mio emendamento. Se però il Ministero, come ha fatto, dichiara che di questo tema si occuperà nei regolamenti che, ai termini dell'articolo 13, dovrà emanare e siccome io non ho altro scopo se non quello di rassicurare e tutelare gl'interessi del paese, dichiaro di prendere atto delle dichiara-

zioni dell'onorevole ministro delle finanze e ritiro la mia proposta.

Presidente. Dunque l'onorevole Picardi non insiste nell'emendamento aggiuntivo all'articolo 14, ora 17.

Non essendovi altra proposta, metterò a partito l'articolo 14 ora 17 come è proposto dalla Commissione.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Prima di venire all'articolo 15, ora 18, domando alla Commissione se crede di svolgere ora l'ordine del giorno da essa presentato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione.

La Porta. (Della Commissione) La Commissione si riserva, per ora, di svolgere il suo ordine del giorno, desiderando di udire prima lo svolgimento di tutte le proposte che si riferiscono agli articoli 18 e 19.

Presidente. Sta bene.

L'onorevole Alimèna ha presentato un'aggiunta a quest'articolo 18 che ha relazione con l'ordine del giorno della Commissione.

È presente l'onorevole Alimèna?

(Non è presente.)

Non essendo presente, perde la sua volta.

Leggo dunque l'articolo 15, ora 18:

“ La quota di concorso a carico delle provincie e degli altri enti interessati e le maggiori somme da essi pagate ed offerte in aumento alle quote obbligatorie, a termini delle leggi 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2^a) e 5 luglio 1882, n° 875 (serie 3^a), per le strade ferrate della 2^a categoria (tabella B), della 3^a categoria (tabella C), e per quelle della 4^a categoria costruite dallo Stato, saranno ridotte alla metà, a condizione che gli enti suddetti rinuncino al diritto di partecipare al prodotto netto dell'esercizio.

“ Le quote di concorso pagate dalle provincie e dagli altri enti interessati in eccedenza della somma che risultasse dovuta per effetto del paragrafo precedente, saranno scontate sui primi pagamenti che fossero ancora dovuti. Ove non fosse più dovuto alcun pagamento, lo Stato farà il rimborso dell'eccedenza in cinque rate annuali senza interesse.

“ Le quote a carico dello Stato, anticipate dalle provincie, dai comuni o dagli altri enti interessati, verranno ad essi restituite in cinque anni dall'apertura delle linee all'esercizio, ed in cinque annue rate eguali senza interessc.

“ Dentro il termine di sei mesi gli enti interessati che verseranno quote obbligatorie, aumenti di quote, od anticipazioni di quote governative, dovranno optare fra il disposto della legge 29 luglio 1879 e quello della presente legge.

“ La succursale dei Giovi sarà compresa fra le strade di 1ª categoria, cessando negli enti interessati l'obbligo del concorso e il diritto alla compartecipazione del prodotto netto. ”

Su questo articolo ha chiesto di parlare l'onorevole Branca, il quale si era riservato la sua volta fin dall'articolo 4, che si riferiva allo stesso argomento.

L'onorevole Branca ha facoltà di parlare.

Branca. L'onorevole ministro delle finanze, nell'importante discorso di ieri ha fatto molte dichiarazioni, di cui sarà bene parlare in altra sede, ma ne ha fatta una che ha moltissima attinenza coll'argomento del quale ora ci intratteniamo.

L'onorevole Magliani, in mezzo a molteplici rifiuti di disgravi, in mezzo a grandi probabilità di nuovi aggravii, che vuole addossare ai contribuenti italiani, accettava, di tutte le proposte, presentate nella discussione sulla crisi agraria, una sola, quella cioè di restringere la facoltà dei comuni e delle provincie di aggiungere i centesimi addizionali.

Ora, riservandomi di parlare in altra sede sull'argomento svolto con tanta ampiezza dall'onorevole ministro delle finanze, io, a proposito dell'articolo 18, mi limito a domandare come sia possibile restringere la facoltà dei comuni e delle provincie nel sovrimporre centesimi addizionali, se non vengono esonerati dell'intera quota delle ferrovie di seconda e terza categoria?

Certo le ferrovie non hanno altra risorsa che quella dei centesimi addizionali, ma il carico finanziario, esonerando comuni e provincie dalle quote di concorso, è piccolissimo. Io rammenterò alla Camera che, in questo disegno di legge, stabilita è appunto, per le costruzioni, una somma di 90 milioni che, per la maggior parte, va attribuita alle ferrovie di prima categoria, e quindi su questo punto non vi è differenza; per la seconda categoria, provincie, comuni e consorzi interessati dovrebbero concorrere nella proporzione di un decimo; per la terza, nella proporzione di due decimi.

Ora, se si fa il calcolo delle differenze, ci troviamo innanzi a cifre piccolissime.

Già il Governo, avendo avuto, egli stesso coscienza della difficoltà in cui si trovano comuni e provincia di ottemperare alla legge del 1879, pro-

pone l'esonero della metà. Non resta che un'altra metà, la quale certamente potrà variare, a seconda dello sviluppo ulteriore delle opere. Imperocchè, secondo un calcolo approssimativo, la quota che riflette le ferrovie di seconda e terza categoria non potrà eccedere cinquanta milioni all'anno. Ora, siccome abbiamo, in un caso, un decimo, ed in un altro, due decimi, non avremo che 7 milioni e mezzo; i quali ridotti a metà, danno la cifra di 3,750,000 lire; sicchè, se si abbuona una metà, si abbuona soltanto 3,750,000 lire.

Ma siccome questo fondo non è nemmeno un fondo annuale, ma è invece il capitale stesso che si impiega nelle costruzioni, per la qual cosa non occorre scrivere nel bilancio che l'interesse del fondo stesso, ci troviamo innanzi ad una annualità di 170 o 180,000 lire. Ecco tutta la famosa questione dell'articolo, innanzi al quale, se sono vere le dichiarazioni non ufficiali (e spero che queste siano smentite dalle dichiarazioni ufficiali), ci troviamo come se fossimo fermati da un non *possumus*. Ora, nelle attuali condizioni della finanza italiana (ed io sono fra coloro che in questo momento, ne giudicano in senso pessimista, piuttosto che in senso ottimista), mentre nei più piccoli dei nove bilanci vi sono spese maggiori per aumenti di stipendi ad impiegati, io non credo che 180 o 200,000 lire di annualità per una spesa produttiva, possano costituire un carico gravissimo.

Ma a questa ragione esclusivamente finanziaria ne aggiungo due non meno importanti: una che, per me, è questione di giustizia distributiva verso i contribuenti; l'altra che è una ragione tecnica. La ragione di giustizia distributiva, o signori, è chiarissima.

Voi avete provincie vaste di cui le ferrovie non percorrono che un lembo; ora con qual diritto voi volete imporre ai contribuenti di un altro circondario, o più fortunato d'aver avuto la ferrovia tutta a carico dello Stato, o tanto sfortunato da non averla nè in prima, nè in seconda, nè in terza categoria, l'onere di quei centesimi addizionali?

Si dice che per le strade provinciali accade lo stesso: ma per le strade provinciali la perequazione si stabilisce. Difatti il bilancio provinciale essendo unico, e trattandosi di spese che tutte possono essere soddisfatte nel giro delle risorse della provincia, accade che le risorse delle contrade che non hanno bisogno di lavori pubblici si passano alle altre che ne hanno bisogno, stabilendo così la perequazione. Ora per le ferrovie questo non è possibile, poichè si possono trovare bensì i due decimi, ma non si possono

trovare gli otto od i nove decimi che vengono dallo Stato: quindi è impossibile che possa verificarsi la giustizia distributiva.

Ma vi è una seconda ragione. Io non vorrei che le ferrovie si facessero col criterio dei consorzi, che cioè si costituissero prima, e che potessero anticipare delle somme, ovvero dove vi possa essere un gruppo nel Consiglio provinciale il quale possa far insorgere delle speranze maggiori di fronte alle altre provincie: io desidererei invece che le ferrovie fossero fatte secondo il criterio della loro utilità, e più specialmente del loro profitto immediato.

Perchè io credo che se noi faremo delle ferrovie o produttive o non molto improduttive, allora ogni ferrovia nuova verrà certo ad accrescere il patrimonio dello Stato, e quindi potrà formare la contropartita delle obbligazioni emesse, altrimenti queste obbligazioni sarebbero emesse a vuoto, e ciò tornerebbe a danno dello Stato, e dei contribuenti, senza avere una contropartita di valore effettivo.

Ma non basta; che quando si procedesse in questo modo, noi avremmo anche che tutta la rete verrebbe meglio allacciata; perchè appunto quello che disporrebbe la priorità dei lavori, salve sempre restando le leggi precedenti con i loro diritti acquisiti, sarebbe il ministro dei lavori pubblici, mentre invece così, si costruiscono le ferrovie a caso.

Ora, io mi limito a queste pochissime osservazioni, perchè tengo conto del tempo, ed anche perchè vi sono altri colleghi che tratteranno lo stesso argomento, con maggiore ampiezza e dottrina.

Ma io prego la Camera e il Ministero di riflettere che tutta questa paurosa questione dell'articolo 18, che pare compromettere la finanza italiana, non vale, tutta insieme, la spesa di una delle grandi corazzate che si varano nei nostri cantieri.

Dunque 200,000 lire di annualità, che anche protratte per 10 anni saranno 2,000,000 contro un valore produttivo; giustizia distributiva a beneficio dei contribuenti; migliore ordinamento dei lavori ferroviari, e per giunta, tra le tante minacce di aggravio, si otterrà che una tenue e scarsa promessa dell'onorevole ministro delle finanze possa avere un effetto benefico per i contribuenti italiani.

Perciò propongo la soppressione dei due primi paragrafi dell'articolo 18. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mariotti Filippo. (*Segni di attenzione*)

Mariotti Filippo. Miei cari colleghi, in questo fascicolo degli ordini del giorno e degli emendamenti al disegno di legge, che dinotano i desideri e le speranze, ed anche le compiacenze elettorali, io spero che abbiate letto l'emendamento mio, che suona così: "La ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano è portata dalla terza alla prima categoria". Io l'ho presentato fin dal principio della discussione; e sapete perchè? Per l'esperienza della natura umana, alla quale non riescono gradite le cose, ancorchè belle, se esse appaiono a un tratto. E quindi conviene avvezzare gli animi con garbo e a poco a poco, acciocchè le siano accolte con diletto.

Questa cautela poi era maggiormente necessaria a me. Non si chiede un favore a coloro, ai quali si fa, di continuo, un'opera mal gradita, e l'ottenere il favore è un'impresa di difficile, se non d'impossibile riuscimento. Difatti, io che non sono fautore delle convenzioni, non faccio opera gradita al Ministero, alla Commissione, alla Maggioranza, da cui dipende ogni fortunato evento in questa discussione.

Ma come si fa? Nelle cose ferroviarie io non ho potuto variare il parere che manifestai solennemente alla Camera nel 1876; nè tanta concordia di animi di questa e dell'altra parte della Camera, per privare lo Stato dell'esercizio delle ferrovie, mi ha punto smosso.

So bene che il pensiero di un uomo non è la misura delle cose, ma è la misura della sua vista, e che talvolta anche le cose di grande eccellenza non possono penetrare in alcuni intelletti. Per esempio, narra il Vasari che Pietro Perugino, il quale divinamente dipingeva le cose sante, non volle mai credere all'immortalità dell'anima; anzi, con parole accomodate al suo cervello di porfido, ostinatissimamente ricusò ogni buona via.

L'esercizio privato delle ferrovie non è un dogma, che si possa paragonare a quello dell'immortalità. Ora, mi si può far colpa se all'opinione mia la meditazione ed il tempo non hanno portato mutamento alcuno? Non è seguito questo in altri amici miei? Non avete udito il discorso dello smagliante ingegno dell'onorevole Luzzatti? e gli argomenti, simiglianti a colpi di scure, dell'onorevole Spaventa? e le considerazioni, da uomo di Stato, dell'onorevole Di Rudini?

Conseguentemente disamo e le proposte fatte da quei di quà e quelle che si farebbero da quei di là. Anzi, per esprimere in un baleno tutto il pensiero mio, consentite di grazia che io ricordi il detto di un oratore greco, la cui memoria è cara ai giovani vaghi e alle donne inna-

morate, e non meno cara agli amatori della libertà; io dico di Iperide, difensore della famosa Frine o nemico implacabile dei Macedoni.

Ai Rodiani, che gli lodavano Antipatro Macedone, come un signore assai buono: "Sarà, rispose bruscamente Iperide; ma noi non vogliamo padroni nè buoni, nè cattivi." Ed io non voglio convenzioni nè buone, nè cattive; perchè, per usare una frase di Bismarck, io non voglio creare i re delle ferrovie. La sincerità nell'esprimere l'opinione mia dovrebbe, secondo me, procurarmi favore. Ma, nei Parlamenti, chi vota con un partito è amico, chi non vota con lui è avversario. Bene è vero che gli amori e gli sdegni nei Parlamenti durano poco; ma finchè durano bisogna tenerne conto.

Ora posso sperare io che la Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano sia portata dalla terza alla prima categoria? Se anche i ministri, la Commissione, la Maggioranza volessero fare ad essa buon viso, per cortesia o per i *mani* dell'antica amicizia, potrebbero farlo con ragione?

Potrei io pretendere che la ferrovia marchigiana fosse la sola privilegiata fra 19 linee di seconda categoria e 36 di terza?

Non è ragionevole, non è naturale. Questa ferrovia mi è cara più come cittadino che come deputato; perchè il cittadino resta e il deputato è pellegrino. Avete sentito ragionarne più volte, non pure da me, ma dagli onorevoli Corvetto, Serafini, Penserini e da altri. Da sei anni, con loro e con altri amici di quelle contrade, si cerca di aiutare questa ferrovia. Nè smetteremo finchè non sarà fatta.

È un bisogno; e, perchè il desiderio non è per anche accompagnato dalla fiducia, è cagione di malcontento. E questo malcontento diventa un efficace arnese in mano di coloro, a cui giova di usarlo a malizia.

Quelle genti, ammiratrici di Gioacchino Rossini, pesarese, non partecipano dell'odio di lui per le ferrovie, non partecipano del giudizio del Thiers, il quale diceva della prima ferrovia da Parigi a Versailles, che era un trastullo da bambini.

Ma si farà questa ferrovia? Se quelle provincie, e massime la provincia di Pesaro e Urbino, dovessero concorrere alla spesa, per poco o per molto, da pagarsi tosto o tardi, la strada non si potrebbe fare.

Turbato da questi pensieri, mi diedi a immaginare un metodo nuovo.

Leggendo nel disegno di legge l'articolo 15, che riduce alla metà il concorso dovuto dalle provincie e dai comuni, esclamai: mi pare che non

sappiano far bene. Non si accorgono che le cose non si debbono fare a metà? Non sanno che massimamente i benefici non si fanno a mezzo? Vediamo un po' i motivi del Ministero.

Il Ministero in verità è silenzioso; perchè allega un motivo che non mi pare proporzionato alla proposta. Dice che il conteggiare fra provincie, comuni e Stato riuscirebbe arruffato, per cagione della partecipazione ai prodotti netti delle linee, secondo la legge del 79!

Che ne dice la Commissione? Tace perfettamente. Non se ne trova neanche un cenno nel volume della sua relazione. Ond'io mutai il giudizio fatto di lei; ammirai la sua saggezza, ricordandomi subito di un profondo proverbio arabo sul silenzio. (*Movimenti*)

Uditelo, perchè è molto bello. *Quando tu hai pronunciata una parola, ella regna sopra di te; ma finchè tu non l'hai pronunciata, tu regni sopra di lei.* Si è accorta la Commissione che la proposta era una favilla, che sarebbe seguita da un grande incendio. Sapete che cosa io volevo fare? Pigliare la legge del 1879, e poi l'elenco dei deputati, e poi la nota di tutte le spese delle provincie e dei comuni; e volevo parlare con tutti i deputati dei collegi, che hanno linee di seconda e di terza categoria, cioè a dire con tutti i deputati della nazione. Volevo dire a ciascuno: sei contento delle gravezze che sosterrà la tua provincia con i tuoi comuni per la tale ferrovia?

È così ricca la tua provincia da poter sostenere la tale spesa? Diceva Cavour che nei lavori pubblici lo speso non è mai uguale al previsto. L'esperienza conferma ogni giorno quella sentenza, come è confermata l'altra di Adamo Smith che: "In fatto di finanza quattro e quattro non fanno mai otto." (*Movimenti*.)

Perchè non si chiede a dirittura che la spesa delle ferrovie di seconda e terza categoria sia fatta dallo Stato? Ma poi pensai: se io mi presento ai deputati fautori delle convenzioni e fo ad essi questo discorso mi si potrebbe rispondere: Come! Tu sei contrario alle convenzioni, e poi vuoi anche ottenere per i tuoi paesi un regalo?

Gli oppositori potevano rispondermi: Noi ci troviamo nelle stesse condizioni tue. Non sta a noi di farne la proposta. Se la cosa si propone la voteremo. Ed io abbandonai il pensiero, anche perchè questo parlare sarebbe stato troppo tribunesco.

Se non che la proposta di levare totalmente il peso alle provincie e ai comuni è venuta spontanea con un emendamento sottoscritto da 66 de.

putati, la più parte dei quali è favorevole alle convenzioni.

Ciascuno di essi guarda alla sua ferrovia, al suo bene; sicchè la somma dei beni faccia il bene generale.

Signori, è ragionevole il chiedere questo sgravio? Che abbiamo fatto noi colla legge del 1879? Ci ha guidato l'analogia. La legge sulle opere pubbliche classifica le strade in nazionali, provinciali, comunali e vicinali.

E noi abbiamo creato le linee ferroviarie di prima, di seconda, di terza, di quarta categoria. Qual'è stato l'effetto della legge del 1864 sulle strade? Le nazionali furono fatte dallo Stato. Ma la più parte delle provinciali e delle comunali, che doveano farsi dalle provincie e dai comuni, si sarebbero fatte o si farebbero senza le leggi del 1875 e del 1881, che assegnano allo Stato la spesa della metà, e senza la legge del 1868 sulle strade obbligatorie, la quale stabilisce i concorsi dello Stato delle provincie e dei comuni?

Ora, o colleghi, una via di ferro, anche di quarta categoria, è forse da meno di una strada nazionale? Io non credo che le provincie possano sostenere la spesa delle ferrovie anche di quarta. Lo Stato sarà costretto di riscattarle, qualora siano fatte, come è seguito delle ferrovie venete e della Tuoro-Chiusi, o dovrà farle esso stesso. Solamente sarebbe giusto un provvedimento, che ammettesse un più lungo spazio di tempo per eseguirle.

Non siamo mica noi i primi a trattare le cose delle ferrovie; nè potremmo essere per la giovinezza del nostro risorgimento civile. Si guardi agli esempi di fuori; a ciò che è avvenuto in Francia. Nel 1842 fu sancita la legge delle principali ferrovie. Con essa si volle che la spesa dei terreni espropriati fosse a carico dei dipartimenti. Ma questa disposizione non potè durare che poco. In fatti fu annullata con un'altra legge del 1845; perchè i dipartimenti non poteano sopportare la spesa.

Delle altre leggi francesi non vi accennerò che una sola, quella del 1865; la quale appunto ammise che i dipartimenti e i comuni potessero fare le ferrovie d'interesse locale. E, se si va ad investigare i motivi di quella legge, si vede che similmente si era proceduto per l'analogia colle strade ordinarie chiamate vicinali, intendendosi questo vocabolo in una maniera assai diversa dalla nostra.

Ma l'effetto non corrispose all'intento. Si deliberarono dai dipartimenti e dai comuni le ferrovie. Se ne fecero alcune. Ma chi l'aveva fatte

non poteva andare innanzi, come è avvenuto delle ferrovie venete, e chi l'aveva deliberate non poteva farle. Per modo che il ministro Freycinet dovette nel 1878 proporre una legge, per riscattare le ferrovie d'interesse locale già fatte e per farne altre. Fra queste e quelle sono 181 le ferrovie, e comprendono quindici mila chilometri!

Le condizioni dei dipartimenti e dei comuni di Francia sono eguali a quelle delle provincie e dei comuni d'Italia. Con quali motivi il ministro francese indusse il Parlamento ad accogliere la proposta? Affermò che quelle ferrovie erano utili alla difesa del paese; che stabilivano una comunicazione più diretta fra due linee principali; che univano i centri di qualche importanza col sistema generale delle ferrovie; che facilitavano le relazioni nell'interesse politico ed amministrativo.

In Francia dunque è stato fatto con una legge del 1879 quello che vogliamo far noi, per vedere eseguita la nostra legge fatta nell'istesso anno, cioè nel 1879.

Noi senza avvedercene andiamo dietro a questo esempio, e ci andiamo fatalmente, perchè le stesse cause producono sempre gli stessi effetti. Io intendo bene che nel 1879 si potesse credere, per mancanza di esperienza, che le provincie ed i comuni potessero fare queste spese; ma dopo il 1879 sono avvenuti molti fatti.

L'inchiesta agraria non ha fatto conoscere la condizione miseranda delle provincie e dei comuni? La relazione sulla legge comunale e provinciale, fatta dall'onorevole amico mio Lacava, non indica la necessità di porre freno alle spese obbligatorie o volontarie dei comuni e delle provincie? E ieri il ministro delle finanze non veniva alle stesse conclusioni? Non è possibile accrescere i centesimi addizionali; anzi è necessario di diminuirli.

Ma come si può dire: vogliamo imbrigliare le provincie e i comuni, e poi quasi pentiti dire: spendete pure? Questo non si può fare:

Chè pentere e volere insieme non puossi,
Per la contraddizion che nol consente.

Badate che questa era la logica del diavolo; ma se non ne usiamo, procuriamo la rovina intera della proprietà. Bisogna aiutare le provincie e i comuni. E poichè ci si presenta una occasione, non la lasciamo sfuggire. Leviamo le spese per le ferrovie più che si può. Io dico interamente. A questo effetto quale sarebbe la spesa che aggraverebbe di più il bilancio dello Stato? Sessanta milioni, secondo che si dice. Sia pure; ma questa

sposa sarà fatta da tutti i contribuenti ugualmente; di maniera che quantunque alla fine paghi il paese, non pagherà in modo disuguale come ora pagherebbe, e non aggraverà la sola proprietà fondiaria. Altri vi parleranno con altri argomenti; io pongo fine al mio dire, perchè mi pare dovere di cortesia ricambiare la cortesia vostra con la quale mi avete ascoltato.

Ma prima mi volgerò ai tre amici miei, gli onorevoli Spaventa, Luzzatti e Di Rudinì, dai quali desidero in segno di approvazione un sorriso.

Tutti e quattro abbiamo fatto il lungo viaggio ferroviario, soli, in un compartimento *riservato!*

Coloro che hanno ferrovie in seconda e terza categoria, e l'hanno quasi tutti, non hanno bisogno di essere eccitati a favorire l'emendamento, che toglie alle provincie e ai comuni tutti i pesi. Quasi sarebbe necessario di temperare la loro ardita foga!

In ultimo mi volgerò ai ministri. Signori ministri, voi credete di fare con questa legge molti benefici allo Stato. Io non lo credo; ma lo desidero per l'amore della patria; anzi vorrei che l'esperienza mi costringesse spietatamente a dire che ho torto.

Ebbene, se tanti benefici a vostro giudizio, possono venire allo Stato, fate sì che questo emendamento degli amici vostri, che sostengono le convenzioni, sia accettato; e se secondo alcuni di noi sarà il vero ed unico beneficio, secondo i vostri amici, e, secondo voi, sarà senza dubbio il maggiore. Fate sì che questo beneficio, rispetto agli altri, vi dia facoltà di poter ripetere il proverbio orientale sulla città di Ormuz.

Dicono gli orientali: " Se il mondo fosse un anello Ormuz ne sarebbe la gemma. „ Fate voi che quest'articolo sia la gemma della vostra legge. (*Benissimo! Bravo!*)

Presentazione di due disegni di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Magliani, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera: un " disegno di legge per prorogare di altri due anni la facoltà al Governo di dare il sale refrigerante a prezzo ridotto, „ ed un altro disegno di legge per la costruzione di una nuova dogana nel porto di Bari.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questi due disegni di legge che saranno stampati e distribuiti agli onorevoli deputati.

Si riprende la discussione del disegno di legge per l'esercizio delle ferrovie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dotto De' Dauli,

Dotto De' Dauli. All'articolo 15 proporrei la seguente aggiunta: La ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano, notata nella legge del 29 luglio 1879, dalla tabella C, è portata invece nella tabella A.

Il discorso testè pronunciato dall'onorevole collega Filippo Mariotti agevola grandemente il mio compito. Dirò quindi brevissime parole.

La ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano fu ritenuta, da tutti i più competenti, avere grandissima importanza strategica, come quella che congiungerebbe l'estrema parte orientale della valle Padana al centro d'Italia, senza toccare nemmeno la costa dell'Adriatico; cioè a dire Ferrara-Bologna-Cesena con Foligno e Terni. A questa importanza, altamente militare, deve anche aggiungere una non lieve importanza industriale e commerciale; perciocchè quella ferrovia, traversando le valli della Marecchia, del Mazzocco, del Conca, dell'Apsa, del Foglia, del Metauro, del Candigliano, del Burano, del Cesano e del Sentino, agevolerebbe molto i commerci e le industrie di quelle vallate e di quelle località notevoli come Urbino, Cagli, Pergola.

Da lungo tempo in quelle vallate esiste un importante traffico o commercio di zolfi, cereali, legnami, bestiami, carboni, ottime pietre da costruzione, marmi, maioliche, carte, pellami. Ma questi commerci e queste industrie non possono avere maggiore incremento a motivo dei lunghi e malagevoli mezzi di trasporto da quei luoghi alle stazioni ferroviarie più vicine.

Inoltre non si deve dimenticare che Urbino, la città più importante di questa linea, che troverebbesi quasi a metà della medesima, fu un tempo capitale di un fiorentissimo Stato italiano, notevole per le sue industrie, oggi spente o languenti, e che ora questa città, altamente benemerita della causa italiana, per la fatalità degli eventi volge rapidamente a decadenza economica o materiale.

Orbene, io credo che la detta ferrovia, per la lunghezza e per la difficoltà del suo tracciato, se rimanesse iscritta nella tabella C non verrebbe mai costruita; perciocchè le due provincie più interessate, cioè quelle di Forlì e Pesaro, non hanno mezzi sufficienti per concorrere alla costruzione della medesima.

Quindi insisto vivamente nel raccomandare all'onorevole Commissione e all'onorevole mini-

stro dei lavori pubblici, affinchè consentano che questa ferrovia Sant'Arcangelo di Romagna-Urbino-Fabriano, la cui importanza militare è riconosciuta da tutti, dalla tabella C passi nella tabella A, ossia tra quelle di prima classe.

E v'insisto soprattutto nell'interesse del commercio di quelle regioni montane, le quali anelano che questa ferrovia, che per tanto tempo non fu che un desiderio e una speranza, possa divenire un fatto compiuto; essendochè, pur troppo, la maggior parte di quei luoghi si trovano tuttora in condizioni materiali poco dissimili da quelle nelle quali si trovavano mezzo secolo addietro!

Ho finito.

Presidente. Prima di dar facoltà di parlare al primo iscritto, che sarebbe l'onorevole Buttini, debbo avvertire la Camera che questa discussione dovrebbe avere un doppio indirizzo; la prima parte della discussione dovrebbe riguardare la questione del contributo, la seconda quella delle nuove costruzioni. Attenendoci per ora alla prima parte, cioè, alla questione riflettente il contributo, parrebbe a me che l'onorevole Giolitti dovesse svolgere la sua proposta, perchè in quella sono incluse tutte le altre proposte dell'onorevole Mariotti, dell'onorevole Dotto e forse molte altre.

Così, esponendo l'onorevole Giolitti i propri pensieri, potrebbe agevolare la risposta dei ministri per ciò che concerne questa questione.

Se gli onorevoli Buttini, Massabò, Compans e altri che sono iscritti prima lo consentissero, io darei la facoltà di parlare all'onorevole Giolitti.

Voci. Sì! sì!

Presidente. Allora do facoltà di parlare all'onorevole Giolitti.

Di San Donato. È l'emendamento Berti.

Presidente. L'emendamento Berti è quello stesso dell'onorevole Giolitti, il quale ha avuto facoltà di svolgerlo dallo stesso onorevole Berti che trovassi assente.

Di San Donato. Grazie!

Giolitti. L'emendamento, in difesa del quale io intraprendo a parlare, avrebbe dovuto esser difeso da una parola molto più autorevole della mia, da quella dell'illustre nostro collega l'onorevole Domenico Berti; ma egli è tenuto lontano da noi da grave minaccia di una sventura domestica. A doppia ragione adunque ho da deplorare la sua assenza, e per la causa della medesima, e perchè vien meno il valido suo appoggio ad una proposta la quale a me pare di grande importanza per le provincie e per i comuni,

Come la Camera può vedere, questo emendamento porta l'adesione di deputati appartenenti a tutte le parti d'Italia e a tutte le parti quasi della Camera. Io spero quindi che sarà possibile, dopo l'aspra lotta delle convenzioni, il trattare questa questione considerandola in sè senza preoccupazioni di partito.

La tesi che io sostengo è stata già sostenuta dagli oratori che mi hanno preceduto, e sarà probabilmente difesa da altri proponenti di emendamenti i quali tendono ad eguale scopo del mio.

La proposta poi non è nuova: era stata fatta già nella Commissione fin dal principio dei suoi lavori dall'onorevole Buttini, da altri miei colleghi e da me, per le ragioni che procurerò di esporre con la maggiore brevità possibile.

La legge del 29 luglio 1879 ha stabilito quattro categorie di ferrovie. Ma queste quattro categorie si possono dividere in due classi che si distinguono nettamente l'una dall'altra. Da una parte stanno le ferrovie di prima, seconda e terza categoria, dall'altra le ferrovie di quarta categoria. La distinzione tra queste due classi di ferrovie mi sembra sostanziale e dipendente da criteri nettamente distinti.

Prima differenza. Le ferrovie di prima, seconda e terza categoria sono costruite tutte a cura dello Stato e direttamente dallo Stato medesimo. Invece le ferrovie di quarta categoria, per regola generale, sono costruite a cura degli enti interessati. Lo Stato ne costruisce qualcuna per eccezione.

Seconda differenza. Le ferrovie delle tre prime categorie sono stabilite dalla legge, la quale determina che queste ferrovie si debbono fare, e tal' determinazione fa in vista non di soli interessi locali, ma quasi esclusivamente d'interessi generali economici, commerciali, militari.

Le ferrovie di quarta categoria invece non sono neanche indicate dalla legge; questa si limita a dare facoltà al Governo di concedere un determinato numero di chilometri di ferrovie di quarta categoria a quegli enti (provincie, comuni o consorzi) i quali ne facciano la domanda.

È evidente adunque la distinzione netta tra queste due classi. L'una ha il carattere locale, che viene dalla domanda degli enti che rappresentano gli interessi locali, l'altra viene imposta dalla legge, perchè il legislatore giudichi che tali ferrovie si debbono costruire.

Anche l'entità della spesa distingue queste ferrovie. Se noi osserviamo, le ferrovie di quarta categoria concesse finora, sono quasi tutte ferrovie il cui costo non eccede in media le 100,000 lire al chilometro; tanto è, che il Governo, pro-

ponendo all'articolo 16 una concessione ulteriore di altri 1000 chilometri, prevede per lo Stato una spesa di 80 milioni: perchè gli altri due decimi dovrebbero esser dati dalle provincie.

In fine, c'è un ultimo criterio il quale distingue le une linee dalle altre; ed è questo: che, per le ferrovie di 1ª, 2ª e 3ª categoria, è stabilito il tempo (ed è stabilito per legge) in cui devono essere costruite; mentre per quelle di 4ª non c'è alcun limite di tempo. Per le tre prime categorie, la legge del 1882 fissò gli stanziamenti che si dovevano fare in bilancio, anno per anno, per ognuna delle ferrovie in quelle categorie comprese; per la 4ª no: per la 4ª vi è soltanto la indicazione di una somma messa in blocco a disposizione del Governo.

Ora vediamo se fra le tre prime categorie ci sia qualche differenza sostanziale e organica; perchè in questo caso solamente mi parebbe fondato il concetto di voler conservare la distinzione fra la 1ª, la 2ª e la 3ª categoria.

Per quanto io abbia esaminato le legge del 1879, non sono riuscito a trovare una ragione intrinseca di questa differenza; ed io sfido chiunque legga l'elenco delle ferrovie comprese in queste categorie, a dirmi con piena sicurezza: questa ferrovia doveva essere in 1ª, questa in 2ª o in 3ª. Non parlerò d'ogni singola ferrovia, sarebbe cosa non piacevole a recare innanzi alla Camera; ma ne citerò una o due, per esempio. Io domanderei che qualcuno mi spiegasse per quale motivo la linea Aulla-Lucca, linea d'interesse militare di primo ordine, si trovi nella stessa, identica categoria della linea che va dalla stazione alla città di Frascati; (*Si vide*) quanto a me, non mi sentirei capace di trovare quali interessi relativi a questa seconda ferrovia siano da paragonarsi all'interesse militare di primissimo ordine che presenta la prima.

Potrei citare, dissi, molte altre linee. Chi mi dice, per esempio, per quale ragione la linea Firenze-Faenza che traversa gli Appennini, venne posta in 1ª categoria e la Cuneo-Ventimiglia, che traversa le Alpi, ed è una ferrovia internazionale di primaria importanza fu classificata in 2ª?

Non proseguo in questo esame; ma chiunque conosca i luoghi e le linee potrà convenire con me che una differenza veramente organica e sostanziale fra le tre prime categorie c'è.

Esiste fra la seconda e la terza categoria una sola distinzione non relativa alla natura delle linee e alle cause della loro classificazione, ma relativa solamente alle conseguenze che la classificazione produce; e la differenza è questa: che le ferrovie di seconda categoria sono ob-

bligatorie, cioè, il legislatore obbliga le provincie a concorrere nella spesa di costruzione delle ferrovie medesime; per quelle di terza invece non si può obbligare le provincie a dare il loro concorso se non quando vi sia il consenso di tante fra le provincie interessate che rappresentino almeno i due terzi del contributo.

Ora che cosa deriva da questo fatto? Che il legislatore per la terza categoria ha stabilito doversi costruire la ferrovia, ed ha determinato poi nella legge del 1882 il termine entro il quale dovrebbe esser fatta; ma per le provincie le quali non possono o non vogliono dare quel concorso, si rende inutile assolutamente la disposizione legislativa.

Noi abbiamo dunque dei paesi, come quelli dei quali parlarono l'onorevole Mariotti e l'onorevole Dotto, i quali hanno scritta a loro favore nella legge una ferrovia di primissima importanza, ferrovia dalla quale dipenderebbe il loro avvenire commerciale, come abbiamo scritto nella legge ferrovie di primissima importanza militare, come l'Aulla-Lucca, e tanto le une quanto le altre non si costruiscono, perchè le provincie, valendosi del loro diritto, rifiutano di concorrere nella spesa.

Ora io prego la Camera a considerare quale effetto deve produrre nelle popolazioni questa inefficacia delle leggi votate dal Parlamento.

Le popolazioni non possono dare grande importanza a questioni di calcoli di spesa; esse vedono che il legislatore da sei anni ha dichiarato che queste ferrovie si dovevano costruire, esse vedono offesa una quantità d'interessi vitali dal ritardo della costruzione e giudicano poco favorevolmente dell'autorità della legge e della nostra sollecitudine per esse.

D'altra parte io vi domando: è logico che noi votiamo l'articolo 16 di questa legge, il quale dà facoltà al Governo di concedere altri 1000 chilometri di ferrovie, prima d'aver assicurata la costruzione di quelle ferrovie che già per legge si devono fare da oltre sei anni?

A me pare che ammessa la necessità di allargare la rete ferroviaria (ed io non intendo contestare la convenienza di far ciò), riesca molto difficile il difenderci da quelle domande le quali tendono a rendere possibile l'esecuzione di leggi che da sei anni il Parlamento ha votate.

Il mantenimento della distinzione fra le categorie 1ª, 2ª e 3ª produce pur anche degli inconvenienti amministrativi e dei conflitti che sarebbe utile il togliere di mezzo.

* L'articolo 8 della legge del 1879 dice, che, in caso di disaccordo tra le provincie per il ri-

parto del contributo, si deve fare il riparto, per decreto reale, *secondo il grado di interesse di ciascuna provincia.*

Ora, io domando: quando abbiamo ferrovie le quali attraversano o per lo meno interessano 3, 4, 5 provincie, come si potrà determinare, in modo chiaro e preciso, quale è la somma di concorso che si deve imporre a ciascuna di queste provincie?

Noi abbiamo esempi di ferrovie, le quali sono in costruzione da quattro o cinque anni, a riguardo delle quali non si è potuto, ancora oggi, stabilire la quota di contributo spettante alle diverse provincie interessate. Ognuna di esse crede di avere un utile minore delle altre; ed un decreto reale potrà troncar la questione, potrà dare una sciabolata, ma non potrà persuadere ognuna di queste provincie che, veramente, la quota di contributo che le viene imposta sia quella che giustamente essa deve pagare.

Per me, il fatto solo che una ferrovia interessa a molte provincie basta a togliere alla ferrovia stessa il carattere di opera di interesse locale.

Ciò premesso intorno alle conseguenze che derivano dall'applicazione della legge del 1879, esaminerò il merito della proposta che ci viene fatta dal Ministero.

Il Ministero ci propone di avocare allo Stato tutti gli utili delle ferrovie di seconda e di terza categoria e di quelle di quarta costruite dallo Stato, o di dare alle provincie, a titolo di compenso per tale avocazione, il condono della metà del concorso che esse avrebbero dovuto pagare.

Ora io trovo che la legge del 1879 aveva preveduto precisamente il caso in cui il Governo volesse fare il riscatto degli utili spettanti alle provincie.

L'articolo 14 di quella legge, dopo aver detto che ogni provincia ha diritto ad avere negli utili una partecipazione corrispondente al concorso che essa ha dato per la costruzione della ferrovia, dichiara, nell'ultima sua parte, che il Governo potrà liberarsi dopo trent'anni, ed in qualsivoglia epoca, dall'obbligo di dare alle provincie quella parte di utili che è stabilita dallo stesso articolo. Ma in questo caso determina pure che lo Stato debba corrispondere agli enti interessati un capitale pari alla quota da essi versata per la costruzione.

Adunque, secondo la legge del 1879, se il Governo vuole riscattare quella parte di utili la quale spetta alle provincie, può farlo; ma deve pagare alle provincie l'intera quota, per la quale esse avevano concorso.

Oggi il Governo ci propone di eseguire questo riscatto, ma non già pagando la somma che era stabilita dalla legge, bensì pagando la metà della somma stessa.

Ora pare alla Camera che questo sia un modo di procedere regolare, legale, corretto? Qui, mi sia permessa la frase, forse un po' cruda, ma il Governo viene a porre alle provincie questo dilemma: o voi continuerete ad aggravare i contribuenti coll'imposta fondiaria e li ridurrete in condizione di non poter andare avanti, o cederete a questa mia pretesa di rinunciare alla vostra partecipazione per la metà del prezzo indicato dalla legge.

Io credo che molte provincie saranno obbligate a subire il riscatto così proposto; perchè le linee non hanno una probabilità prossima di dare utili corrispondenti agli interessi dei capitali impiegati per costruirle; ma è cosa veramente corretta che il Governo profitti oggi delle difficoltà in cui si trovano le provincie, che profitti delle grida che vengono dai contribuenti alla imposta fondiaria, allo scopo di ottenere a metà prezzo, ciò che a termini di legge dovrebbe pagare per intero? A me pare che su per giù sia questo un sistema analogo a quello col quale Giacobbe comprò dal suo fratello la primogenitura per un piatto di lenticchie. (*Si ride*) Le provincie sono costrette a subire questa legge e la subiranno, ma avranno sempre il diritto di dire che a termini della legge, in virtù della quale avevano aderito a dare il loro concorso nella spesa di costruzione, esse avrebbero avuto diritto al pagamento intero.

Mi si potrà dire: ma qui non si tratta di applicare l'articolo 14; si tratta di proporre alle provincie un contratto libero che esse possono accettare o respingere, cioè a dire loro; volete vendere questa vostra partecipazione? Lo Stato ve la pagherà a questo prezzo.

Esaminiamo anche la questione da questo punto di vista. La proposta così considerata verrebbe ad essere un vero contratto tra lo Stato e le provincie; ma in tal caso pare a me che il corrispettivo dovrebbe essere proporzionato al valore della cosa che si tratta di comprare; qui invece lo Stato compra tutte le linee per lo stesso prezzo! Vi sono delle linee le quali non avranno forse mai utile netto; altre lo avranno in un'epoca molto remota; altre invece avranno un utile prossimo, ed alcune lo hanno già fino da oggi. Ebbene, lo Stato offre di pagare gli utili di queste linee tutti allo stesso prezzo! Strana forma di vendita nella quale il prezzo non ha alcuna relazione col valore della cosa che si compra!

Del resto, un'applicazione pratica di questa

teoria noi l'abbiamo qui nello stesso progetto ministeriale.

La succursale dei Giovi è una delle linee di 2^a categoria che avrebbe dovuto ricevere la stessa offerta del condono di una metà del concorso. Ma siccome la succursale dei Giovi appena costruita darà un utile cospicuo, così il Governo propone di riscattare questa linea pagandola per intero, perchè sa che a metà prezzo le provincie non gliela avrebbero ceduta.

Il Governo crede di potere avere la concessione di tutte le altre linee al prezzo del 50 per cento da lui determinato.

Ma io penso che vi sono delle altre ferrovie riguardo alle quali le provincie preferiranno di tenersi le loro partecipazioni. Una, per esempio, sarà forse la mia provincia per la linea Carmagnola-Brà, linea di perfetta pianura, la quale ha costata pochissimo di costruzione: e per la quale passa necessariamente tutto il movimento da Torino a Savona.

Pare a me che la provincia farebbe un cattivo contratto, cedendo al Governo per metà prezzo la partecipazione a quegli utili. Ed allora cosa succederà? Che il Governo sarà obbligato a far tenere dalle Società concessionarie dell'esercizio una separata contabilità per determinare la quota di utile spettante alla provincia, e ad iscrivere poi in bilancio questa somma di utili per pagarla alla provincia.

Ma lascio questi argomenti, i quali sono relativi alla portata della legge del 1879, a passo a vedere quali furono gli effetti della legge del 1879 sulle finanze delle provincie, e se le provincie siano veramente in condizioni da poter continuare a sopportare l'onere loro imposto.

Le pubblicazioni ufficiali non arrivano che al 1882. E siccome io desidero non giovarmi che di cifre ufficiali, mi fermerò col mio ragionamento a quell'anno.

I bilanci della spesa delle provincie d'Italia dal 1879 al 1882, vale a dire in quattro anni, hanno avuta questa progressione: 87 milioni nel 1879, 94 milioni nel 1880, 99 nel 1881, 119 nel 1882.

Così noi abbiamo in quattro anni 31 milioni di aumento nelle spese delle provincie, vale a dire il 36 per cento in quattro anni.

Quest'aumento di spese è effettivamente dovuto alle opere pubbliche che lo Stato ha imposto alle provincie. Difatti, dal 1881 al 1882, in un solo anno cioè, le spese effettive delle provincie, (detratte cioè le contabilità speciali e le partite di giro) sono cresciute di 12,362,000 lire, e di queste, 12,029,000 lire si riferirono alle opere pubbliche,

il che vale quanto dire che se non ci fossero stati gli aggravii imposti alle provincie per opere pubbliche, invece di 12,362,000 lire, avremmo avuto un aumento soltanto di 333,000 lire per tutti gli altri servizi delle provincie medesime.

Per opere pubbliche straordinarie dal 1879 al 1882 abbiamo questo aumento: da 16,030,000 lire si passò a 33,210,000, un aumento cioè del 102 per cento, in quattro anni.

Come hanno fatto le provincie a provvedere a queste spese? Ce l'indica la cifra dei debiti che sono stati da esse contratti, e i debiti hanno in questi quattro anni avuta la progressione seguente: nel 1879, cioè quando non era ancora in vigore la legge ferroviaria, si contrassero 4 milioni di debiti; nel 1880, 9 milioni, nel 1881, 14 milioni, nel 1882, 20 milioni.

Abbiamo dunque questa progressione da 4 a 20 milioni di debiti contratti annualmente dalle provincie, in soli 4 anni. Nel 1880 il totale dei debiti di tutte le provincie dello Stato era di 102 milioni; in soli due anni è cresciuto di 35 milioni, vale a dire del 34 per cento.

Ora, tolta la risorsa del contrarre debiti, nella quale china un giorno bisognerà pure che le provincie si fermino, quale mezzo resta alle provincie per far fronte ai loro impegni?

Ognuno di voi conosce che, secondo la nostra legislazione, la provincia ha una risorsa sola, la sovrimposta fondiaria, contro la quale si è parlato da tutti quanti hanno preso parte alla discussione sulla crisi agraria, quella sovrimposta contro l'aumento della quale ha parlato anche il ministro delle finanze.

Vediamo a che cifra salgono queste sovrimposte.

Mi duole rendermi molesto col riferire troppe cifre, ma non vi è altro ragionamento più efficace per sostenere la mia tesi. (*Parli! parli!*)

Nel 1871 le sovrimposte provinciali all'imposta fondiaria erano di 48 milioni; nel 1883 erano arrivate a 76 milioni; da 48 a 76! E con una progressione costante, regolare, quasi sempre eguale di anno in anno. La qual cosa ci dimostra che questa progressione è conseguenza di una causa permanente, e non è certamente destinata a fermarsi, se noi non troviamo un qualche rimedio il quale metta le provincie in caso di potere arrestarsi sulla via del crescere le spese, e conseguentemente del contrarre debiti, e del crescere le sovrimposte.

Dunque in dodici anni noi abbiamo avuto un aumento che equivale al 58 per cento della sovrimposta fondiaria sui terreni e sui fabbricati.

Nei soli anni dal 1879 al 1883 abbiamo un aumento di 6 milioni e mezzo; abbiamo cioè quasi l'aumento di un decimo dell'imposta fondiaria, solamente per le sovrimposte provinciali, senza tener conto dei comuni i quali alla lor volta han dovuto gravar la mano più ancora delle provincie.

Io ho detto poco fa che l'aumento è costante e quasi assolutamente regolare; e così è. Però devo aggiungere che in questi ultimi tre anni segna un po' di rallentamento. Ma questo rallentamento corrisponde, anzi è molto superato dall'aumento nel contrarre debiti.

E questo fenomeno che cosa indica? Che oramai le provincie sono arrivate all'estremo limite possibile del carico delle sovrimposte, e si trovano in quel punto nel quale aumentare i pesi sulla proprietà fondiaria più non è possibile, e resta quindi ad essa unica via aperta quella di contrarre dei debiti. Ma occorre poco accorgimento per prevedere qual sarà l'effetto di un simile stato di cose. Il giorno in cui le provincie saranno aggravate in modo da non potere più sostenere le loro spese, chi dovrà provvedere? Lo Stato; perchè lo Stato, il quale non ha mai lasciato fallire alcuno dei nostri grandi comuni, non potrà certamente lasciare fallire le provincie.

Alcuni dati speciali sull'ammontare delle aliquote delle sovrimposte vi dimostreranno a quale acuto stadio sia giunto il male in alcune provincie.

Io ne citerò poche. La sovrimposta all'imposta fondiaria segna il suo massimo nella provincia di Reggio Calabria: in questa, nel 1882, la sovrimposta era del 140 per cento dell'imposta erariale. Io vi domando se alla provincia di Reggio Calabria, con una sovrimposta del 140 per cento il ministro delle finanze potrà chiedere il pagamento di quei milioni che dovrebbe per la linea Eboli-Reggio.

La provincia di Sondrio ha un'aliquota di sovrimposta del 122 per cento, la provincia di Grosseto del 99, quella di Caltanissetta del 97, quella di Lucca e Porto Maurizio di 84, quella di Belluno dell'83.

Ho scelto provincie di tutte le parti d'Italia per dimostrare che il male non è di una più che di altra regione e che io parlo, non per un interesse locale, ma nell'interesse generale di tutta Italia.

Ora io vi domando, per esempio, se la provincia di Lucca, la quale ha un'aliquota dell'84 per cento, sarà nella possibilità di costruire la linea Aulla-Lucca. Non è giustificata se essa si rifiuta in modo assoluto a dare il suo consenso per quella

linea stabilita dalla legge del 1879 e di dare il suo concorso a quella costruzione?

E la provincia di Porto Maurizio, una delle più piccole dello Stato, che ha un'aliquota di sovrimposta dell'84 per cento, come potrà concorrere alla ferrovia Cuneo-Ventimiglia la quale costerà 70 milioni?

Io credo non dubbia la risposta a queste domande.

Sopra questa questione delle sovrimposte provinciali e comunali all'imposta fondiaria la Camera si è già intrattenuta lungamente in occasione della discussione sulla crisi agraria, ma io devo pur ricordare che due Commissioni parlamentari, scelte per studiare argomenti molto disparati fra di loro, cioè la Commissione per la legge comunale e provinciale, e quella per la legge sul riordinamento dell'imposta fondiaria, senza sapere nulla l'una del lavoro che stava facendo l'altra, si sono trovate d'accordo a proporre amendue un limite assoluto, insuperabile alla facoltà nelle provincie e nei comuni di sovrimporre sulla fondiaria.

Ora io domando: è egli possibile, è egli pratico che si imponga un limite assoluto alla facoltà di sovrimporre quando da una parte non si dà alcuna altra risorsa alle provincie, e dall'altra si seguiti a caricare sopra di esse delle spese?

Quanto dissi fin qui parmi che dimostri la necessità assoluta di modificare il sistema del concorso delle provincie nelle spese per le ferrovie.

Io ammetto, come ho detto nel principio del mio discorso, che possa mantenersi il concorso degli enti locali per la 4^a categoria. Parlo contro l'interesse della mia provincia, perchè in essa vi sono tre ferrovie di tale categoria costruite dallo Stato; ma non posso negare di riconoscere che una distinzione fra la 4^a categoria e le altre è ragionevole che vi sia.

In primo luogo trovo logico il mantenere un concorso per le ferrovie di quarta categoria, poichè queste furono chieste dagli enti interessati, non si può contestare che così essi hanno riconosciuto l'interesse speciale che hanno colla costruzione.

In secondo luogo, perchè tali ferrovie sono per lo più di costo minore di quelle delle altre categorie.

E poi v'è un'altra ragione, la quale mi sembra molto forte, ed è questa: il Governo propone, e la Commissione accetta, che si possano concedere altre ferrovie di quarta categoria; ed io comprendo come il Governo ritenga necessario di mantenere un freno alle domande per allontanare

quelle le quali non siano ispirate da un vero interesse esteso ed importante.

È facile comprendere che, se gli enti locali non trovassero un freno nella spesa da sopportare, forse sarebbero proclivi più di quello che sia conveniente ad assecondare desiderii meno ragionevoli e a richiedere costruzioni di linee poco importanti.

All'emendamento del quale io parlo, l'onorevole Lacava ha proposto un'aggiunta, ed è per comprendervi i contributi volontariamente votati per le linee di prima categoria. Io non ho nulla a dire in contrario; anzi aggiungo che se di ciò non abbiamo parlato, è unicamente perchè a questa questione speciale non avevamo pensato. Del resto, è evidente che quando noi proponiamo di porre a carico dello Stato la spesa delle ferrovie di seconda e di terza categoria, non possiamo volere che si continui a pagare un contributo per le ferrovie di prima categoria.

A me resta ora un ultimo punto da esaminare; ed è quello delle conseguenze finanziarie dello emendamento da noi proposto.

Di questa questione potrei quasi dispensarmi dal parlare, perchè l'ha trattata l'onorevole Branca. Ad ogni modo esaminerò le cifre da un altro punto di vista.

Per le ferrovie di 2ª categoria (tolgo dal conto la linea dei Giovi perchè il Ministero stesso propone per questa linea il condono totale) l'onere maggiore che verrebbe allo Stato dal nostro emendamento, in confronto con l'onere che deriva dalla proposta ministeriale, sarebbe di 14,266,000.

Per la 3ª categoria si avrebbe un aumento di spesa di 33,817,000; sono dunque 48 milioni di maggiore spesa fra la 2ª e la 3ª categoria o per dir meglio sono 48 milioni di meno che lo Stato potrebbe farsi rimborsare dalle provincie. Se aggiungiamo i concorsi volontari per le linee di 1ª categoria, che sono 13,758,000 e riguardano la Faenza-Firenze, l'Eboli-Reggio ed altre di 1ª categoria, si ha un onere totale di 61,842,000 lire. Questa somma dovrebbe essere dalle provincie rimborsata allo Stato a misura che progrediscono le costruzioni le quali dovrebbero essere finite nel 1900. Però io osservo che nel determinare questa data si partiva dal concetto che alcune ferrovie fossero cominciate prima di quello che effettivamente lo furono. Alcune ferrovie per le quali è preveduto che già fossero in costruzione nell'anno corrente, non sono state cominciate; altre, come per esempio la Ivrea-Aosta, che doveva esser finita nel 1885, sono assai indietro nella costruzione, così che il termine per

la ultimazione dei lavori verrà prolungato di parecchi anni. Tutto ciò ha per effetto che probabilmente questo rimborso verrebbe fatto allo Stato in un'epoca molto al di là del 1900.

Ed anzi aggiungo che forse lo Stato non lo avrà nemmeno perchè vi sono provincie e comuni i quali, o perchè non possono, o perchè non vogliono pagare, sollevano eccezioni d'ogni specie contro le domande di pagamento. Così, per esempio, io pregherei l'onorevole ministro delle finanze ad informarsi, quanta parte di contributo sia stata pagata, e troverà che su 13 milioni e più dovuti per le ferrovie di prima categoria forse non si sono avute 20,000 lire di pagamenti. (*ilarità*) Perciò il sacrificio immediato per le finanze dello Stato non sarà certo grave.

Ma prendiamo pure la somma nel suo complesso, e supponiamo che la legge del 1882 sia eseguita esattamente, che tutto sia pagato entro il 1900, noi avremo che lo Stato, non accettandosi il nostro emendamento, esigerebbe 61 milioni di più in 15 anni, vale a dire avremo un maggiore introito di 4 milioni all'anno e perciò avremo un minore introito di egual somma se il nostro emendamento sarà accettato.

Io voglio supporre che lo Stato non si valga di nessuno dei mezzi posti a sua disposizione dalla presente legge, e i quali furono già indicati, emettendo cioè qualche obbligazione di più, nel qual caso invece di 4 milioni avrebbe solamente la perdita dell'interesse. Ma si può dire seriamente che un aggravio temporaneo di 4 milioni all'anno possa compromettere le finanze dello Stato?

Io non voglio e non posso fare ora un esame della situazione del nostro bilancio e dei mezzi coi quali una forte amministrazione potrebbe grandemente migliorarlo; del resto, non sarebbe qui il caso di fare un'analisi la quale richiederebbe lunghi argomenti; ma mi permetto di enunciare qualche cifra per dimostrare che basterebbe frenare un po' l'aumento delle spese, dimostrare un po' di quella fermezza senza la quale non si governa uno Stato, perchè tutto potesse andare a posto colla massima facilità. Io amo molto le cifre precise e concrete; e quindi non istituisco confronti in base ai bilanci preventivi, faccio invece dei confronti tra i bilanci consuntivi. Dirò poche cifre le quali risultano dal paragone fra il consuntivo del 1877, ed il consuntivo del 1883.

Lascio fuori del conto tutta la parte intangibile del bilancio, e quindi tutta la parte degli interessi per il debito pubblico; e prendo solamente quella parte della spesa per i Ministeri del tesoro e delle finanze, la quale riguarda l'ammini-

strazione ed i servizi pubblici, e gli altri bilanci. Ebbene, le cifre dei bilanci consuntivi dimostrano che in questi sei anni decorsi dal 1877 al 1883, noi abbiamo cresciuto le spese annuali di lire 185,490,000.

Questa maggiore spesa di 185,490,000 lire è ripartita in questo modo: 65 milioni in lavori pubblici, e questi io non li rimpiango, perchè credo che sia necessario all'Italia di sviluppare tutte le sue risorse economiche, e credo che senza le grandi costruzioni di ferrovie noi non avremmo compiuto il mirabile progresso di questi ultimi 20 anni, 63 milioni in più sono spesi tra l'amministrazione della marina e quella della guerra. Siccome ho fiducia che queste spese, congiunte ad una buona politica, giovino a rinforzare l'influenza dell'Italia all'estero, e a difendere da ogni pericolo la sua libertà e la sua indipendenza, così ho la convinzione che sia stato opportuno il farle, e non mi unisco a coloro che reclamano contro tali spese. Ma tolte dal conto queste grandi spese di interesse nazionale, trovo che tutti gli altri Ministeri insieme hanno speso 56 milioni di più.

Ora io domando se chiunque conosca l'organismo dei nostri bilanci possa spaventarsi all'idea che si debbano trovare 4 milioni o con economie o rallentando le spese, mentre per i servizi secondari abbiamo potuto crescere le spese in 6 anni di 56 milioni.

Io non voglio tediare la Camera con ragionamenti troppo lunghi. Mi riserverò, se occorre, nel corso della discussione di ribattere qualche argomento, perchè finora quelli che hanno parlato sopra questo argomento erano nel mio ordine d'idee. Io quindi dovrei immaginare le obiezioni per il piacere di combatterle.

Riassumo dicendo che ritengo non possa questa nostra proposta incontrare difficoltà di ordine finanziario; ritengo sia necessaria, per salvare le finanze delle provincie, sia imposta da un sentimento di giustizia e sia l'applicazione pura e semplice della legge del 1879. Quando una legge ha preveduto il caso del riscatto della partecipazione agli utili, pare a me che il Governo non debba proporre e il Parlamento non possa votare un altro sistema di riscatto il quale riduca l'utile delle provincie alla metà di quella somma che gli era dalla legge assicurata. (*Benissimo! Bravo! — Parecchi deputati vanno a congratularsi con l'oratore*)

Presidente. Il seguito di questa discussione è rimandato a domani.

Discussione sull'ordine del giorno.

Indelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Indelli. Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza il disegno di legge presentato dal ministro delle finanze per una nuova dogana nel porto di Bari.

(*La Camera approva.*)

La seduta è levata alle ore 6,45.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

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

2° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Bonacci relativa a disposizioni della legge per la riforma della legge comunale e provinciale.

3° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito, e sui servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra. (181)

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

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

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

7° Disposizioni intese a promuovere i rimborsamenti. (35) (*Urgenza*)

8° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

9° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato F della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

10° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

11° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)

12° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

13° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

14° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

15° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)

16° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

17° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

18° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

19° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

20° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

21° Istituzione della riserva navale. (198)

22° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)

23° Disposizioni sul divorzio. (87)

24° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia ed il Madagascar. (227)

25° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)

26°-27° Convalidazione di decreti reali di prelevamento dal fondo per le spese impreviste per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884. (172-219)

28° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)

29° 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*)

30° Spese straordinarie da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1892. (182) (*Urgenza*)

31° Provvedimenti per Assab. (242) (*Urgenza*)

32° Modificazioni della legge sulla tassa di ricchezza mobile. (292)

33° Disposizioni sulla vendita di beni comunali incolti. (269)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1885. — Tip. della Camera dei Deputati

(Stabilimenti del Fibreno).