L.

TORNATA DI MARTEDÌ 18 GENNAIO 1887

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Osservazioni del deputato Costa Andrea sulla partecipazione degli appalti delle Società cooperative — Risposta del ministro di agricoltura e commercio. — Osservazioni del deputato Garelli sull'ordine dei lavori parlamentari. = Il deputato Bonfadini presenta la relazione sul disegno di legge per provvedimenti in favore della provincia di Reggio Emilia danneggiata da un uragano. = Il ministro di agricoltura e commercio presenta i seguenti disegni di legge: Per diminuire le cause della pellagra; Per favorire la costruzione e il miglioramento delle case coloniche; Per modificazioni alla legge forestale; Per l'abolizione delle servitù di pascolo ed altre nelle provincie ex-pontificie; Per la emissione, in caso di perdita, dei duplicati di titoli rappresentativi dei depositi; Per l'ampliamento del servizio ippico, e per l'impianto in Roma di un osservatorio magnetico centrale — I deputati Papa e Bonfadini chiedono l'urgenza su alcuni di detti disegni di legge. = Dopo brevi parole del deputato Coccapieller annullasi l'elezione dell'onorevole Cipriani nei collegi di Forlì e Ravenna e dichiarasi vacante un seggio in ciascuno di quei col/egi. = Il deputato Di Camporeale presenta la relazione sul disegno di legge per l'acquisto di un palazzo per uso della regia ambasciata in Londra. = Discussione del disegno di legge sull'ordinamento del credito agrario già approvato — Approvansi gli articoli dal 1 all' 11 — Sul capitolo 12 parla il deputato Maurogònato, al quale risponde il ministro di agricoltura e commercio — Approvansi gli articoli dal 12 al 14 - Osservazioni del deputato Franceschini al capitolo 15 e risposta del ministro e del relatore deputato Pavesi — Approvansi gli articoli dal 15 al 18 — Parla sull'articolo 19 il deputato Luzi al quale risponde il ministro — Approvansi gli articoli dal 19 al 22 - Sull'articolo 23 fa pure alcune osservazioni il deputato Luzi alle quali rispondono il relatore ed il ministro — Approvansi gli articoli dal 23 al 39 — Parla sull'articolo 40 il deputato Franceschini e a lui rispondono il ministro ed il relatore — Dopo brevi osservazioni dei deputati Ferraris Maggiorino e Florenzano e del relatore e del ministro approvasi l'articolo 43 ed ultimo del disegno di legge. = Giuramento del deputato Basteris. = Osservazioni del presidente sull'ordine dei lavori parlamentari. = Discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici -202

Discorsi dei deputati Saporito, Armirotti e Giolitti. == Il presidente annunzia che per mancanza di numero legale sono nulle le votazioni fatte ieri per la nomina di tre commissari per l'amministrazione del Fondo del culto e di tre per la Cassa dei depositi e prestiti. Legge poi una interpellanza dei deputati Rubichi, Episcopo ed altri, ed una interrogazione del deputato Bonghi.

La seduta incomincia alle ore 2,25 pomeridiane. Di San Giuseppe, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Osservazioni dei deputati Costa A. e Garelli sull'ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Costa Andrea sull'ordine del giorno.

Costa Andrea. Ho chiesto di parlare sull'ordine del giorno per rivolgere due domande all'onorevole ministro Grimaldi.

La Commissione generale del bilancio propose ed il ministro accettò un ordine del giorno, col quale si invitava il Governo a fare degli studi per modificare la legge di contabilità e quella dei lavori pubblici, affinchè le Società cooperative di lavoro potessero assumere direttamente le opere pubbliche.

Ora vorrei chiedere all'onorevole ministro di agricoltura e commercio se questi studi sieno stati fatti, o si facciano, a che cosa abbiano approdato, e quando i risultati di essi potranno comunicarsi alla Camera.

Un'altra domanda vorrei rivolgere all'onorevole ministro Grimaldi, ed è questa: se egli intenda di ripresentare, e quando, alla Camera, la legge sulla responsabilità dei padroni negli infortuni del lavoro, e quella sugli scioperi.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Adempio volentieri al debito di rispondere all'onorevole Costa sui quesiti fattimi.

Egli ha domandato, in primo luogo, che cosa sia avvenuto dell'ordine del giorno votato dalla Camera e da me accettato, mentre si discuteva il bilancio di agricoltura e commercio per l'esercizio 1886-87.

Gli dichiaro subito che, appena approvato dalla Camera quell'ordine del giorno, mi diedi cura di comunicarlo al mio collega delle finanze e di richiamare la sua attenzione sulla necessità ed opportunità di fare degli studii, per esaminare se e fino a qual punto le leggi di contabilità e dei lavori pubblici possano essere modificate in guisa da consentire alle società cooperative di partecipare agli appalti dei pubblici lavori.

Gli studii, come è naturale, stanno compiendosi presso il Ministero delle finanze, a cui è devoluta più direttamente la esecuzione della legge di contabilità.

So che questi studii procedono. Non saprei dirgli il giorno, in cui potranno essere compiuti:

posso però assicurarlo che sarà mia cura di premurare l'amministrazione delle finanze a completarli, e di renderne quindi edotto il Parlamento.

La seconda parte della domanda è relativa alla presentazione del disegno di legge sulla responsabilità dei padroni ed imprenditori per i casi d'infortunio sul lavoro.

Io ebbi occasione, durante la discussione del bilancio, di rispondere ad una consimile interrogazione fattami dal collega Pavesi, ed ora ripeto ciò, che dissi allora.

È mio fermo proposito di persistere in quel disegno di legge, e massime nel concetto, che lo informa.

Ma poichè il disegno di legge implica anche la competenza del ministro di grazia e giustizia, così è stato da me passato al di lui esame, affine di poterlo insieme presentare alla Camera.

Quello che posso dire all'onorevole Costa è che io persisto nelle mie idee sostenute più volte; ed egli può esser sicuro, senza determinare tassativamente il giorno, che fino a quando starò su questo banco, prima o poi, il disegno di legge sarà presentato alla Camera.

Una voce a sinistra. Non se ne farà niente.

Presidente. Onorevole Costa, ha facoltà di parlare.

Costa. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e mi auguro di vedere presto presentate alla Camera le modificazioni alla legge di contabilità e la legge sugli infortuni.

Ma io desidererei che l'onorevole ministro mi dicesse qualche cosa altresì del disegno di legge sugli scioperi.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Avevo dimenticato la terza domanda dell'onorevole Costa relativa al disegno di legge sugli scioperi.

A questo riguardo debbo dichiarargli che la mia competenza è molto limitata, in questa materia, essendo ristretta all'affermazione del principio della libertà di lavoro e di riunione. Ora in ciò il Governo è concorde.

Resta però a regolare la parte più difficile, relativa alla determinazione dei reati e delle pene; e questa è naturalmente ed esclusivamente di competenza del ministro di grazia e giustizia. So che questi si occupa di studiare la legge sugli scioperi, per poterla ripresentare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Garelli sull'ordine del giorno.

Garelli. Prego la Camera di consentire che la proposta di legge sugli asili d'infanzia, che gli Uffici hanno ammesso alla lettura, sia svolta giovedì in principio di seduta.

Presidente. L'onorevole Garelli chiede che lo svolgimento della proposta di legge sugli asili d'infanzia sia iscritto nell'ordine del giorno di giovedi; però credo che sarebbe necessario che il ministro dell'interno fosse presente.

Garelli. Posso dichiarare al signor presidente, che l'onorevole ministro dell'interno, cui riguarda particolarmente questa proposta di legge, acconsente che si iscriva nell'ordine del giorno di giovedì.

Presidente. Allora se non vi sono obiezioni, così rimarrà stabilito.

(È così stabilito).

Presentazione di una relazione e di sette disegni di legge.

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

Bonfadini. Mi onoro di presentare la relazione intorno al disegno di legge: Provvedimenti a favore della provincia di Reggio Emilia, danneggiata dall'uragano del 4 e 5 agosto 1886.

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

L'onorevole ministro di agricoltura e commercio la facoltà di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

- 1º Provvedimenti intesi a diminuire le cause della pellagra;
- 2º Provvedimenti intesi a favorire la costruzione ed il miglioramento delle case coloniche;
- 3º Disegno di legge per emissione, in caso di perdita, dei duplicati di titoli rappresentativi di depositi;
- 4º Disegno di legge per l'abolizione delle servitù di pascere ed altre nelle provincie ex-pontificie;
- 5º Un disegno di legge per l'ampliamento del servizio ippico;
- 6º Un disegno di legge relativo all'impianto di un'osservatorio magnetico centrale alla dipendenza dell' ufficio di meteorologia;
- 7º E finalmente un disegno di legge per modificazioni alla legge forestale.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione dei suddetti disegni di legge che saranno stampati e distribuiti agli onorevoli deputati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Papa.

Papa. Prego la Camera di consentire che dei disegni di legge presentati testè dall'onorevole ministro di agricoltura, i due primi, cioè quello riguardante i provvedimenti per diminuire le causo della pellagra e l'altro riguardante il miglioramento delle case coloniche, siano dichiarati d'urgenza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonfadini.

Bonfadini. Pregherei di dichiarare d'urgenza anche il disegno di legge per modificazioni alla legge forestale.

Presidente. Se non vi sono obiezioni, le proposte degli onorevoli Papa e Bonfadini s'intenderanno ammesse.

(Sono approvate).

Verificazione di peteri.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri.

Si dà lettura della relazione della Giunta delle elezioni intorno all'elezione del collegio di Forli. Pullè, segretario, legge:

- " La Giunta delle elezioni, visti i verbali delle operazioni elettorali, compiutesi nel giorno 27 dicembre 1886 nel collegio di Forli per la elezione di un deputato, dai quali verbali risulta che sarebbe stato dalla assemblea dei presidenti proclamato eletto Amilcare Cipriani con voti 3,747 sopra iscritti 17,698 e votanti 4,174;
- "Ritenuto che il Cipriani non sarebbe eleggibile per essere stato con sentenza 28 febbraio 1882 dalla Corte d'Assise di Ancona condannato per omicidio alla pena dei lavori forzati per anni venticinque ed alla conseguente interdizione dai pubblici uffici; motivo questo pel quale altre precedenti elezioni a deputato seguite nei giorni 23 maggio e 11 e 18 luglio dell'anno scorso nei collegi di Forli e Ravenna furono dalla Giunta dichiarate nulle, con le deliberazioni approvate dalla Camera nelle sedute del 16 giugno e 26 novembre 1886, e ciò in applicazione del disposto degli articoli 40 dello Statuto, 19 del Codice penale ed 86 della legge elettorale politica;
- " Visto l'articolo 20 del regolamento della Camera:
- " A voti unanimi dichiara nulla la elezione seguita nel collegio di Forlì in persona di Amilcare Cipriani.

" Il relatore

" Vigoni. ,

Presidente. Eguale relazione è stata presentata dalla Giunta per le operazioni elettorali del collegio di Ravenna: e quindi si dà per letta. Come la Camera ha inteso le conclusioni della Giunta sono per dichiarare la nullità delle operazioni elettorali dei collegi di Forlì e di Ravenna, nei quali risultò eletto Amileare Cipriani.

L'onorevole Coccapieller ha facoltà di parlare. Coccapieller. Io credo che la elezione del Cipriani vada considerata sotto tre diversi aspetti. La prima sua elezione io credo che fosse determinata ed ispirata da un sentimento umanitario; la seconda fu un voto di protesta verso l'attuale stato di cose; la terza rappresenta la scissura fra la Romagna che reagisce, ed il Governo che non ha mai saputo comprenderla. Infatti qui è da considerare più la questione della Romagna che si afferma nel nome del Cipriani, che la questione isolata del galeotto di Porto Longone. E per rendersi conto di ciò, conviene aver presente la persecuzione continua che il Governo esercita contro i romagnuoli, ricordare il fatto avvenuto nell'osteria in Trastevere, detta di Muzio Scevola (Rumori). Il rimandare al loro paese i poveri lavoratori costituisce per sè stesso una punizione; mentre per condannare un uomo ci vuole un formale procedimento, una pubblica discussione ed una sentenza dei tribunali competenti, il rimpatrio è sottoposto all'arbitrio di un ispettore qualunque, e qualche volta, se si vuole, a quello di

La Romagna è stata tenuta sempre, permettete che ve lo dica, come una terra, di conquista. (Uh! Uh! — Rumori).

agenti subalterni.

Nulla il Governo ha fatto per concorrere alla prosperità materiale di quella regione. Naturale adunque in certo modo la reazione dei partiti sovversivi, perchè la Romagna, di fronte alle altre parti d'Italia, è stata dal Governo descritta sempre come settaria, agitatrice e perturbatrice. Mentre le cure del Governo dovevano concentrarsi premurose ed affettuose in quella regione, che è più ardente delle altre, esso invece l'ha frenata sempre, permettete che ve lo dica, con brutalità... (Rumori) (Io narro sempre dei fatti, o signori; a chi non piace faccia, come faccio io quando sento qualche cosa che non mi va a grado: non interrompo mai nessuno) contrapponendo alle manifestazioni popolari nerbi di questurini e nulla più.

Ed a questo proposito ricorderò che lo stesso commendatore Fratti, delegato straordinario a Forlì nel 1885, disse che il Governo si regolava male: non sono io d'unque che lo dico; è un rappresentante dello stesso Governo. Egli nel periodo di tre mesi che fu in quella città concorse attivamente allo sviluppo delle industrie, riscuotendo il plauso dei cittadini; il che vi dimostra che quei cittadini non sono avversi punto al Governo, ma vogliono essere ben governati.

Il Re, in Romagna, non so per quale strano caso, è molto poco conosciuto, perchè i nostri uomini di Governo pare gli facciano prendere tutt'altra strada che quella della Romagna; e il Re, ve lo assicuro, potrebbe andare colà con molta sicurezza, poichè dove battono dei cuori come quelli dei romagnoli egli potrebbe andare anche di notte, che nessuno gli torcerebbe un capello. (Si ride).

Dell'istruzione non vi parlo; aspetteremo a farlo quando l'onorevole Coppino abbia terminato il suo grande lavoro!

I municipi sono sempre scissi fra di loro, e non pensano ad altro che a sodisfare un nucleo di uomini partigiani, che fanno colà la stessa prova che altri della stessa specie fanno in Roma.

Gli Enti morali poi si uniscono sempre al solo scopo di partito. Questa volta però, ed è la terza, se non erro, sembra che il popolo abbia dato una buona lezione; e tra questo popolo dovete considerarci tutte le varie classi sociali. Non crediate già che sia il popolo minuto soltanto che fa questo, perchè il corpo elettorale è composto di tutte le classi sociali. E si è ripetuto nell'elezione del Cipriani, quel concorso universale di cittadini che mi ha mandato alla Camera, a dispetto di chi non voleva e di chi proteggeva il fabbricante dell'oro e di qualche altra cosa, il cui ricordo mi muove a sdegno: ma quel signore credo che non avrà più l'ardire di presentarsi agli elettori. (Rumori vivi).

Il Governo dovrebbe in quelle regioni comportarsi diversamente. Dovrebbe promuovere sodalizi di beneficenza, istituti di credito popolare, Banche agricole; incoraggiare l'industria serica, che è molto coltivata in quelle contrade (mentre sembra che il Governo riesca invece a distruggere tutto quello che può essere di beneficio alle varie provincie d'Italia coi suoi monopolii); concorrere alla formazione di case operaie che ancora non si sono costruite; sollecitare gare industriali, fiere di beneficenza, esposizioni regionali; insomma fare quello che eccellenti amministratori dovrebbero fare per togliere la ruggine che esiste in quella bella contrada

Io non mi dilungo oltre e concludo affermando che, quando la Romagna, o signori ed onorevoli colleghi, ricorre alla legalità, per protestare contro le flagranti ingiustizie del Governo, io son

d'avviso che non si debba essere riottosi alle manifestazioni di quelle nobili provincie. E la Camera dovrebbe, secondo me, non disprezzare il voto unanime di quelle popolazioni; le quali, con il loro voto, non protestano solo contro le ingiustizie perpetrate dai magistrati contro Amilcare Cipriani, l'eletto di Ravenna e di Forlì, ma bensì contro tutto un sistema che, da anni, si è imposto dal Governo ai nobili e valorosi figli della Romagna, come se essi non avessero portato un numeroso contingente di sacrifici sull'altare della patria, la quale non deve avere figli e figliastri.

Non contrasti, adunque, il Governo i generosi impulsi di quelle nobili provincie; accetti, di buon grado, i consigli che apertamente e legalmente i cittadini di ogni classe sociale gli danno; ripari, senza indugio, all'ingiusta condanna inflitta all'indipendente cittadino di Romagna, Amilcare Cipriani; ripari, con animo pacato, ai dissensi tutti, creati colà da poco esperti amministratori; renda omaggio alla volontà del popolo, il quale non invoca altro che giustizia.

E il Consiglio dei ministri, io lo prego, si riunisca, per presentare il decreto di grazia, che ridoni alla patria, alla famiglia l'eletto del popolo di Forlì e di Ravenna. Siate elementi, signori che sedete là, su quei banchi (Accenna agli scanni dei ministri), e giusti, ricordando a tutti che la forza di un Governo sta nel dare alla nazione savie leggi e buona amministrazione; mentre la forza brutale, credetelo, onorevoli colleghi, non fa, e non farà altro che preparare la dissoluzione della nazione; forza brutale che, usata sempre dai prepotenti, finisce per abbattere i prepotenti stessi che l'adoperano.

Ed io parlo ad uomini che hanno assistito, dal 1848 ad oggi, alla caduta di non pochi prepotenti che fondavano i loro diritti sull'arbitrio, e sopra un cieco dispotismo. Seguire le orme di cotesti, o signori, è follia, è un'audacia. Ma ricordatevi, o signori, che non sempre audaces fortuna juvat. (Ilarità).

Conosco da lungo tempo la Romagna, e debbo francamente dichiarare che il Governo pontificio non seppe mai comprendere le aspirazioni di quel popolo come purtroppo apparisce che non l'abbiamo comprese neanche noi.

Errare umanum est; ma gli errori si correggono. E voi, lo spero, saprete correggerli, stendendo amica la mano ai nobili figli della Romagna.

Presidente. Pongo ai voti le conclusioni della Giunta delle elezioni, che sono di dichiarare nulle

le elezioni seguite nei due collegi di Forlì e di Ravenna.

Chi è d'avviso di approvare queste conclusioni è pregato di alzarsi.

(Sono approvate).

Dichiaro quindi vacante un seggio in ciascuno dei due collegi di Forli e di Ravenna.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'enorevole Di Camporcale a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Di Camporeale, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per l'acquisto d'un palazzo per la regia ambasciata a Londra.

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

Discussione sul disegno di legge per l'ordinamento del credito agrario.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione sul disegno di legge per ordinamento del credito agrario.

Si dia lettura del disegno di legge.

Pullè, segretario, ne dà lettura. (Vedi Stampato n. 119-A).

Presidente. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, passeremo alla discussione degli articoli:

- "Art. 1. A guarentigia dei prestiti concessi ai proprietari o conduttori di fondi rustici, dagli Istituti esercenti il credito agrario, può essere costituito un privilegio speciale sopra i frutti raccolti nell'anno, sopra le derrate che si trovano nelle abitazioni e fabbriche annesse ai fondi rustici, e provenienti dai fondi medesimi, e sopra tutto ciò che serve a coltivare il fondo affittato, od a fornire il fondo medesimo.
- "Lo stesso privilegio può essere costituito a guarentigia dei prestiti concessi dagli Istituti di credito agrario ai mezzaiuoli o coloni parziari che abbiano fornito il bestiame occorrente per coltivare o concimare il fondo, il capitale della invernata e gli strumenti necessari alla coltivazione del fondo stesso a norma dell'articolo 1655 del Codice civile. Questo privilegio però è esercitabile quanto alle derrate che si trovano nelle abitazioni è fabbriche annesse ai fondi rustici, ed ai frutti raccolti nell'anno, solamente sulla

parte che spetta al mezzainolo, non mai su quella appartenente al proprietario.

"Nessun privilegio può costituirsi per gl'imprestiti fatti ai mezzaiuoli, che non abbiano portato nel fondo il bestiame e i capitali di che nel rammentato articolo 1655. Soltanto nel caso in cui i proprietari associati ai mezzaiuoli abbiano fatto l'imprestito in comune, allora può costituirsi in garanzia del medesimo il privilegio in discorso.

Se nessuno chiede di parlare, pongo a partito quest'articolo.

- (È approvato, e sono pure approvati senza discussione i seguenti articoli fino all'articolo 11 inclusive).
- "Art. 2. Il privilegio può essere costituito generalmente sopra i frutti, o sopra le scerte vive o morte esistenti nel fondo, o sopra gli uni e le altre, ovvero particolarmente sopra alcuni degli oggetti, di cui all'articolo 1, specialmente determinati.
- " Art. 3. Alla validità ed efficacia del privilegio è necessario:
 - " 1º che esso risulti da un atto scritto;
- ^u 2º che abbia acquistata data certa per effetto della registrazione presso l'ufficio del registro, nella cui circoscrizione è posto il fondo.
- "I privilegi sono inscritti gratuitamente sopra un registro speciale dal conservatore delle ipoteche del luogo, nel quale è situato l'immobile di cui fanno parte le cose sottoposte al privilegio e dove queste si trevano.
 - " I cortificati saranno rilasciati gratuitamente. "
- "Art. 4. Per tutti gli effetti di che agli articoli 1958, 1959 e 1960 del Codice civile, il privilegio costituito a norma della prima parte dello articolo 1º e degli articoli susseguenti, è pareggiato al privilegio concesso al locatore dei fondi rustici dal n. 3 dell'articolo 1958 del Codice stesso.,
- "Art. 5. Il locatore ha diritto di prelazione sull'Istituto mutuante, a menochè non gli abbia ceduto il suo turno. Peraltro il privilegio del locatore che venga in concorso con quello dell'Istituto che ha fatto il prestito agrario, si restringe rispetto ad esso Istituto per il credito dei fitti, a due annate scadute, all'annata corrente e ad una annata alla fine di questa, se la locazione ha data certa.
- " Art. 6. Il privilegio di che nel primo capoverso dell'articolo 1º costituito a norma dei susseguenti articoli 2 e 3 a favore degli Istituti che

- hanno fatto imprestiti agrari ai mezzaiuoli, se viene in concorso col privilegio attribuito dal Codice civile ai proprietari per crediti indicati nel nº 4 dell'articolo 1958, è sempre posposto a quello del proprietario.
- "Art. 7. Se il prestito è fatto in tutto od in parte per uno degli scopi, di cui al numero 5 dell'articolo 1958 del Codice civile, l'Istituto può valersi del privilegio speciale e della preferenza per essi sancita dall'articolo 1960 del Codice stesso. "
- "Art. 8. Il privilegio, di cui negli articoli precedenti, non ha valore di fronte ai creditori ipotecari iscritti anteriormente alla data della sua iscrizione: quelli iscritti posteriormente sono posposti all'Istituto creditore.
- " Se il danaro è servito a pagare creditori preferiti ai creditori ipotecari, l'Istituto è surrogato in tutti i loro diritti a norma degli articoli 1253 e 1254 del Codice civile. n
- " Art. 9. Il privilegio può essere costituito per una durata non maggiore di anni tre.
- " Può essere validamente rinnovato prima della scadenza per un periodo non maggiore di altri anni tre.
- " Per ottenere la rinnovazione si presenta al conservatore delle ipoteche una nota conforme a quella della precedente iscrizione, contenente la dichiarazione che s'intende rinnovare la originaria iscrizione.
 - " La rinnovazione è gratuita.,
- "Art. 10. Se il debitore aliena gli oggetti sottopesti al privilegio senza surrogarli, o li lascia deteriorare gravemente, o abbandona la coltura del fondo, o in qualunque modo, per dolo o per colpa, diminuisce notevolmente le guarentigio dell'Istituto creditore, questo può chiedere la risoluzione del contratto ai termini dell'articolo 1165 del Codice civile.
- " Art. 11. Il privilegio può essere validamento costituito nelle forme di sopra stabilite a garanzia di una o più cambiali emesse dal proprietario o dal conduttore di un fondo rustico o mezzaiuelo che si trovi nelle condizioni espresse nel primo capoverso dell'articolo 1, a favore di un Istituto esercente il credito agrario, o dai medesimi trasferite a questo, mediante girata, ovvero a garanzia di un conto aperto dall'Istituto a favore del proprietario o conduttore di un fondo rustico o mezzaiuelo nelle condizioni suddette.
- " In tal caso anche il giudizio sulla realtà ed efficacia del privilegio spetterà alla giurisdizione commerciale.

"Il privilegio rimane efficace per l'intera somma e per tutto il tempo pel quale fu costituito, anche quando le cambiali abbiano data diversa da quella della sua costituzione, ovvoro il conto sia stato chiuso e quindi riaperto dopo la medesima. "

"Art. 12. Se le cose soggette al privilegio sono assicurate, le somme dovute dagli assicuratori per indennità della perdita o del deterioramento sono vincolate al pagamento del credito privilegiato, secondo il suo grado, eccetto che le medesime vengano impiegate a riparare la pordita o il deterioramento.

Su quest'articolo ha facoltà di parlare l'enorevole Maurogònato.

Maurogònato. In questò disegno di legge tanto elaborato, e dal quale tutti attendono con sicurezza un grande vantaggio pel credito agrario e pel conseguente progresso dell'agricoltura, vi è una lacuna, che bisogna colmare; altrimentigli agricoltori colpiti da disastri potrebbero essere soggetti a grandi difficoltà e danni.

Dirò poche parole, perchè l'argomento è molto semplice, e verrà da tutti agevolmente compreso.

Nel Codice civile, all'articolo 1951, si dispone: "Se le cose soggette a privilegio od ipoteca sono perite o deteriorate, le somme dovute dagli assicurati per indennità della perdita e del deterioramento sono vincolate al pagamento dei crediti privilegiati od ipotecari, secondo il loro grado, eccetto che le medesime vengano impiegate a riparare la perdita o il deterioramento. "

L'articolo 12 del disegno di legge, di cui ci stiamo occupando, ripete letteralmente quest'inciso dell'articolo del Codice civile. Ma in questo vi è un'aggiunta che è molto importante e che non fu riprodotta.

Essa è contenuta nel secondo inciso di quell'articolo che dice: " gli assicuratori sono però liberati, qualora paghino dopo trenta giorni dalla perdita o dal deterioramento, senza che siasi fatta opposizione. "

Ognuno comprende quanto sia benefica questa disposizione, che non ha mai dato luogo a reclami. I crediteri privilegiati sono in caso perfettamente di aver notizia del disastro avvenuto, e di fare, se lo credono, il loro reclamo alle società di assicurazione affinchè non paghino senza il loro consenso. Le società assicuratrici naturalmente sespendono di pagare fino a che, o per convenzione, o per sentenza di giudice, questa opposizione non sia rimossa. Ma avendo il presente disegno di legge omesso di ripetere anche la

sceonda parte dell'articolo 1951, ne consegue che gli assicuratori non sono più garantiti e sicuri, se anche sieno passati i 30 giorni, e potrebbero eventualmente essere obbligati a pagare una seconda volta. Ora è certo che gli assicurati hanno interesse ad esser pagati il più presto possibile, perchè furono colpiti dal disastro, ma anche le Compagnie hanno interesse di pagare i danni molto sollecitamente, per conservare il loro prestigio e rendere sodisfatti i loro clienti.

Però esse hanno nel tempo stesso il diritto di evitare il pericolo di pagare due volte. Esse domanderanno il certificato speciale al conservatore delle ipoteche. Ma questo non si riferisce che ai privilegi del credito agrario che stiamo ora creando; e rimane intiero il pericolo per tutti i privilegi consentiti dal Codice, e che rimangono ancora in vigore anche dopo approvato il presente disegno di legge.

Ora la stessa Commissione ha osservato che vi sono in alcuni casi delle grandissime difficoltà a rilevare la importanza e l'esistenza di questi crediti privilegiati.

In molti casi l'assicuratore non credendosi sicuro, dovrà ricorrere al rimedio di depositare la somma; nella quale ipotesi l'assicurato troverebbe grandi ostacoli, e dovrebbe incontrare molte spese, per riuscire con grande ritardo a incassare l'importo del danaro; mentre il disastro sofferto gli renderebbe tanto più necessario questo ristoro.

Il numero e l'importanza degli incendi sono tanto grandi, che le Società di assicurazione dovrebbero istituire una sezione legale apposita per investigare caso per caso se vi sieno privilegi. Nello sterso tempo anche i conservatori delle ipoteche, presso i quali vengono iscritti gratuitamente questi privilegi, sono pure obbligati a rilasciare sempre gratuitamente questi certificati; e ciò porta una notevole perdita di tempo, mentre col secondo inciso dell'articolo 1951 nen vi è bisogno di certificati; basta che sieno trascorsi i trenta giorni.

Lo scopo di questo disegno di legge, dice lo egregio relatore nella sua relazione, è quello di moderare l'esagoraziono degli antichi ed ingiustificabili privilegi, di eliminare gravi dubbiezze giuridiche, e di semplificare con le guarentigie le forme.

Ora, non essendosi riprodotto il secondo così provvido e saggio inciso del detto articolo 1951, ognuno vede quanto sarebbero meno semplici e più difficili le forme delle guarentigie in confronto alle condizioni attuali.

Le difficoltà saranno gravi e continue; gli at-

triti tra gli assicurati e gli assicuratori frequentissimi. L'assicurato dirà: io ho pagato il mio fitto, io non ho debiti; perchè non volete credere sulla mia parola?

Per conseguenza vi saranno in argomenti così delicati continue lagnanze contro le Assicurazioni, le quali pure non faranno che difendere i loro diritti, e tentare di preservarsi da doppi pagamenti.

Certamente è molto lodevole la sollecitudine della Commissione, la quale desidera che il più presto possibile questo disegno di legge giunga in porto, e sia definitivamente approvato; ma io credo di rendere un vero servigio al ministro e alla Commissione, richiamando la loro attenzione su queste circostanze, e sulla necessità del provvedimento da me proposto.

Io credo inoltre che la Commissione e il ministro non abbiano veramente inteso di abrogare il secondo inciso dell'articolo 1951 del Codice civile; credo che sia stata piuttosto una dimenticanza accidentale, poichè nè nelle relazioni del Ministero nè in quelle della Commissione si fece mai cenno di questo inciso, nè si disse in alcun modo che dovesse essere abrogato. Io penso quindi che sia necessario di riprodurlo; sono certo che il Senato approverebbe questa lieve e semplice modificazione in brevissimi giorni, e sono d'avviso che sarebbe meglio perdere qualche giorno, e fare una legge perfetta, di quello che arrischiare che sorgano tante difficoltà e tanti ritardi al pagamento dei danni.

Per conseguenza mi limito a proporre che all'articolo 12 del disegno di legge sia aggiunto il secondo capoverso dell'articolo 1951 del Codice civile.

La mia domanda è così semplice e giustificata, che io spero di ottenere il consentimento tanto dall'onorevole Commissione che dall'onorevole ministro.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. L'onorevole Maurogònato, che ringrazio dell'appoggio autorevole, che dà a questo disegno di legge, del quale desidera la sollecita approvazione, osserva che l'articolo 12 di esso è tratto dall'articolo 1951 del Codice civile; ma che però in esso non è riprodotta una parte di questo, e precisamente quella che suona così: "Gli assicuratori sono però liberati, qualora paghino dopo trenta giorni dalla perdita o dal deterioramento, senza che siasi fatta opposizione."

La sua proposta quindi tenderebbe a comple-

tare l'articolo 12 del disegno di legge, aggiungendo questo comma dell'articolo 1951 del Codice civile.

Prescindendo da altre osservazioni, dirò a questo proposito all'onorevole Maurogònato poche parole, che spero potranno persuaderlo a recedere dalla sua proposta.

A me pare che, essendosi nell'articolo 12 di questo disegno di legge riprodotta la disposizione dell'articolo 1951 del Codice civile, possa intendersi riprodotta, anche senza indicazione esplicita, quella parte che riguarda la modalità dell'articolo, e che quindi non vi sia bisogno di fare un'apposita aggiunzione all'articolo 12.

Ad ogni modo, per tranquillare l'onorevole Maurogònato, io gli dichiaro che non ho alcuna difficoltà di presentare un apposito progettino di legge, che tolga qualunque dubbiezza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Pavesi, relatore. La Commissione si associa alle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro.

Noi non abbiamo creduto che si arrechi la più lieve deroga alle disposizioni del Codice civile, e precisamente all'articolo 1951, ricordato dall'onorevole Maurogònato. Ad ogni modo io mi associo anche a nome della Commissione, alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Maurogònato, esortando l'onorevole ministro a provvedere con una legge speciale, ove occorra, a chiarire che nessuna modificazione è recata al diritto esistente.

Presidente. Onorevole Maurogònato, Ella non fa alcuna proposta?

Maurogonato. Ringrazio l'onorevole ministro e la Commissione delle risposte datemi, le quali provano che le mie osservazioni erano fondate. Sono quindi ben lieto della proposta dell'onorevole ministro di presentare un disegno di legge allo scopo di completar questo, che stiamo esaminando e di impedire che sorgano dubbi, conciliando la sicurezza e l'interesse di tutti.

Rispetto molto la dottrina dell'onorevole ministro e le sue opinioni giuridiche; ma io dubito molto, che la legge, non riproducendo la seconda parte dell'articolo 1951 del Codice civile, si possa tuttavia concludere, che essa resterebbe implicitamente ammessa. Ad ogni modo l'onorevole ministro acconsente alle mie osservazioni, e dichiara che ammette la mia domanda, impegnandosi a presentare un apposito disegno di legge. Però lo prego di farlo subito, perchè nell'intervallo potrebbero presentarsi degli inconvenienti; e colgo anticipatamente l'occasione per pregare, che questo disegno di legge sia rimesso alla stessa Commis-

sione che oggi ha riferito, affinchè possa esaminarlo immediatamente.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Per tranquillare anche più l'onorevole Maurogònato, gli osservo, che nell'ultimo articolo di questo progetto di legge sta scritto così:

"Il Governo del Reè autorizzato a pubblicare il regolamento per la esecuzione della presente legge, sentito il Consiglio di Stato. "

Ora io studierò, se possa nel regolamento inserirsi la disposizione da lui voluta, che in sostanza è d'indole piuttosto regolamentare.

Ad ogni modo, se ciò non potesse essere, gli ripeto la formale promessa di presentare un progetto di legge (che chiederò sia mandato alla stessa Commissione), per eliminare ogni dubbio. E dico ciò, perchè consento nell'opportunità della disposizione ricordata dall'onorevole Maurogònato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurogònato.

Maurogonato. L'onorevole ministro che è anche un distinto giureconsulto sa molto bene, che i regolamenti non hanno forza di legge. Io però per secondare il desiderio del ministro e della Commissione non insisto affinche sia messa ai voti la mia proposta; ma però a condizione che il ministro presenti senza ritardo il promesso disegno di legge e non si rimetta al regolamento, ricordandogli, che pubblicata la presente legge, possono sorgere gravi questioni e penosi attriti tra gli assicuratori e gli assicurati.

Presidente. Non essendovi proposta, pongo a partito l'articolo 12.

(È approvato).

"Art. 13. È valido, a contare dalla data della iscrizione e per l'intera somma iscritta, qualunque sia la data della somministrazione dei capitali, il privilegio concesso ai termini degli articoli 1, 2 e 3 a guarentigia di un conto aperto in favore delle persone contemplate in detti articoli da un Istituto esercente il credito agrario.

 $(\hat{E}\ approvato).$

"Art. 14. I contratti di prestito sono scritti su carta da bollo da centesimi 50 e sono registrati con la tassa fissa di lire 1 quando sono inferiori a lire 1000; quando sono superiori a questa somma, sono registrati con la tassa proporzionale stabilita dalla vigente legge sul registro, ridotta alla metà.

"Gli atti costitutivi del privilegio sono scritti su carta da bollo da centesimi 50, e sono registrati colla tassa fissa di 1 lira.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Franceschini. Franceschini. Nel desiderio di veder presto applicate le disposizioni di questo disegno di legge, quantunque lasci tuttora, a parer mio, non poco a desiderare, io mi guarderò bene dal fare delle osservazioni dirette a modificarne il testo quale è stato votato dal Senato.

Rivolgerò soltanto alcune interrogazioni all'onorevole ministro per aver delle spiegazioni che potranno tenersi poi a calcolo nel relativo regolamento.

Prima di tutto dovrei fare una domanda sull'articolo 25 intorno al criterio di stabilire il saggio dell'interesse. E siccome lo stesso concetto, lo stesso criterio, dirò meglio, le stesse parole che sono in questo articolo sono poi ripetute all'articolo 19, nº 4, così pregherei l'onorevole ministro di vedere se sia o no strettamente necessario lasciare o togliere la detta ripetizione.

Abbandonando però questa questione di mera forma, passo subito ad osservare che l'ufficio centrale del Senato aveva aggiunto nel disegno di legge un articolo per limitare il saggio del frutto dei capitali impiegati dagli istituti del credito agrario fino al 4 e mezzo per cento.

Prosegue la relazione del Senato, che "dopo le conferenze tenute coll'onorevole ministro d'agricoltura è parso più conveniente di lasciare nelle faceltà del ministro stesso, procedendo d'accordo col ministro delle finanze, di fissare quel limite. Gl'istituti che esercitano il credito agrario vanno soggetti alle vicende stesse dei valori pubblici e della rendita pubblica; e perciò potrebbe alcune volte nuocere agli stessi agricoltori il divieto assoluto di sorpassare per alcun tempo il limite tassativo fissato dalla legge. n

Ed io trovando giuste le osservazioni dell'onorevole ministro fo plauso alla modificazione nel disegno di legge introdotta, di lasciare cioè alla prudenza degli onorevoli ministri di fissare il limite a seconda delle vicende dei valori pubblici; dappoichè egli è certissimo che senza la tenuità di esso, l'agricoltura poco vantaggio risentirebbe dalla nuova legge che si propore di aiutare la nostra pur troppo sofferente agricoltura.

La prima osservazione quindi che io rivolgo all'onorevole ministro è che io voglio sperare che il saggio dell' interesse, una volta che questa modificazione è stata introdotta appunto per avvantaggiare l'agricoltura, meno casi eccezionalissimi,

non potrà mai superare il 4 e mezzo per cento, come aveva approvato il Senato, onde efficacemente avvantaggiare l'agricoltura.

Se il ministro di agricoltura dichiarò di non potere accettare il tasso del 4 e mezzo, perchè ci potrebbe essere il caso che a seconda della variabilità del mercato potesse essere anche al di sotto, io voglio sperare, lo ripeto, che egli, insieme al ministro delle finanze, avrà per punto, direi quasi, di partenza, nel fissare il saggio, il 4 e mezzo per cento.

Domando poi all'onorevole ministro quale sarà per essere il criterio per poter stabilire il saggio dell'interesse. Se si sta di fatti alla relazione del ministro, che cioè si deve tener mente nello stabilire il saggio alle rapide vicende del mercato dei capitali, siccome queste vicende del mercato dei capitali come l'onorevole ministro di agricoltura sa molto meglio di me variano di settimana in settimana, per non dire di giorno in giorno, così il saggio potrebbe esser soggetto alle stesse rapide vicende, e produrre una alterazione con troppo forte diverso trattamento nella contrattazione dei mutui. To crederei quindi opportuno che nel regolamento si dovesse stabilire che il ministro di agricoltura e commercio, d'accordo col ministro delle finanze, determinasse il saggio dell'interesse da pagarsi agli esercenti il credito agrario, nel termine di sei mesi, di tre mesi o per quel dato tempo che credesse più conveniente ed opportuno.

Su ciò, infine, domanderei una spiegazione all'onorevole ministro di agricoltura; se, cioè, possa egli dirmi quale sarà il criterio che egli seguirà nel dare per questa materia una norma positiva e determinata nel regolamento, e così ovviare agli accennati inconvenienti.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Rispondo subito all'onorevole Franceschini. E prima di tutto dichiaro che era necessaria la riproduziono in due luoghi della stessa legge del medesimo concetto. La ragione di ciò è evidente. Nel primo titolo si parla dei prestiti e dei conti correnti agrarî; nel secondo si parla di un'altra specie di credito agrario, cioè dei mutui ipotecarî per i miglioramenti agrarî e la trasformazione delle colture e dei mutui da farsi ai consorzî. Trattandosi di due cose diverse, che fanno parte della stessa legge, ma sono trattate in due titoli separati, era necessario in tutti e due ripetere la stessa disposizione, la quale altrimenti avrebbe potuto reputarsi applicabile ad una sola delle due categorie.

In quanto alla questione di merito, egli ha ri-

cordato benissimo che il Senato avrebbe voluto nell'articolo in esame limitare il saggio del frutto dei capitali impiegati dagli istituti del credito agrario al 4 e mezzo per cento.

Ma io feci osservare che non mi pareva giusto fossilizzare, cristallizzare con un articolo di legge l'interesse che, per sua natura, è mutabile: nell'interesse stesso del credito agrario, questa fossilizzazione non mi pareva giusta. Ebbi l'onore di convincere il Senato, il quale approvò la nuova formula oggi sottoposta alla deliberazione della Camera.

Ma evidentemente, come è detto nella relazione del Senato, il quale prese atto della mia dichiarazione, "spetta alla prudenza degli onorevoli ministri il mantenere più tenue che sia possibile il saggio del frutto, perchè, senza la tenuità di esso, le operazioni del credito agrario sarebbero poco frequenti. "È evidente dunque che il criterio che dovrà seguire il ministro di agricoltura insieme a quello delle finanze non è, e non può essere, altro che di tenere quanto più sia possibile in tenue misura il saggio dell'interesse.

Però l'onorevole Franceschini fa una terza interrogazione. Egli dice: ma quali criteri si avranno nel determinare questo interesse? È vero che l'interesse non può essere fossilizzato in una somma determinata, perchè è soggetto alle vicende stesse dei valori pubblici e della rendita pubblica, come è detto nella relazione del Senato, e como era detto anche nella relazione parlamentare; ma egli domanda: quale criterio avrete? Evidentemente non si può fissare a priori il criterio soltanto del tempo o d'altro, poiche allora si andrebbe incontro agli stessi inconvenienti, a cui si andrebbe incontro stabilendo per legge un saggio determinato. Il criterio dunque generico è quello, a cui io ho accennato e da cui certo nè io, nè il mio collega delle finanze ci dipartiremo. In quanto poi al modo di applicarlo, è certo che per un termine lungo non si potrebbe fissare il saggio d'interesse, senza nuocere alla natura stessa del credito agrario; e debbesi invece aver riguardo a tutte le vicende economiche, in termini piuttosto brevi. Del resto, fermo il principio suindicato, nel regolamento sarà esaminata la quistione del modo di attuazione più equa e temperata della facoltà concessa al Governo con quest'articolo.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Pavesi, relatore. Credo superfluo il dichiarare all'onorevole Franceschini che la Commissione si associa a lui nel raccomandare all'onorevole ministro che nel determinare il saggio dell'inte-

resse si attenga alla misura più favorevole alle esigenze dell'agricoltura.

Ricordo poi che fin da quando si discusse la prima volta questa leggo nella precedente Legislatura, la Commissione che allora l'esaminava, aveva dichiarato che sarebbe stato inopportuno di stabilire a priori nella legge la misura dell'interesse.

La Commissione attuale, coerente a quella dichiarazione, non poteva che raccogliere con compiacenza la nuova disposizione, la quale permetteva di adattare più che fosse possibile questo saggio dell'interesse alle mutevoli condizioni del mercato.

Presidente. Onorevole Franceschini, fa proposte? Franceschini. Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro e dall'onorevole relatore della Commissione, le quali combinano perfettamente colle mie idee, non ho che a dichiararmi sodisfatto.

Presidente. Così rimane approvato l'articolo 15. (È approvato).

"Art. 16. Per tutte le convenzioni non eccedenti le lire 1500, comprese le cambiarie, ed anche quelle in cui si obblighi una sola delle parti consentite ai termini delle precedenti disposizioni, il solo crocesegno del debitore, che dichiari di non sapere scrivere, o che per causa fisica non possa firmare, è sufficiente per tutti gli effetti di diritto ed è equiparato alla firma autenticata. L'atto però deve essere controfirmato da due testimoni capaci d'intervenire validamente negli atti pubblici a termini delle leggi vigenti, ed autenticato da un notaio, o dal sindaco, o dal giudice conciliatore. L'autenticazione è sempre gratuita.

(È approvato).

"Art. 17. È nullo di pieno diritto ogni patto che tolga efficacia ai benefizi nascenti dalla presente legge a favore dei conduttori o mezzaiuoli.

(È approvato).

Titolo II. Dei mutui ipotecari per i miglioramenti agrari e la trasformazione delle colture e dei mutui da farsi ai Consorzi. — "Art. 18. Sono qualificati mutui ipotecari per i miglioramenti agrarii e la trasformazione delle colture agli effetti della presente legge quelli concessi dagli Istituti autorizzati ai proprietari o domini utili dei fondi rustici nonchè a Consorzi legalmente costituiti per uno degli scopi seguenti:

" 1º La costruzione dei fabbricati destinati I

all'alloggio dei coltivatori e delle loro famiglie, al ricovero del bestiame, alla conservazione delle scorte e dei prodotti agrari ed alla prima manipolazione di questi;

⁴ 2º I prosciugamenti e le irrigazioni;

" 3º La coltura di acque e la escavazione di pozzi per uso degli uomini e degli animali;

- "4º La piantagione delle viti e degli alberi fruttiferi nei terreni nudi, siano arativi, siano saldi, e nei terreni cespugliati o boscosi non vincolati;
- " 5º La livellazione ed orientamento di terreni, la costruzione di strade agricole, il rettifilo ed arginazione di torrenti e fiumi;
- "6º Tutte le altre operazioni le quali, sentito il Consiglio di agricoltura, saranno nel regolamento dichiarate utili ai miglioramenti agrari e alla trasformazione delle colture.

(È approvato).

- "Art. 19. Perchè i mutui, di cui all'articolo 18, siano ammessi ai benefizi, privilegi ed esenzioni concesse dalla presente legge, è necessario:
- " 1º Che essi siano contratti per un termine non minore di tre anni, nè maggiore di anni trenta:
- " 2º Che essi siano ammortizzabili ratealmente con facoltà però nel doitore di pagare il suo debito prima della scadoza, senza le tasse che per casi analoghi sono stabilite pel credito fondiario;
- « 3º Che il capitale venga somministrato ratealmente a misura dell'esecuzione dei lavori;
- " 4° Che il saggio dell'interesso non superi il limite stabilito dal ministro di agricoltura, industria e commercio d'accordo col ministro delle finanze. "

Luzi. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Luzi ha facoltà di parlare.

Luzi. Io credo che un mutuo a lunga scadenza si potrebbe meglio ottenere, al frutto voluto dal Codice, senza che fosse fossilizzato, come diceva l'onorevole ministro. Attesa la estrema variabilità della ragione dell'interesse, miglior partito è attenersi al diritto esistente.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Le dichiarazioni fatte testè, tanto da me, quanto dall'egregio relatore della Commissione, riguardavano il limite dell'interesse, pei mutui del tilegislatura xvi — 1º sessione — discussioni — tornata de 18 gennaio 1887

tolo primo; per quelli, cioè, che riflettono il credito agrario a breve scadenza. Naturalmente, in questo secondo titolo, parlandosi di mutui ipotecarî a lango tempo, come è detto nello stesso articolo 19, non si può avere per criterio il tempo breve; ma è necessario che l'interesse sia commisarato annualmente, come chiedeva il collega Luzi. Quindi, le mie dichiarazioni precedenti, in risposta all'onorevole Franceschini, nulla tolgono a ciò che giustamente egli ha osservato.

Presidente. L'onorevole Luzi non ha fatte proposte, quindi se nessun altro chiede di parlare, s'intende approvato l'articolo 19.

 $(\grave{E}\ approvato).$

"Art. 20. È valida, a contare dalla data della iscrizione e per l'intera somma iscritta, qualunque sia la data della somministrazione dei capitali, la ipoteca concessa da un proprietario o dominio utile di beni rustici a guarentigia di un conto aperto in suo favore da un Istituto esercente il credito agrario.

 $(\hat{E} approvato).$

- " Art. 21. Le tasse di bollo, di registro ed ipotecarie per gli atti di qualunque natura derivanti dal titolo II della presente legge sono ridotte alla metà di quelle ordinarie stabilite dalle vigenti leggi di tassa.
- "Le disposizioni contenute in questo articolo, e nel precedente articolo 20, sono comuni al caso in cui i proprietari concedano un'ipoteca a favore degli Istituti che fanno loro un imprestito agrario a conto corrente in conformità del titolo I di questa legge. "

 $(E\ approvato).$

- "Art. 22. Nei contratti ammessi ai benefizi della presente legge, l'Istituto mutuante potrà stipulare a suo favore un privilegio speciale sopra il maggior valore che acquisterà il fondo, dopo eseguiti i miglioramenti per effetto del mutuo, e sempre sino a concorrenza della minor somma che risultorà fra la spesa e il migliorato. L'Istituto che gode di tal privilegio è preferito a tutti i creditori inscritti anche anteriormente al suo credito senza pregiudizio della validità della sua iscrizione ipotecaria per il possibile suo credito residuale ai termini della legge comune.
- " Per la validità di questo privilegio è necessario che esso sia annotato in margine alla iscrizione ipotecaria presa dall'Istituto.

(È approvato).

- "Art. 23. Per l'efficacia del privilegio concesso dall'articolo 22 è necessario che, nel termine di giorni sessanta dalla data dell'iscrizione presa a favore dell'Istituto mutuante, sia depositata nella cancelleria del tribunale civile, nella cui giurisdizione è posto il fondo ipotecato, una perizia dello stato del fondo anteriormente alle migliorie, fatta da un perito nominato all'uopo dal presidente del tribunale civile ad istanza delle parti contraenti.
- "Una consimile perizia da ordinarsi come sopra dal tribunale civile, dovrà essere eseguita dentro due mesi dal compimento dei lavori, per stabilire l'importare dell'aumento del valore risentito dal fondo in conseguenza e per effetto del mutuo ottenuto dall'Istituto.
- "Una copia autentica di ciascuna di dette perizie dovià pure essere depositata all'ufficio delle ipoteche per allegarsi alla nota della iscrizione presa a favore dell'Istituto mutuante.
- "Dovrà di più il proprietario, o domino utile, fare annunciare nel Bollettino della provincia, ove son situati i fondi, per due volte consecutive, alla distanza di una settimana l'una dall'altra, che la perizia contenente la descrizione del fondo da migliorarsi si trova depositata all'ufficio delle ipoteche di che sopra, affinchè quelli che possano avervi interesse ne prendano cognizione. I lavori non potranno essere cominciati se non un mese dopo la seconda pubblicazione senza che sia avvenuta alcuna opposizione.
- "Se nella provincia ove sono situati i fondi non vi fosse un Bollettino, la pubblicazione dovrà farsi nel Bollettino della provincia più vicina.
- "Lo stesso annunzio e le stesse pubblicazioni dovranno farsi tostochè la seconda perizia eseguita dopo il compimento dei lavori, o determinativa del maggior valore acquistato dal fondo, sarà stata depositata in copia autentica presso l'ufficio delle ipoteche. E soltanto un mese dopo la seconda pubblicazione, senzachè nessuna opposizione sia stata fatta dagl'interessati a detta perizia, si avrà la perizia stessa come irretrattabilo.
- "La somma del credito privilegiato non può eccedere il valore verificato con la seconda perizia e si riduce a quel di più di valore che avrà il fondo, al tempo della vendita, per effetto dei lavori eseguiti sul medesimo.

Luzi. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Luzi ha facoltà di parare.

Luzi. Io credo che pei piccoli contratti, pei piccoli mutui, questa sequela di copie autentiche, di copie di cancelleria, tutte su carta bollata, siano

grando impedimento. Per conseguenza pregherei l'onorevole ministro di trovar modo di ridurre l'obbligo della carta da bollo, per i contratti piccoli, ad un limite minore, poichè in caso contrario i contratti piccoli sparirebbero tutti, e conseguentemente tutta quella parte dell'agricoltura che ha più bisogno di essere sussidiata, rimarrebbe oppressa dalla carta da bollo!

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Pavesi, relatore. La Commissione raccomanda all'onorevole ministro che nella compilazione del regolamento procuri di dar sodisfazione all'onorevole Luzi accogliendone la domanda.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. L'osservazione del collega Luzi è tanto giusta, che era stata dame prevista ed accolta nella legge, perchè nell'articolo 21, che già è stato votato, è detto:

" Le tasse di bollo, registro ed ipotecarie per gli atti di qualunque natura derivanti dal titolo II della presente legge sono ridotte alla metà di quelle ordinarie stabilite dalle vigenti leggi di tassa.,

Quindi è il caso di dire: " quod petis, intus habes. " Del resto si potrà vedere in appresso, se sia il caso di consentire maggiori riduzioni; ma, per or", una riduzione seria è consentita dalla legge, sia con detto articolo, sia con l'articolo 37.

Luzi. Solamente raccomando all'onorevole ministro che la disposizione dell'articolo 21 si estenda pure all'articolo 23 per ciò che riguarda queste copie autentiche; perchè almeno ci sarà limite, altrimenti davanti alle cancellerie ed ai tribunali un povero disgraziato sa bene l'onorevole ministro che non si può presentare con carta bollata minore di lire 3,60 al foglio: ed allora dei piccoli contratti non se ne faranno certamente.

Presidente. Non essendo fatta alcuna proposta, e niun altro chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 23 di cui ho dato testè lettura.

 $(\grave{E}\ approvato).$

"Art. 24. In caso che le somme mutuate siano distolte dalla destinazione agricola, ovvero che per dolo o per colpa del proprietario del fondo migliorato il valore dei miglioramenti risulti diminuito almeno di un decimo, l'Istituto mutuante può chiedere la risoluzione del contratto ai termini dell'articolo 1165 del Codice civile.

"La sentenza che pronuncierà la risoluzione del contratto dichiarerà di uffizio la decadenza dei mutuatari del beneficio della riduzione della tassa di registro o della tassa ipotecaria. Saranno allora applicate ai medesimi le disposizioni dell'articolo 94 del testo unico delle leggi di registro approvato col regio decreto 13 settembre 1874.

" Se il mutuante nel caso sopra previsto non agirà per la risoluzione del contratto, la decadenza sarà pronunciata dal magistrato sopra istanza dell'Amministrazione finanziaria.

(È approvato).

" Art. 25. Per tutti gli effetti della presente legge, relativamente alla riscossione dei loro crediti gli Istituti mutuanti godono degli stessi privilegi di procedura spettanti agli Istituti di credito fondiario."

 $(\vec{E} \ approvato).$

"Art. 26. Ai consorzi legalmente costituiti, che godono dei privilegi fiscali per l'esazione de'contributi consorziali, a vece dell'ipoteca, è data facoltà di vincolare dette rate a garanzia dei mutui contratti per uno degli scopi indicati dall'articolo 18 della presente legge.

" Questi mutui non possono essere stipulati che dopo la preventiva approvazione da parte della Deputazione provinciale, il cui decreto sarà allegato al contratto e ne formerà parte integrante."

 $(\grave{E}\ approvato).$

"Art. 27. Nel caso dell'articolo precedente, qualora l'amministrazione de' consorzi mutuari ometta per qualsiasi motivo d'imporre sui fondi consorziali i contributi necessari per estinguere le passività predette, la Deputazione provinciale stanzierà di ufficio la somma corrispondente nel bilancio del consorzio, e provvederà per la riscossione o a mezzo degli esattori comunali o di un esattore speciale, mettendo le spese occorse per questa operazione a carico del consorzio.

(È approvato).

"Art. 28. Se al credito costituito ai termini degli articoli 22 e 23 i creditori ipotecari anteriormente iscritti consentono la preferenza sui loro gradi, si prenderà nota di tale concessione al margine di ciascuna delle iscrizioni, e l'Istituto mutuante godrà l'anteriorità del grado ipotecario sul fondo migliorato senza pregiudizio degli altri benefizi accordati con la presente legge. n

(È approvato).

TITOLO III. Dell'esercizio del credito agrario e delle cartelle agrarie. — "Art. 29. Gli Istituti di credito ordinario, quelli di credito cooperativo e le Casse di risparmio, singoli o consociati, sono autorizzati ad esercitare il credito agrario in conformità dei titoli I e II della presente legge. "

(È approvato).

- "Art. 30. Il Governo del Re può concedere, mediante Reale decreto, in conformità della presente legge, ai suddetti Istituti e Casse di risparmio, singoli o consociati, l'emissione di cartelle agrarie ammortizzabili e portanti interesse fino all'ammontare di 5 volte il loro capitale versato o specialmente all'uopo assegnato, purchè dimostrino di possedere crediti ipotecari per un ammontare eguale alla metà del suddetto capitale versato o assegnato.
- " Questi crediti ipotecari, provenienti da mutui fatti anteriormente senza corrispondenti emissioni di cartelle, saranno sostituiti, a misura che vengono estinti, da altrettanti crediti.
- "Dovranno gl'Istituti creare immediatamente, dopo averne ottenuta la facoltà, tante cartelle agrarie per un valore nominale uguale a quello dei crediti ipotecari suddetti, da tenere permanentemente in cassa.
- " Queste cartelle a misura che saranno emesse a norma dell'articolo 32, saranno sostituite da altrettante di nuova creazione.
- "Tutte le ipoteche inscritte a favore delle Società od Istituti o Casse di risparmio come sopra autorizzati, sono di preferenza destinate a garantire l'interesse e l'ammortizzazione delle cartelle emesse. Le cartelle in cassa sono pure di preferenza destinate a garantire l'interesse e l'ammortizzazione delle cartelle in circolazione. n

(È approvato).

"Art. 31. Il Governo del Re può anche concedero mediante il reale decreto l'esercizio del credito agrario e la emissione di cartelle agrarie ad associazioni mutue di proprietari, purchè gli immobili degli associati non abbiano un valore inferiore a tre milioni di lire. Lo statuto da approvarsi con lo stesso decreto su proposta del ministro di agricoltura, industria e commercio, stabilirà le condizioni alle quali i proprietari dovranno soddisfare, e determinerà il fondo di esercizio e garanzia delle operazioni agrarie che dovranno fare.

(È approvato).

" Art. 32. Le cartelle agrarie si emettono in

- rappresentanza dei mutui fatti, tanto ai termini del titolo I che del titolo II della presente legge, ma solo per un valore nominale uguale a quello della somma effettivamente versata in mano dei debitori.
- "La durata delle cartelle agrarie è indeterminata. Ma ciascuno Istituto deve ritirarne ed annullarne volta per volta, a misura che i crediti si estinguono, per un valore nominale uguale allo somme dei crediti estinti.
- " Le cartelle agrarie portano il nome dell'istituto che le ha emesse, la data della rispettiva creazione, e un numero progressivo per ciascun Istituto.
- "Un regolamento speciale approvato con decreto reale sul parere favorevole del Consiglio di Stato regolerà su queste basi tutti i particolari della creazione, emissione e ritiro dalla circolazione delle cartelle suddette, all'effetto che disponibili nella Cassa ce ne sieno sempre per un valore nominale corrispondente ai mutui primitivamente fatti senza emissione di cartelle, e in circolazione per un valore nominale uguale al credito effettivo dell'Istituto per mutui o conti correnti. n

 $(\hat{E}\ approvato).$

- " Art. 33. La somministrazione delle somme mutuate è fatta in contanti.
- " Le cartelle agrarie sono negoziate direttamente dagl'Istituti che le emettono.

(È approvato).

"Art. 34. È fatta facoltà agl'Istituti autorizzati alla contrattazione dei mutui, di cui al titolo II della presente legge, ed alla emissione delle cartelle agrarie, d'istituire, dopo autorizzazione del ministro di agricoltura, speciali agenzie in luoghi diversi dalla propria sede; e di concedere la rappresentanza per la contrattazione dei mutui e per l'esercizio di tutti i diritti da essi derivanti agli Istituti di credito ordinario o cooperativo ed alle Casse di risparmio locali.

(È approvato).

- "Art. 35. Agli effetti della presente legge gli Istituti autorizzati ad emettere le cartelle agrarie sono sotto la sorveglianza del Ministero di agricoltura.
- " Essi dovranno mensilmente rimettere al Ministero medesimo lo specchio del movimento e della situazione delle loro cartelle agrarie.

(È approvato).

" Art. 36. Gl' Istituti e le Casse di risparmio

esercenti il credito agrario in conformità del titolo I della presente legge, potranno cedere senza
spesa i loro crediti agli Istituti o alle Casse di
risparmio aventi facoltà alla emissione delle cartelle agrarie. In corrispondenza dei mutui ceduti
o versati potranno questi ultimi emettere cartelle
agrarie, ma sempre nei limiti del quintuplo del
capitale.

(È approvato).

"Art. 37. Le competenze dei conservatori delle ipoteche e dei notari, per tutte le operazioni contemplate dalla legge presente, sono ridotte alla metà di quelle fissate dalle leggi in vigore."

(È approvato).

" Art. 58. Il Governo del Re può concedere, mediante reale decreto, agli Istituti di emissione l'esercizio delle operazioni tutte di credito agrario in base alla presente legge.

(È approvato).

"Art. 39. Il Governo del Re può autorizzare i Monti frumentari e nummari a convertirsi in Istituti singoli o consociati di credito agrario agli effetti della presente legge.

(È approvato).

Disposizioni transitorie. -- "Articolo 40. È abrogata la legge 21 giugno 1869, che autorizza la formazione di Società ed Istituti di credito agrario.

- "I buoni agrari emessi dagl'Istituti e Casse di risparmio stati autorizzati a forma di detta leggo, dovranno essere ritirati dalla circolazione entro dieci anni dalla pubblicazione della presente legge.
- " Durante questo termine gli Istituti e le Casse di risparmio suddetti potranno fare le operazioni e valersi di tutte le disposizioni contenute in detta legge che per essi soltanto continuerà ad aver vigore per il detto tempo di anni dieci. "

Franceschini. Domando di parlare. Presidente. Ne ha faceltà.

Franceschini. Domanderei all'onorevole Ministro se non si possa rendere un po' più chiara la forma di questo articolo 40, perchè dicendo "è abrogata la legge 21 giugno 1859 che autorizza la formazione di Società ed Istituti di credito agrario "mi pare si voglia intendere che con questa legge, quelle Società o quegli Istituti non possono più esistere, mentre sussistono di fatto;

con questa nuova legge variano le norme con le quali dovranno regolarsi in seguito i detti istituti, ma non potranno essere menomati ed alterati i loro diritti acquisiti, nè arrecato alcun nocumento alla loro vita dirò giuridica e sociale. Anche su ciò attendo una spiegazione dall'onorevole ministro.

Presidente. Onorevole ministro?

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Io credo che la formula dell'articolo 40 sia ben chiara e raggiunga lo scopo voluto dall'onorevole Franceschini. Infatti cosa si vuol dire con quest'articolo? Vi è la legge del 1869, che autorizza la formazione di Società e d'Istituti di credito agrario. La base di questa legge sta nella formazione di Società ed Istituti aventi la facoltà della emissione dei buoni. Orbene, noi facciamo una nuova legge sulla identica materia ed abbiamo il diritto di regolare la materia stessa per l'avvenire, restando salvi tutti i diritti acquisiti con la legge passata. Per esprimere questo concetto, non v'era altra formula che quella adoperata, cioè dire: " abrogata la legge 21 giugno 1869 per nuovi Istituti, "perchè non si può d'ora in avanti autorizzare più la formazione di Società di credito agrario alla base di quella legge; essa è però in vigore per 10 anni per quegli Istituti, che sono nati all'ombra di essa.

Su questi due concetti, che mi paiono abbastanza chiari, credo che la formula adoperata nell'articolo 40 raggiunga lo scopo, e non possa dar luogo ad alcun dubbio; continueranno ad esistere Società ed Istituti di credito agrario in forza della legge 21 giugno 1869; ed avremo nuove società, ed istituti di credito agrario, che compiranno operazioni a termini della nuova legge.

Spero che queste spiegazioni varranno a tranquillare l'onorevole Franceschini.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Pavesi, relatore. A meglio sodisfare il voto dell'onorevole Franceschini l'onorevole ministro potrebbe nel regolamento accennare quanti siano quegli istituti dei quali si rispettano i diritti acquisiti.

Presidente: . Ha facoltà di parlare l'onorevole Franceschini.

Franceschini. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, che cioè coll'articolo 40 non restano pregiudicati i diritti degl'istituti di credito agrario esistenti, e dell'altra dichiarazione fatta dall'onorevole relatore, che cioè col regolamento possano venire accennati gli istituti agrari

1478 -

esistenti ai quali non si potrà toglicre nessuno dei diritti acquisiti, e mi dichiaro contento.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Per maggiormente tranquillare l'onorevole Franceschini, faccio notare che l'articolo 40 è composto di tre parti. Se esso contenesse un periodo solo, quello da lui citato, forse potrebbe sorgere un dubbio: manell'articolo stesso vi sono anche due altri periodi, in cui si dice che la legge del 1869 continuerà per dieci anni ad aver vigore soltanto per gli Istituti stati autorizzati a norma di essa. Quindi mi pare chiarissima la cosa. Ad ogni modo poi, col regolamento, come ha ben detto il relatore della Commissione, si può fare la precisa indicazione degli Istituti autorizzati giusta la legge del 1869, e che continuano a valersi delle sue disposizioni.

Presidente. L'onorevole Franceschini non facendo proposte, e nessun altro chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 40 testè letto.

(È approvato).

"Art. 41. Nessun pregiudizio può essere arrecato per effetto del precedente articolo 5 ai diritti ed ai privilegi del locatore, quando la locazione abbia data certa anteriore alla pubblicazione della presente legge. "

(È approvato).

"Art. 42. Il privilegio costituito ai termini degli articoli 22 e 23 avrà valore anche in confronto di crediti ipotecarii iscritti prima dell'attuazione della presente legge.

(È approvato).

" Art. 43. Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare il regolamento per la esecuzione della presente legge, sentito il Consiglio di Stato. "

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferraris Maggiorino.

Ferraris M. Io esprimo il desiderio che nel regolamento, di cui è parola in questo articolo, l'onorevole ministro trovi modo di togliere il dubbio che sotto la designazione di prestiti non si comprendano anche quelli fatti in forma di conti correnti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorovole Florenzano.

Florenzano. Ho chiesto di parlare per fare una semplice dichiarazione, ed è questa.

Il presente disegno di legge mi aveva suggerito alcuno osservazioni le quali, per essere di ordine regolamentare, non tendevano a modificare il concetto del disegno medesimo; le quali osservazioni io non voglio esporre alla Camera, che ha ben altre e gravi quistioni cui attendere.

In presenza quindi dei benefici che questo disegno di legge apporterà al credito nazionale, io rinunciando di esporre alla Camera queste mio osservazioni, mi riserbo di sottoporle per iscritto all'onorevolo ministro ed alla Commissione per l'applicazione del regolamento, che il Governo sarà per nominare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Pavesi, relatore. In risposta all'onorevole Ferraris Maggiorino dichiaro che la Commissione intende appunto che fra i prestiti, a cui accenna la legge, sieno compresi anche i conti correnti che costituiscono una forma caratteristica del credito agrario.

Quindi io mi unisco a lui nel pregare l'onorevole ministro perchè nel regolamento possa ad abbondanza essere espresso questo concetto.

Quanto poi alle osservazioni dell'onorevole Florenzano prego anche per queste l'onorevole ministro di volerne tener conto quando si tratterà di compilare il regolamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Io aderisco di buon grado alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Ferraris Maggiorino, nel cui concetto concordo perfettamente.

Ringrazio poi l'onorevole Florenzano di non avere prolungata la discussione di questo disegno di legge; e gli prometto di esaminare a fondo, nella formazione del regolamento, tutte le osservazioni, che egli avrà la gentilezza di rimettermi.

Mi rimane un ultimo debito verso la Commissione, che ha riferito su questo disegno di legge; debito di ringraziamento per la sollecitudine più unica che rara, con la quale lo ha portato alla discussione della Camera.

Ad essa debbo dichiarare che tengo nel massimo conto e prenderò ad esame tutte le raccomandazioni e tutti i voti espressimi nella relazione.

Pavesi, relatore. La Commissione prende atto della dichiarazione dell'onorevole ministro, per quanto si riferisce ai voti espressi nella relazione. E lo ringrazia vivamente delle cortesi parole che ha voluto rivolgere all'opera di essa.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato l'articolo 43 ed ultimo, di cui ho dato testè lettura.

(È approvato).

TORNATA DEL 18 GENNAIO 1887 LEGISLATURA XVI - 1ª SESSIONE DISCUSSIONI -

Domani in principio di seduta si procederà alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge, dovendo domani rinnovarsi la votazione per la nomina dei commissari di vigilanza sul Fondo del culto, e della Cassa depositi e prestiti, essendo la votazione precedente rimasta nulla per mancanza di numero legale.

Giuramento del deputato Basteris.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Basteris, lo invito a giurare.

(Lgge la formula). Basteris. Giuro.

Discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Gli oratori iscritti nella discussione generale sono molti, ond' io verrei rivelgere loro una preghiera, e cioè che quando essi intendano di trattaro argomenti, che si riferiscano a qualche capitolo speciale del bilancio, di riservarsi a farlo al capitolo stesso; in caso contrario noi faremmo una discussione intricata. Nella discussione generale non debbonsi fare senonchè considerazioni d'ordine generale.

Fatta questa premessa e rivolta questa preghiera ai miei colleghi, dichiaro aperta la discussione generale.

Primo iscritto per parlare contro è l'onorevole Del Giudice.

(Non è presente).

Perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Saporito.

Saporito. Mi sono iscritto a parlare su questo bilancio per fare alcune osservazioni sulla quistione delle costruzioni ferroviarie.

Se avessi potuto svolgere nell'estate scorsa la mia interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici sui progetti e modi di costruzioni ferroviarie, forse mi sarei risparmiato questo penoso dovere; ma la mia interrogazione venne all'ultim'ora, quando la Camera stava per prendere le sue vacanze, e dovetti contentarmi di alcune dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro ed aspettare la ripresa dei lavori parlamentari.

Oggi, dopo un periodo di oltre sei mesi, la situazione si presenta ancora più grave; ciò che allora poteva essere un sospetto è diventato dotestare contro un indirizzo che reputo dannoso agl'interessi del nostro paese.

Comincio col dire che io ho una grande stima dell'intelligenza e delle qualità morali, che adornano l'onorevole Genala, e so quanto i di lui intendimenti s'inspirino al più puro patriottismo; egli non vorrà quindi vedere nelle mie parole alcuna ostilità verso la sua egregia persona. Discuto spassionatamente il suo indirizzo, e gli dimando: Quale uso ha egli fatto delle ampie facoltà concessegli dal Parlamento colla legge del 25 aprile 1885?

Entrato nel presente Gabinetto per sostenere le Convenzioni ferroviarie sull'esercizio privato, di cui si era mostrato strenuo campione nella Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, volle tentare di attuare interamente i suoi concetti sulle quistioni ferroviarie e domandò anco la facoltà di potere concedere alle stesse Società esercenti le costruzioni, senza obbligo di rispettare la legge sulla contabilità dello Stato.

Dimandando tale facoltà egli però dichiarava che se ne sarebbe giovato solo quando gl'interessi dello Stato glicl'avessero consigliato; ed agli autoreveli deputati, che fecero ogni sforzo per introdurre nelle disposizioni legislative il principio della concorrenza e per impedire che le costruzioni non fossero regolate a norma delle leggi vigenti, rispondeva cella seguente promessa:

" Noi non faremo il contratto quando le condizioni o il prezzo non fossero favorevoli e allora o sperimenteremo l'asta o ci rivolgeremo ad altri: noi non siamo necessariamente legati a questo sistema ma conserviamo piena libertà contrattuale. " (Seduta del 2 febbraio 1885).

E questa promessa fu solennemente ripetuta dall'onorevole ministro, durante tutte le lunghe discussioni che precedettero l'approvazione della legge; e il concetto che da essa emanava fu varie volte confermato dall'autorevole parola del relatore della Commissione, onorevole Curioni, il quale sempre procurò di rassicurare la Camera sul vero significato della chiesta disposizione legislativa, e anco nella stessa tornata del 2 febbraio si espresse colle seguenti parole:

" Ed io su questa facoltà (cioè che il Governo è libero di dare o di non dare i lavori alle Società concessionarie) credo opportuno d'insistere, giacchè se le Società presenteranno progetti che il Governo per mezzo dei suoi ingegneri o ispettori riconoscerà non accettabili, io non se perchè lorosa certezza ed io mi credo in dovere di pro- I debba dare i relativi lavori alle Società con

danno dello Stato, mentre è libero di darli o non darli.

"Il Governo a mio avviso saprà dire: Se volete fare in questo modo i lavori che sono intenzionato di affidarvi, bene; se non volete farli mi rivolgerò ad altri. "

Come avete mantenuto queste promesse?

Senza aspettare la risposta, io credo potere affermare che l'onorevole ministro, dimenticando tutto ciò che fu da lui dichiarato al Parlamento, preoccupato dall'ardente desiderio di attuare il concetto da lui vagheggiato, cioè di affidare l'esercizio e la costruzione delle ferrovie dello Stato a potenti Società, abbia fin dal primo istante, dopo l'approvazione della legge sulle convenzioni ferroviarie, creato tali condizioni di cose da rendere inevitabile la soluzione, alla quale egli aspirava, senza esaminaro abbastanza se gl'interessi dello Stato gli permettevano di mettersi ostinatamente in quella via, per la quale egli aveva solamente dimandato una semplice facoltà, per il solo caso in cui avesse trovato un vero tornaconto.

Cercherò di dimostrare coi fatti questa affermazione, lieto se il ministro potrà provarmi che io m'inganno e che egli ha agito senza preconcetto alcuno.

Che fece l'onorevole Genala dopo il 25 aprile 1885?

Diamo la parola a lui stesso.

Rispondendo ai quesiti della Commissione del bilancio, egli disse che, pubblicato il regolamento previsto dall'articolo 16 della legge sulle convenzioni, col decreto 17 gennaio 1886 e i capitolati tecnici amministrativi per i lavori a prezzo fatto e per quelli a rimborso di spese, dispose per affidare alle concessionarie gli studi e la costruzione delle ferrovie autorizzate.

"Contemporaneamente venne invitata la Società Sicula ad esaminare i progetti già allestiti dal Governo, che non erano che di massima ed incompleti, ed a compiere gli studi per le linee Terranova-Licata, Valsavoja-Caltagirone, Castelvetrano Porto Empedocle e Messina-Patti-Cerda. Analogo invito venne fatto alla Mediterranea, pei tronchi di Casalbuono Castrocueco e da Pisciotta a Rosarno, per la diretta Roma-Napoli, per la Velletri-Terracina, per la Sparanise Gaeta, per la Avellino-Ponte Santa Venere, per la Piombino-Cornia, per la Cuneo-Saluzzo e per la Limone-Ventimiglia; e all'Adriatica per la linea Piadena-Brescia, San Felice-Verona, Solmona-Isernia, Casarsa-Gemona, Lecco-Colico, Sant'Arcangelo-Fa-

briano, Ponte Santa Venere-Potenza e Ponte Santa Venere-Gioja.

"I detti studi erano necessari da parte delle Società, sia per completare i progetti nelle parti non ancora studiate, sia per rivedere quelli già fatti, ma che per la soverchia fretta colla quale erano stati studiati, e per le speciali difficoltà dei terreni conveniva rivedere, affine di evitare, all'atto dell'eseguimento, tutto le complicazioni sperimentate finora per progetti non sufficientemente studiati.

Dunque l'onorevole ministro, senza perdere alcun tempo, senza alcuno esame, senza conoscere le pretese delle Società, distrugge di un solo colpo gli ordinamenti esistenti e affida gli studi dei progetti fatti o da farsi alle Società.

Che vuol dir ciò?

Egli disarma il Governo di fronte alle Società; abbandona quei mezzi che solamente gli potevano fornire buoni criterii per stabilire regolari contratti di costruzione con le Società esercenti o con altre; fornisce alle Società i mezzi finanziarii per potere esse solamente conoscere il vero costo delle linee, esagerarne i preventivi, imporre contratti, lucrosi per esse, dannosi per lo Stato; infine con questo grave fatto l'onorevole ministro crea quelle condizioni che fatalmente avrebbero dovuto condurre il Governo ad affidare le costruzioni alle Società esercenti.

Ma è pol vero ciò che asserisce il ministro, cioè che i progetti già allestiti non erano che di massima e incompleti?

Il ministro getta una grave accusa all'Amministrazione dell'azienda ferroviaria dei passati anni. Nel 1879 si avevano già dei progetti più o meno di massima; d'allora in poi si sono riveduti e ricorretti i preventivi della spesa; lo Stato ha speso tanti milioni per un personale straordinario numerosissimo, composto in parte di buonissimi elementi che ora sono passati a formare il personale delle Società e a rifare quegli studi che essi avevano fatti. Sarebbero stati quei milioni in gran parte sciupati?

Ma io credo che la sua asserzione, onorevola ministro, per quanto sia grave sia altrettanto inesatta, e mi permetto provarle ciò per mezzo di un esempio che prendo dai progetti delle lineo più importanti: quello della Messina-Cerda.

Questo progetto che voi nella vostra risposta alla Commissione di bilancio classificate tra quelli che erano di massima ed incompleti fu studiato da un ingegnere che allora era considerato tra i migliori dello Stato, e dicesi che sia costato 3,300 lire

per ogni chilometro. Basta considerare questa cifra per presumere che sia stato esattamente studiato. Il costo totale preventivo della linea fu fatto ammontare in quel progetto a 56 milioni, compreso il 10 per cento di spese impreviste, e una Società italiana ne chiese la concessione in base al prezzo del progetto. Ma allora l'onorevole Depretis preparava le convenzioni e la concessione non ebbe luogo. Poi si fecero appalti isolati di quattro tronchi della linea e nell'aprile 1885 rimanevano otto tronchi ancora ad appaltarsi, per alcuni dei quali si erano già banditi gli incanti che furono poi sospesi.

La sua asserzione dunque non è esatta, e con essa non può giustificare la grave risoluzione presa; del resto, anco vera, non la giustificherebbe mai poiche in tal caso toccava al Governo il fare rivedere, far studiare e ristudiare i progetti che dovevano dargli i criteri esatti per i contratti da stipulare, e non alla Società.

E quali furono i risultati ottenuti con questo primo atto dell'onorevole ministro?

Prendo di nuovo alcuni esempii dalla Sicilia. Una delle lince, i cui studii furono affidati alla Società Sicula, è la Castelvetrano-Porto Empedocle.

Il primo tronco di questa linea è il tronco Castelvetrano-Partanna, della lunghezza di 10 chilometri, che era stato studiato dagl'ingegneri del Governo a scartamento ridotto, i quali ne avevano stabilito il preventivo di circa lire 800,000.

Per ridurre il progetto a sistema ordinario la spesa non avrebbe dovuto subire grandissime variazioni, poichè, usufruendo della stazione esistente di Castelvetrano, una parte della maggiore spesa per allargamento della piattaforma e delle opere murarie si sarebbe compensata col risparmio di una nuova stazione.

Col sistema ridotto si avrebbe dovuto eseguire una rete di binarii e fabbricati speciali, inoltre espropriare maggior terreno per il nuovo piazzale, espropriazione di molto valore poiche avrebbe tagliato fabbricati privati; al contrario col sistema ordinario si sarebbe stabilito il prolungamento dei fabbricati esistenti, l'esecuzione di un solo scambio di attacco e una piattaforma girante, nessun movimento di terra per piazzali.

Che cosa si dice aver fatto la Società Sicula?

Ricevuto il progetto dal Governo, che lo tolse di mano ai suoi ingegneri, non dopo il 17 gennaio 1886, come il ministro asserisce, ma subito dopo votata la legge sulle convenzioni, circostanza che sempre più dimostra il preconcetto dell'onorevole ministro, la detta Società l'affidò al suo personale per rivederlo e ridurlo a sezione normale.

Il progetto fu subito riveduto e corretto; ma nen fu approvato dall'Ufficio di direzione della Società e fu rimandato per ulteriori modificazioni tendenti ad aumentare l'importo.

Furono fatte altre aggiunte nei movimenti di terra e nelle opere di muratura, ma la Direzione non fu neanco contenta di queste innovazioni e rimandò un'altra volta il progetto, dando disposizioni per limitare il numero dei passaggi a livello, coll'aumentare quindi ancora i movimenti di terra e le opere di muratura per la cifra di lire 20,000 a chilometro.

Dopo questo andare e venire, il progetto del tratto Castelvetrano Partanna si dice essere stato presentato per la somma complessiva di circa lire 2,400,000, cioè per lire 240,000 circa al chilometro.

Il costo preventivo di lire 240,000 al chilometro, considerato indipendentemente dalla natura dei terreni, potrebbe sembrare non molto esagerato; però per chi conosce il territorio, a traverso il quale la linea deve svilupparsi, esso rappresenta il doppio della spesa reale.

E l'importanza di questo giudizio, dato da persone competenti che conoscono tanto quei terreni che le condizioni, alle quali si ottiene attualmente il lavoro in quella provincia, si può verificare confrontando questo tratto di ferrovia da costruirsi con un'altra linea che si è costruita in quelle contrade negli ultimi anni: la Palermo-Trapani.

Questa linea, detta anco Sicula occidentale, si sviluppa nelle due provincie di Palermo e di Trapani e comprende opere di molta importanza. Mi limito ad accennarvi le principali:

Nº 10 ponti con travatura metallica della luc**e** di metri 30.

Nº 1 viadotto con muratura e travata della luce di metri 50.

Nº 1 ponte tubulare della luce di metri 48.

Nº 1 ponte con muratura e travata della luce di metri 48.

Nº 3 ponti in muratura della luce di metri 20. Nº 12 ponti con travata della luce da metri 6 a 15.

Nº 9 gallerie per il complessivo di metri 2500. Nº 2 rilevati dei maggiori che si possano costruire, cioè dell'altezza di metri da 23 a 26.

Questa linea di circa 200 chilometri fu assunta da una società francese per lire 125,000 al chilometro e fu costruita in meno di due anni.

E vero che in qualche punto l'essecuzione si è

detta imperfetta, però colla cifra sborsata dalla impresa si potova avere una linea modello.

Il tratto Castelvetrano-Partanna, per accidentalità e natura di terreni, come per le culture esistenti, può paragonarsi ai tratti di media importanza della Palermo-Trapani. Vi si dove eseguire un solo ponte importante di 30 metri di luce: il massimo prezzo quindi a forfait potrebbo ritonersi di lire 125,000 al chilometro.

Ella vede dunque, onorevole ministro, che il giudizio manifestato sui luoghi intorno al coste preventivo di questo tronco è luminosamente confermato dai confronti con altre costruzioni e che il detto costo è stato duplicato dalla Società Sicula.

E volendo anco tenere come spesa vantaggiosa all'esercizio le lire 20,000 al chilometro, aumentate per la riduzione di passaggi a livello, trattandosi anco di una Società che dovrebbe per alcuni anni esercitare la linea e che ha quindi interesse alla diminuzione della spesa di personale di guardia, si arriva al costo di lire 145,000 al chilometro, sulla quale base qualunque Società potrebbe accettarne la costruzione.

Con questi dati si ha nel preventivo della Società Sicula un eccesso di lire 100,000 al chilemetro.

Se noi vogliamo trovare nel progetto le cause di tanta esagerazione, possiamo subito trovarle dando uno sguardo ai prezzi unitari applicati e mettendoli in confronto con quelli del progetto della ferrovia Palermo-Trapani.

Mi limito a fare questo confronto solamente per i prezzi dei movimenti di terra, delle opere in muratura e della espropriazione di terreni, servendomi di quei dati che mi sono stati generalmente affermati.

Movimenti di terra.

Prezzo preventivato per la Palermo-Trapani: lire 2 al metro cubo.

Prezzo preventivo, come si afferma, della Società Sicula: lire 3.50 al metro cubo.

Muratura ordinaria.

Prezzo preventivo della Palermo-Trapani: lire 12 al metro cubo.

Prezzo preventivo della Società Sicula: lire 18 a 21 al metro cubo.

Muratura lavorata.

Prezzo preventivo della Palermo-Trapani: 45 lire al metro cubo.

Prezzo preventivo della Società Sicula: lire 110 a 140 al metro cubo.

Espropriazioni.

Prezzo preventivo della ferrovia Palermo-Trapani per terreni seminativi, media: lire 0.20 al metro cubo.

Prezzo preventivo della Società Sicula per terreni seminativi: lire 0.65 al metro cubo.

Vedete, signori, quale enorme differenza tra i prezzi unitari applicati al progetto della Società Sicula e quelli contenuti nel progetto della ferrovia Palermo-Trapani. E la impresa che eseguì questo progetto vantaggiò molto negli appalti, peichè in quei luoghi stessi appaltò i movimenti di terra a lire 1.75 al metro cubo e le opero di muratura ordinaria a lire 8 o 9 per ogni metro cubo. Quale differenza tra questi prezzi reali e quelli preventivati dalla Società Sicula di lire 3.50 per i movimenti di terra e di lire 18 o 21 per la muratura ordinaria!

E potrei farvi ancora rilevare l'enorme esagerazione dei prezzi di espropriazione mettendovi in confronto i prezzi del preventivo, coi prezzi reali dei terreni della contrada, anco calcolando le spese di espropriazione e l'indennizzo per deprezzamento — sentireste cifre enormi da far stupire; ma lasciamo questi particolari e tiriamo innanzi nella esposizione di fatti.

E invece di continuare sugli altri tronchi della linea Castelvetrano-Porto Empedocle, passiamo ad un'altra linea, alla quale abbiamo accennato più sopra: la Messina-Cerda.

Come ho detto, questa linea fu data da studiare dal Governo ad uno dei proprii ingegneri che godeva molta considerazione, e questo ingegnere era il commendatore Billia.

I risultati di questi studii, come anco ho detto, furono i seguenti:

Lunghezza dell'intiera linea chilometri 187,475. Importo preventivo lire 56,231,000. In questa cifra si è compreso il 10 per cento, cioè circa 5 milioni e mezzo per spese impreviste.

L'intiera linea venne divisa in 12 tronchi, di cui 3 furono appaltati con ribasso e uno, cioè quello che comprende la galleria peloritana, per la cifra del progetto, poichè l'appaltatore fu obbligato ad anticipare il terzo delle spese senza interessi, in base alla legge del 1881.

Subito dopo la legge del 25 aprile 1885 la Società Sicula ricevette i progetti dei tronchi non appaltati per rivederli e fare indi le sue propeste per il contratto di concessione della costruzione; e la Società Sicula fece la revisione per mezzo dello stesso ingegnere che aveva fatto il progetto, cioè il commendatore Billia; il quale

aveva abbandonato il Governo per passare direttore generale della detta Società.

Quali furono i risultati di questa revisione? Ognuno di noi si aspetta che tra la revisione, o meglio tra il secondo progetto e il primo, non si debbano trovare grandi differenze.

Ebbene, egregi colleghi, sentito queste cifre. Nen vi posso dare i risultati degli studii di tutti i tronchi, perchè non ho potuto averli. È impossibile avere qualsiasi netizia che riguarda gravi interessi del paeso dal Dicastero presieduto dall'onorevolo Genala.

Dicendo ciò non veglio fargli rimprovero; forse egli crede che tutti questi grandi affari possano procedere meglio cell'assoluto silenzio e impedendone il sindacato ai membri del Parlamento.

È un sistema come un altro.

Vi do solamente i risultati degli studi di tre tronchi, cioè: Patti-Brolo, Brolo-Zappulla, Tusa-Castelbuono.

Il primo tronco, cioè il Patti-Brolo di metri 15,706 diviso in due tratti, Patti-Gioiosa, o Ĝioiosa-Brolo doveva costare, col progetto del commendatore Billia, ingegnere del Governo, la somma di lire 6,360,000. Dopo la revisione del commendatore Billia, direttore della Società Sicula, dovrà costare la cifra di 18,202,091.

Ma questa cifra non è sufficiente per la Società, la quale si mostrò disposta ad assumere l'esecuzione di detto tronco a prezzo fatto, a condizione però che questa somma venisse aumentata del 20 per cento per tener conto delle spese por studii, ecc.

Il 20 per cento sulla somma di lire 18,202.091 ammonta a lire 3,640,000 che equivarrebbe alla metà del costo preventivo del progetto primo del Governo, e le due cifre insieme farebbero il costo totale di lire 21,862,091, cioè tre volte e mezzo la cifra di lire 6,360,000.

Il secondo tronco, quello Brolo-Zappulla, di metri 12,911.57, col progetto del Governo, doveva costare lire 2,790,000; col progetto della Società Sicula dovrà costare lire 8,800,694.49. Alla qualo cifra unita quella derivante dall'aumento del 15 per cento, preteso dalla Società per le ragioni già dette, si ha una cifra di lire 10,120,798.65.

Il solo aumento del 15 per cento equivale alla metà del costo preventivo del progetto governativo e l'intiera cifra sarebbe quasi il quadruplo della cifra governativa.

Il terzo tronco, quello di Tusa Castelbuono, della lunghezza di metri 14,030, col progetto del Governo, doveva costare lire 6,433,000; col progetto della Società dovrà costare lire 17,187,230,

oltre la qual cifra la Società vorrà certamente pretendere l'aumento del 15 o del 20 per cento come per gli altri tronchi e si avrà quindi un totale di lire 20,624,676, cioè quasi tre volte e mezzo la cifra governativa.

Queste sono le cifre ottenute colla revisione. Permettetemi che io riduca queste cifre a quello del prezzo chilemetrico per ogni tronco.

```
Tronco Patti- Secondo il Governo L. 397,870 per chil. Brolo. . . Secondo la Società » 1,392,000 »
```

Riuniti poi i costi preventivi di tutti i tre tronchi, si ha il seguente risultato:

Eccedenza sul progetto del Governo. L. 37,024,565

cioè quasi un milione per ogni chilometro.

Come vi dissi più sopra, io non conosco i risultati della revisione fatta per gli altri tronchi; ma è da supporre che su di essi gli aumenti siano in proporzione dell'aumento verificatosi su quelli che vi ho indicati, e in tal caso, tenendo anco conto dell'aumento che si sarebbe portato sui quattro tronchi appaltati, la Messina-Cerda, di chilometri 187, che, secondo l'ingegnere governativo signor commendator Billia, doveva costare 56 milioni, secondo lo stesso commendator Billia, direttore generale della Società Sicula, dovrebbe costare oltre 200 milioni.

Ecco, egregi colleghi, i felici risultati dei primi atti dell'onorevole ministro dei lavori pubblici dopo votata la legge del 25 aprile 1885. E questi risultati ottenutisi in Sicilia si sono otte-

nuti con maggiori o minori proporzioni anche sul continente.

È inutile che io venga qui a fare la storia di tutte le linee ristudiate. Ognuno di voi conosce una parte di questa storia e l'onorevole ministro la conosce intiera: storia dolorosa, storia scoraggiante. In pochi mesi dalle Società esercenti si rifà una gran parte di progetti delle ferrovie complementari che avevano costato molti anni di lavoro al numeroso personale governativo, e i preventivi di questi progetti, rifatti in gran parte dagli stessi ingegneri che dal servizio del Governo erano passati a quello delle Società, aumentano di molto, anco duplicano, triplicano, quadruplicano nelle cifre.

Che avrebbe dovuto fare l'onorevole ministro dopo questi risultati?

Io, onorevole ministro, non mi sarei messo nè ad esaminare nè a discutere le proposte presentate dalle Società esercenti in base a questi nuovi loro progetti. Mi sarei immensamente allarmato delle gravi conseguenze di un primo atto non meditato. Mi sarei accorto che mi trovavo di fronte ad un problema il quale non si risolve in pratica come si può risolvere in teoria; e che mi trovava disarmato di fronte alle Società, le quali volevano enormemente guadagnare e che, firmando le convenzioni di esercizio delle ferrovie per un breve periodo di tempo, avevano avuto di mira il gran banchetto delle costruzioni più che l'esercizio. E infine, dotato della fierezza dell'onorevole ministro, mi sarei sentito offeso e avrei revocato le disposizioni che avevano prodotto questi effetti e avrei aperto la concorrenza per procedere nelle costruzioni.

Ma l'onorevole ministro fu indifferente a questi fatti che erano stati causa di preoccupazioni nel paese, e pensò subito alla stipulazione dei contratti colle Società concessionarie.

Diamo di nuovo la parola a lui stesso:

"Le tre Società furono invitate a presentare le proposte per la esecuzione dei relativi lavori tanto a prezzo fatto che a rimborso di spesa. Esse corrisposero all'invito, e furono ben tosto in grado di presentare al Governo numerose proposte per la esecuzione dei lavori. Fra tali proposte debbono principalmente annoverarsi quelle della Società Sicula per la costruzione a prezzo fatto del tronco Licata-Falconara, del tronco San Filippo-Milazzo, delle gallerie Tindaro e Mongiò (linea Messina-Cerda) e della ferrovia Valsavoja-Caltagirone, ed in ultimo tutto il restante della linea Messina-Patti-Cerda. La Società Me-

diterranea offerse di assumere a prezzo fatto cinque tronchi della diretta Roma-Napoli, il tronco Pisciotta-San Mauro della Battipaglia-Castrocucco, la linea Piombino-Cornia e la Cuneo-Saluzzo. L'Adriatica presentò pure analoga offerta pei primi tronchi della linea Ponte Santa Venere-Gioja, e della Ponte Santa Venere-Potenza, oltre quella di assumere a rimborso di spesa i tronchi non ancora appaltati della ferrovia Lecco-Como. Le proposte furono fatte esaminare preliminarmente da ispettori superiori del Genio civile e del regio ispettorato. Indi per mezzo di ispettori superiori si aprirono trattative colle Società, accertando e dibattendo con ogni cura nell'interesse dello Stato i vari prezzi. In conseguenza furono così conclusi parecchi contratti a prezzo fatto. e segnatamente colla Mediterranea quelli per i tronchi Segni-Morolo, Ceccano Liri (diretta Roma-Napoli) Piombino Cornia e Cuneo Saluzzo; coll'Adriatica pei tronchi Ponte Santa Venere-Rionero, e Ponte Santa Venere-Rapolla; infine colla Siculapei tronchi San Filippo-Milazzo, Tindaro e Mongiò, Licata-Falconara, Valsavoja-Caltagirone, e da Milazzo a Cefalù. Taluni altri tronchi il Ministero ritenne opportuno affidarli alla Società, a rimborso di spese, e così fu fatto colla Mediterranea pei tronchi da Capua a Casalnuovo (Roma-Napoli), e coll'Adriatica per il tronco da Oggiono a Camerlata.,

Questo è tutto ciò che dice aver fatto in genere l'onorevole ministro; ma se considero i fatti che concernono la Sicilia, ecco quello che ci risulta.

Dopo fatti i primi contratti, credo nella primavera dell'anno scorso, successe quell'allarme che mi spinse a fare quella interrogazione, la quale, benchè non svolta, diede occasione all'onorevole ministro di dichiarare innanzi la Camera:

"Che non avrebbe fatto contratti su semplici progetti presentati dalle Società; ma che li avrebbe considerati dal lato tecnico e da quello dei prezzi, e che prima di stipularli avrebbe mandato sul luogo degli ispettori, e via discorrendo.

L'onorevole ministro mandò l'ispettore, un egregio funzionario, il quale, non avendo il tempo e i mezzi di ristudiare i ristudiati progetti, si limitò ad osservare in un giorno la linea Castelvetrano Porto Empedocle, più di 100 chilometri, e in tre giorni circa la linea Messina Cerda, anco lunghissima.

Non so quale sia stato il rapporto dell'egregio ispettore all'onorevole ministro. Certamente egli

dovette riportare impressioni gravi dalla sua visita. Ma dopo il suo ritorno a Roma l'onorevole ministro si affrettò a conchiudere un altro contratto in cui furono compresi alcuni tronchi della Messina-Cerda e credo la Caltagirone-Valsavoja.

Mi è stato impossibile di conoscere esattamente le condizioni di questo altro contratto, come credo sia stato impossibile alla Commissione del bilancio. Ho udito dire che fu stabilito a prezzo fatto per 90 milioni, e nel pubblico questa cifra ha fatto penosissima impressione, essendo stata considerata come eccessivamente esagerata.

Dopo tutto ciò mi pare che la mia affermazione sia stata luminosamente dimostrata, e che petrei passare ad altro ordine di considerazioni; ma voglio ancora accennare un altro provvedimento dell'onorevole ministro che pure concorre a dimostrare il suo fermo, tenace proponimento di rendere arbitre di tutti gl'interessi ferroviari dello Stato le società esercenti.

L'onorevole ministro, nell'occasione della discussione sulle convenzioni ferroviarie, rispondendo all'onorevole Baccarini, che si opponeva all'approvazione dell'articolo 81 del capitolato, dava un significato ristretto a quell'articolo, col quale il concessionario deve, a richiesta del Governo assumere la direzione tecnica e amministrativa ed anco il compimento delle strade già in corso di costruzione. L'onorevole ministro limitava la facoltà a certi dati casi, anzi al solo caso in cui in mezzo a tronchi appaltati alle società, vi fosse un piccolo tronco già cominciato, e dove lavorasse una parte del personale straordinario.

Udite ora, o signori, che cosa ha fatto l'onorevole ministro in applicazione di quell'articolo.

dispose per affidare alle concessionarie gli studi e la costruzione delle ferrovie autorizzate. E per porre meglio le Società in grado di continuare le costruzioni già intraprese fu affidata alla Società del Mediterraneo la direzione tecnica ed amministrativa dei lavori in corso sui tronchi da Sicignano a Casalbuono, da Agropoli a Pisciotta, da Catanzaro allo Stretto Veraldi, da Salerno a San Severino, da Parma a Spezia e da Cuneo a Limone; ed alla Società delle Meridionali la direzione dei lavori in corso sul tronco Lecco-Oggiono sulla ferrovia Portogruaro-Casarsa, e sull'attraversamento dell'Adda, Ponte San Pietro-Seregno.

Fece, cioè, il contrario di tutto quello che aveva dichiarato alla Camera. Egli affidò tutti i lavori in corso alle Società, compresi quelli di alcune linee che tra pochi mesi sarebbero state consegnate compiute dagl'ingegneri del Governo.

Come giustifica l'onorevole ministro questo altro atto della sua amministrazione?

Quali sono i vantaggi di queste altre risoluzioni? Avranno le Società le stesse ragioni di economia che ha il Governo?

Non avranno interesse a variare i tracciati e far quindi impossibile il controllo da parte del Governo?

Io comprendo che si possa affidare ad una Società la direzione della costruzione di un tronco ferroviario in caso eccezionale. Ma affidare tutti gl'interessi dello Stato, per sistema, senza alcuna utilità, ma anzi con gravi pericoli, alle Società, mi par troppo grave, e spiegabile solamente coll'assoluto proponimento di affidare ogni interesso ferroviario alle Società esercenti.

Dunque tutti i fatti provano la mia affermazione. L'onorevole ministro non sembra essersi servito della facoltà concessagli dalla legge del 25 aprile 1885 nel senso più favorevole ai grandi interessi dello Stato. Preoccupato dell'attuazione del suo ideale dimenticò le promesse fatte al Parlamento, il quale, accordandogli la facoltà di potere concedere le costruzioni alle Società esercenti, gli dava una grande responsabilità intorno all'indirizzo da seguire.

È vero che egli potrebbe risponderrai di essersi messo risolutamente in quella via, perchè l'ha creduta la migliore, e che aveva il diritto di usaro la larghissima facoltà concessagli sotto la sua responsabilità. Ma all'onorevole ministro rispondo da mia parte che egli ha l'obbligo di dimostrazioni tanto più chiare e convincenti, quanto più grave ed alta è la responsabilità che si è assunta.

Li avete tutti questi elementi? li avete chiari, attinti a fonti serene che persuadano non solamente voi ma anche la Camera? A fonti che per la natura loro, per l'ufficio, per l'indole, per la loro costituzione sieno garanzia di serenità e d'imparzialità?

Onorevole ministro, ammesso che voi abbiate agito anco in seguito ad apprezzamenti, non aveta pensato che in queste materie, dove la simpatia di una tesi vi può fare facilmente traviare, agli apprezzamenti bisogna lasciare il minimo campo possibile? Tanto più cho in queste materie ferroviarie in tutti i tempi, e presso tutte le nazioni si sono provati tutti i sistemi immaginabili e possibili senza trovarno uno da seguire universalmente e ciecamente?

Ma lasciamo questa parte e passiamo a un altro ordine di considerazioni.

Signor presidente, se mi permette vorrei r'-posarmi.

Presidente. Riposi pure.

(La seduta si ripiglia, alle 4,25.)

Presidente. L'onorevole Saporito ha facoltà di continuare il suo discorso.

Saporito. Potrei ancora continuare la mia argomentazione con altri fatti; per esempio, la concessione delle ferrovie sarde ad una Società costituita con alcuni degli elementi che compongono le Società create dalla legge del 25 aprile 1885.

Aprì il ministro il concorso? E se non l'aprì, in base a quali studii fece la concessione e stabilì la sovvenzione chilometrica?

Temo che il ministro anco in questa concessione abbia avuto troppa fretta, e che il contratto sia riuscito molto oneroso per lo Stato.

Ma lasciamo questa prima parte e passiamo ad un'altra serie di considerazioni.

Benchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia messo tutta la sua ferrca volontà, che è una delle grandi qualità del suo carattere, per l'attuazione del suo programma, pure i fati finora gli sono stati avversi. Egli ha trovato difficoltà ir sormontabili in uno dei grandi Corpi consulenti dello Stato che in questa occasione ha reso grandi servigi, dei quali il paese gli deve essere molto grato. Fortunatamente questa volta il Consiglio di Stato non è chiamato a dare un semplice parere sui contratti stabiliti dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma è chiamato a dare la sua approvazione.

La situazione è diventata difficile por l'onorevole ministro. Da un lato un sistema che non funziona più perchè egli ne ha distrutto precipitosamente gli organi principali; dall'altro un sistema nuovo che trova grandi difficoltà a stabilirsi. Un altro ministro meno tenace dell'onorevolo Genala avrebbe abbandonato l'impresa.

A questo punto però sembra che il Governo voglia venire in suo aiuto e in modo deciso, togliendo tutti gli ostacoli che sbarrano la via all'onorevole ministro, e addossando al Parlamento tutta la reponsabilità che il ministro assumerebbe col suo indirizzo.

Io deduco questo dall'esposizione finanziaria e dal documento, presentato alla Commissione del bilancio dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, indicante la spesa preventiva delle ferrovie da costruirsi in esecuzione della legge del 2 luglio 1879, in confronto con quella che in base ai progetti si presumeva occorrere.

Ci si parla di una situazione difficile, grave per le costruzioni ferroviarie.

Impossibile riesce oggi alla Camera il distinguere se l'aumento previsto sia soltanto un artificio per produrre su di essa un'impressione e sormontare sotto la sua responsabilità tutti gli ostacoli con una grandiosa operazione, con un grosso contratto che tagli il nodo gordiano, oppure sia una confessione dolorosa a cui, per vincere di un colpo questi stessi ostacoli, si è rassegnato il Governo, rinunziando a tutti i velami, a tutti gli artificii usati finora per lusingare il Parlamento intorno al vero stato delle cose. Certo che i fatti da me addotti mi fanno dubitare dell'ineluttabile necessità di un aumento di spesa così urgente, la quale nella nostra mente potrebbe parere fatale, soltanto perchè a voi pare egualmente fatale l'affidare le costruzioni alle Società.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici nella sua tabella fa salire la spesa da lire 1,267,895,780, quale era prevista con la legge 29 luglio 1879, a lire 2,332,874,855, cioè ad una spesa complessiva maggiore di lira 1,064,979,073. E l'onorevole ministro delle finanze, partendo da questa base e facendo un quadro a tinte oscuvissime della situazione, afferma che le sviluppo date alle costruzioni ferroviarie non corrisponde ai criterii severi dell'economia finanziaria; che il fondo di 102 milioni di lire annuale è insufficiente; che dovendo mantenere l'equilibrio finanziario, non conviene ricorrere più al credito per il compimento del programma; che non potendo costruire con gli avanzi del bilancio, bisogna trovare una via di mezzo, cioè pagare in un lungo periodo, facendo concorrere una parte dei proventi della imposta.

Prima di tutto, io mi permetto domandare all'onorevole ministro delle finanze ed al Governo: se è vera la prima parte delle vostre affermazioni, perchè ve ne accorgete così tardi? Non siete voi gli artefici della situazione presente? Non siete voi che avete parlato diversamente quando, volendo fare approvare le Convenzioni ferroviarie, avete fatto sgravare l'oncre delle provincie di tre quarte parti, ed avete fatto aumentare di altri 1000 chilometri la rete di ferrovie a costruire, proclamando sempre, allora e dopo, l'eccellente posizione del nostro credito e delle nostre finanze?

Ma io domando: in base a quali progetti avremo noi un preventive che supera i due miliardi e che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ci presenta senza schiarimento alcuno, come se si trattasse di un documento di nessuna importanza?

Certamente in base agli studi improvvisati in pochi mesi dalle Società. Voi già avete ufficialmente dichiarato che non esistevano che progetti

di massima ed incompleti. E del resto, se queste cifro aveste conosciute per mezzo dei progetti compilati dagl'ingegneri governativi, ce le avreste fatte conoscere pria d'oggi e non avreste fatto votare dalla Camera i 1000 chilometri. Ciò è chiaro.

Ma noi abbiamo visto che cosa siano questi famosi studii delle Società: ne abbiamo avuto più sopra una prova col nuovo progetto della linea Messina-Cerda. Volete voi mutare una situazione con grande precipitazione, assumervi la responsabilità di gravi risoluzioni in base a quegli studii?

Però a questo punto mi aspetto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici le solite considerazioni intorno alle sorprese che ci hanno serbato molte linee costruite in base ai progetti governativi e i cui consuntivi hanno superato di molto i preventivi; e mi aspetto sentirmi accennare l'Eboli-Potenza, la Potenza-Torremare, la Cassano Cosenza, la Leonforte-Licata e via discorrendo.

Ma, onorevole ministro, sapete dove in parte sta l'inconveniente? Non è tutta colpa dei progetti. In Italia abbiamo abili e intelligenti ingegneri che sanno fare esatti progetti di ferrovie; e buoni e coscienziosi progetti se ne sono fatti e molti. Vi potrei citare molti esempii; vi cito solamente quello della ferrovia Palermo-Trapani, il cui preventivo di 25,000,000 per circa 200 chilometri non fu superato dal consuntivo. Per alcuni anni nessuno volle costruire quella ferrovia, credendo basso il preventivo; poi venne una società costruttrice francese, che l'ebbe dalla Società anonima concessionaria, e la costruì in due anni, realizzando un guadagno. E sapete quanto costarono alle due Provincie gli studii del progetto? Non lire 3500 al chilometro, quanto costarono per la linea Messina-Corda, ma lire 700 al chilometro.

Il guaio sta nell'esecuzione.

Si vuole costruire con lusso ingiustificabile; non abbiamo più il sentimento vero dell'arte; ma abbiamo la boria dei ricordi, delle tradizioni. Si innalzano stazioni monumentali — si profondono milioni in opere d'arte che sembrano opere romane, e che potrebbero farsi più economicamente. Ora, per esempio, andate a costruire la stazione di Trastevere e di Firenze, quattro milioni circa l'una, otto milioni l'altra; potreste costruire, colle proporzioni di spesa della Palermo-Trapani, 100 chilometri di ferrovia in provincie che ne difettano, e che aspettano e aspetteranno, chi sa quanti anni, le celeri comunicazioni, pagando sempro i loro contributi.

L'altro giorno ho osservato il gran numero di splendidi viadotti che avete costruito con mat-

toni lungo la nuova linea dei Giovi. Non avevate mezzi più economici per passare in tutte quelle strette vallate? E qui, facendo una parentesi, domanderei all'onorevole ministro dei lavori pubblici: in base a quali leggi ha costruito la stazione di Trastevere? E in base a quale legge l'ha affidata a trattative private alla società Mediterranea?

Da qual fondo ha prelevato le spese per la stazione di Firenze?

In Italia non si costituiscono le ferrovie col concetto industriale. Per convincersene basta pure osservare l'enorme varietà di tipi e di aspetti che presentano le nostre linee ferroviarie. Perchè non fate dei tipi normali in quel numero che è indicato dalla climatologia del nostro paese e dalle condizioni delle varie regioni, in modo che anco una gran parte dei lavori di progetti sia tolta come economia di tempo e di spesa? E non vi pare che il ripetersi dell'esecuzione di questi tipi normali non renderebbe tanto più sicuro il loro prezzo di liquidazione e che si toglierebbe una buona parte di quegli elementi che, variando il prezzo reale sul prezzo previsto, gettano il discredito sull'amministrazione italiana, creano pericolose preoccupazioni che impediscono di misurare di un tratto le opere, la loro utilità, e la potenzialità del bilancio? L'enorme varietà di tipi e di aspetti che presentano le nostre ferrovie potrà bene o male rispondere ad un concetto artistico, ma credete pure che non corrisponde ad un concetto serio e maturato del problema ferroviario e della sua esecuzione economica.

Ma non solamente si costruisce con lusso, ma si commettono errori amministrativi che sono causa di danni finanziarii rilevantissimi. Ve ne potrei accennare uno che mi ha fatto sempre grande impressione, e di cui ho sempre udito parlare.

Si sono dati appalti con forti ribassi del 20, del 22 per cento e anco di più; gli appaltatori hanno eseguito i contratti sin quando la cifra delle opere fatte non ha superato il quinto di quella stabilita nei detti contratti; dopo si sono rifiutati a continuare i lavori con le stesse condizioni, esercitando un loro diritto.

Che cosa avrebbe dovuto fare l'Amministrazione? Aprire nuovi incanti e tentare di avere lo stesso ribasso ottenuto col primo incanto e anco maggiore, poichè tutte le spese così dette morte erano state già fatte. No; l'amministrazione ha concecduto agli stessi appaltatori la continuazione delle opere senza il ribasso e quindi questi hanno guadagnato tutto il ribasso e hanno guadagnato tutto ciò che è derivato dal vantaggio delle spese generali già fatte e dalle opere morte anco già fatte.

Ma c'è un'altra causa ancora che influisce ad aumentare la differenza tra il preventivo dei progetti e la spesa reale delle ferrovie italiane; e questa causa sta negli spostamenti voluti il più delle volte da ragioni discutibilmente plausibili, dovute a quelle eccessive ingerenze che, se esercitano la loro influenza al centro, arrivano pci inevitabilmente alla periferia a perturbare il sereno esame delle quistioni negli uomini preposti a studiarle e a risolverle.

Si potrebbe fare una storia lunghissima di tutte queste variazioni che io chiamerei politiche. Io ho udito parlare perfino di una via che traversare doveva una vallata per dare una stazione ad una città posta su di un monte, ed è finita poi con arrampicarsi sino all'abitato, discendendo nella vallata opposta.

In questa maniera voi non eseguite più i progetti studiati; e allora, onorevole ministro, la colpa non è di quelli che sono chiamati a studiarli; e non possiamo dire che la differenza che voi oggi ci presentate tra il costo previsto del 1879 e quello previsto nel 1886, proviene in parte non da ragionevoli correzioni di un progetto da più esatte appreziazioni che intercedono tra un progetto di massima ed uno di dettaglio, ma invece proviene in parte da quelle tortuose deviazioni, e non correzioni, delle linee che io chiamo variazioni politiche e che potrebbero risparmiarsi?

Ci sarebbe un'altra causa ancora più grave; ma su questa, per ora, non voglio fermarmi, l'accennerò solamente.

Le Società esercenti hanno già accampato una pretesa gravissima. Avendo l'interesse ad usare un solo tipo di materiale mobile, vorrebbero obbligare il Governo a costruire tutte le ferrovie complementari secondo il tipo delle ferrovie in esercizio.

Ciò sarebbe contro le disposizioni della legge del 1879 che ha stabilito tipi più economici per alcune linee, credo, di 2ª e 3ª categoria.

Voi, onorevole ministro, pare abbiate già ceduto in un primo caso, nel caso della costruzione della Como Lecco. Avete intenzione di cedere per tutte le altre linee?

Le conseguenze sarebbero disastrose, e potrebbe questa essere una delle cause più gravi dell'aumento del preventivo del 1879. Che cosa avete intenzione di fare? Ma lasciamo per ora questa questione.

Evitate tutti questi inconvenienti; fatevi guidare nelle vostre costruzioni da un concetto puramente industriale; correggete tutti gli errori amministrativi che hanno formato la fortuna di molti piccoli cottimisti diventati in poco tempo milionarii, e allora voi non avrete più a deplorare una gran parte di ciò che è successo nei passati anni in Italia, e che ha reso l'amministrazione delle opere pubbliche la più difficile, la più dibattuta, la più confusa delle amministrazioni dello Stato.

Dopo tutto ciò, mi pare dunque potersi affermare che il punto di partenza dell'onorevole ministro delle finanze, è molto incerto.

E allora cosa resta della vostra cifra di lire 2,332,874,855, che diventa di lire 1,897,874,855 togliendo da essa tutto ciò che voi dite essere stato pagato negli ultimi anni?

Essa si ridurrebbe di parecchie diecine e forse di centinaia di milioni se voi correggeste gli effetti dell'esagerazione dei progetti e faceste entrare l'elemento dell'economia nell'esecuzione e se toglieste l'importo di qualche linea che nessuna legge vi autorizza a costruire e della quale io mi risparmio di parlare, perchè qualche nostro collega vi domanderà conto delle ragioni che vi spinsero a classificarla illegalmente tra le ferrovie da costruirsi per legge.

E allora, onorevole ministro delle finanze, non siamo noi approssimativamente nelle condizioni previste dalle passate leggi e non possiamo per ora continuare a sodisfare ai più urgenti bisogni del paese col fondo di 102 milioni che avete assegnato alle costruzioni?

Ma vi è l'altra parte delle considerazioni dell'onorevole ministro che, secondo me, è la più grave, poichè in essa vi è la quistione di un nuovo indirizzo da seguire per le costruzioni.

Egli crede che non si debba sempre ricorrere al credito per compiere il programma delle costruzioni e che non potendosi raggiungere lo scopo cogli avanzi di bilancio, bisogna trovare una via di mezzo, " un sistema medio, la cui base e il cui risultato ultimo, ripeto le sue parole, consista nel fatto che il prezzo di costo delle strade ferrate sia pagato, in un più o meno lungo periodo di tempo, coi mezzi ordinarii del bilancio, in parte con assegnazioni annue a carico dell'entrata ordinaria e in parte con ammortamenti di titoli emessi per chiederne la anticipazione al credito pubblico. "

Ed io domando quale può essere questa via di mezzo? L'onorevole ministro non ce lo dice; si riserva di studiarla nell'interesse del credito e del bilancio.

Volete ritornare alle antiche concessioni colla sovvenzione chilometrica?

ramente industriale; correggete tutti gli errori O volete concedere in blocco le costruzioni alle amministrativi che hanno formato la fortuna di Società obbligandole a trovare i capitali in base

al loro proprio credito, da ammortizzarli voi cogli interessi in un certo numero di anni?

Non mi pare che vogliate ritornare al primo sistema; potremo forse meglio intenderci trovando una formula colla quale si possano meglio stabilire le sovvenzioni in rapporto al capitale necessario per la costruzione, in rapporto alle spese di esercizio e al presunto prodotto delle linee. Ma voi non ci volete andare a quel sistema.

Volete piuttosto risolvere il problema nel secondo senso, o meglio volete rendere possibile, con più o meno variazioni, ma nel fondo coll'identico concetto, ciò che il ministro dei lavori pubblici non ha potuto finora attuare?

E allora io conchiudo dimandandovi:

Quali i vantaggi di questa colossale operazione che voi volete regalare all'Italia spianandone fin da oggi la via?

L'incolumità del credito?

I titoli che le Società emetteranno e coi quali ingombreranno il mercato, peseranno sul mercato stesso anco a danno del vostro credito. In fondo il debito sarà sempre vostro e il risultato sarà in parte quello che volete evitare.

L'acceleramento dei lavori per cui mostrate in questo momento tanto desiderio?

Questo grande acceleramento dei lavori per mezzo delle Società, sino a certo punto non è che una vera illusione.

Non ho bisogno di dimostrare ciò all'onorevole ministro delle finanze; l'esperienza del passato vi dimostra che spesso le grandi Società sono impotenti, per diverse ragioni, a raggiungere un tale scopo e non possono adempiere agli obblighi assunti.

Se farete una buona finanza e renderete più forte il credito, e la ricchezza progressiva del pacse non soffrirà ritardi per eventi straordinarii, potrà con più sicurezza lo Stato accelerare le costruzioni, aumentando il fondo annuale e servendosi dei titoli ferroviarii ammortizzabili o meglio del nuovo titolo del 4 e mezzo per cento che voi volete creare e al quale potreste dare una grande diffusione per mezzo delle costruzioni ferroviarie.

Diversamente siete nel campo delle illusioni e lusingate il paese senza potere adempiere alle vostro promesse.

Del resto voi vi trovate di fronte a una quistione complessa e gravissima che non si risolve colla sola volontà. Essa è in intimi rapporti con tutta l'economia nazionale: colla quistione del risparmio disponibile della nazione, colla quistione delle esigenze dell'agricoltura e delle industrie, colla quistione dei salarii, e via discorrendo. Non dipende solamente dal vostro volere, l'improvvisare tutta la rete complementare delle strade ferrate italiane, ma da circostanze che sono in parte estranee a voi e che possono obbligarvi ad agire in un senso piuttosto che in un altro.

Ciò che dipende da voi, onorevoli ministri, si è di procedere con giustizia nelle costruzioni ferroviarie. Vi sono provincie, vi sono circondari nei quali le celeri comunicazioni sono sempre un ardente desiderio mai sodisfatto: sono le provincie, i circondari, in cui non esistono i grandi centri. Voi le condannate ad un continuo regresso economico perchè voi fate la politica colle ferrovie: concedete tutto, anco ciò che è ingiusto ed illegale, ai grandi centri che a voi s'impongono; trascurate troppo le popolazioni rurali da cui vi pare che non avete nulla a temere. Abbandonate questo sistema e procedete con giustizia. Così non avrete bisogno di far credere alle popolazioni, di tanto in tanto, quando avete l'interesse di farlo, che con una bacchetta magica si possa a volontà, in pochissimo tempo, dotare ogni palmo di terra di una ferrovia, di una bonifica, di un porto, di un'opera qualsiasi.

Voi fate troppè leggi per le opere pubbliche di ogni genere, ma fate pochi lavori, e quelli che fate non sono sempre informati a criteri di giustizia e non sodisfano sempre i più urgenti bisogni.

Dunque nè incolumità di credito, nè acceleramento di lavori. Volete forse evitare le liti, di cui parla sempre l'onorevole ministro dei lavori pubblici?

Ma le più grandi liti ve l'hanno fatte le grandi Società. Non è necessario che io ricordi Charles, Picard, Guastalla, e via discorrendo; le grandi Società trovano più facilmente i mezzi per vincere o per imporvi transazioni a loro vantaggiose. Nè vale il dire che avreste da fare nel caso d'oggi con Società che hanno rapporti di grandi interessi collo Stato per l'esercizio ferroviario. Le nostre Società esercenti non sono che accollatarie dell'esercizio per pochi anni e troveranno tutto il tornaconto ad intentarvi di quelle liti di cui lo Stato italiano risentirebbe le disastrose conseguenze per molti anni e contro le quali non avete vera difesa, poichè non si è fatto ancora una legge, come la proponeva l'onorevole Spaventa, per garentire lo Stato dalle liti ingiuste e di ma-

Nessun vantaggio dunque vi porterebbe questa combinazione che voi vagheggiate e quindi la stessa concessione delle costru ion secondo la fa-

coltà datavi colla passata legge del 25 aprile 1885.

Ma voi sapete però a quali danni si andrebbe incontro.

Un grave danno finanziario: le ferrovie vi costerebbero molto di più e non sarebbero meglio costruite, perchè le società non sarebbero concessionarie dell'esercizio per un lungo periodo.

Voi annullereste l'azione dello Stato e allo Stato sostituireste in tutto le società. All'autorità del ministro subentrerebbe quella dei tre direttori generali.

Si costruirebbero le ferrovie dalle società volute; si farebbero le varianti ad esse più utili e più convenienti. Voi non avreste più voce; la Camera non avrebbe più autorità.

Vedete, onorevoleministro, quale potenza hanno le società acquistata in poco tempo.

Membri del Parlamento sono loro amministratori e protettori. I migliori funzionarii dello Stato sono attirati nel loro personale. Nessun funzionario dello Stato è più sicuro al suo posto e può essere chiamato altrove da un momento all'altro se non è ben visto ai direttori generali delle società.

Tutt' il gran numero di appaltatori, d'impresari di lavori ferroviarii, di società che si erano formate in Italia collo sviluppo dato ai pubblici lavori e che nei mesi scorsi si agitavano, protestavano contre il fatto delle concessioni delle costruzioni allo società esercenti senza aprirsi la concerrenza, ora sono diventati muti... Voi comprendete il per chè, e non è necessario che io ve lo spieghi.

Tutti gli elementi onesti che hanno bisogno di lavoro sono stati obbligati a farsi loro sostenitori.

Cosa diventeranno queste Società quando voi le metterete in condizioni di spendere a loro beneplacito il vostro miliardo, i vostri due miliardi che rappresentano la parte principale che si spendera per opere pubbliche per alcuni anni e che saranno uno dei maggiori alimenti del lavoro nazionale?

Perchè volete creare questa grande organizzazione a danno degl'interessi politici e finanziarii dello Stato?

Perchè questi grandi poteri, questa illimitata autorità ad uomini all'infuori del Parlamento e del Governo?

Se si trattasse del trionfo dell'iniziativa privata, a cui l'onorevole ministro dei lavori pubblici sempre accenna, io applaudirei all'attuazione del suo concetto; ma nel caso nostro disgraziatamente non trattasi di sviluppo d'iniziativa privata: le Società non dimandano la concessione

delle linee a costruirsi per impiegarvi i loro capitali a loro rischio e pericolo. Voi le volete fare accollatarie privilegiate senza concorrenza alcuna, colle condizioni onerose che esse v'impongono, di tutte le costruzioni ferroviarie dello Stato; voi affidate ad esse i nostri miliardi per spenderli a loro piacere nel nostro interesse; questo sarebbe piuttosto lo sviluppo di un parassitismo a danno della vera iniziativa privata.

Fermiamoei piuttosto per ora ad emendare, onorevole ministro, l'antico sistema, se volete: esso è il prodotto di tanti anni di esperienza.

Perfezionate i nostri capitolati, e munitevi di quelle disposizioni legislative che vi devono gurentire dalle liti capricciose e immorali degli appaltatori di malafede. Aprite la concorrenza e quindi revocate le disposizioni delle leggi del 1881 e 1882, colle quali si da l'obbligo agli appaltatori di anticipare una parte dei fondi necessarii per le costruzioni con o senza interessi; appaltate, se volete, in certi casi linee esercitabili dopo la costruzione; stabilite i veri controlli; impedite che una parte del denaro che si spende non venga assorbito dall'ingranaggio.

Nelle condizioni speciali del nostro regno, dovendo costruire molte ferrovie che non saranno rimuneratrici finanziariamente per qualche tempo, e non avendo grandi mezzi di cui disporre, non ci resta che affidarci ad un sistema rigoroso di scrupolosa economia, di scrupolosa sorveglianza e di scrupolosa giustizia.

Del resto tutto ciò che voi avete tentate, di fare è contrario ai nostri ordinamenti, ai nostri sentimenti, alle abitudini modeste del nostro paese, il quale, ancora povero, ha bisogno di sani esempii di lavoro produttivo e non subisce i grandi speculatori, i grandi affari a danno degl'interessi collettivi.

Ci pensi un poco, onorevole ministro; abbandoni l'indirizzo che Ella ha cercato tenacemente di far trionfare e in tal caso dell'ampia facoltà che le concesse il Parlamento avrà usato per il vero interesse del paese. (Bene! Bravo! — Alcuni deputati vanno a stringere la mano all'oratore).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guglielmini, che è il primo iscritto in favore.

(Non è presente).

Non essendo presente perde la sua volta. Ora verrebbe l'onorevole Bonfadini.

Bonfadini. Obbedisco alla giusta raccomandazione dell'onorevole presidente, e siccome le poche osservazioni che avrò da rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici possono trovare la

loro sede opportuna nei capitoli, rinuncio per ora a par'are riservandomi di farlo nella discussione dei capitoli medesimi.

Presidente. Sta bene.

Ora verrebbe l'onorevole Cadolini, ma non essendo presente perde la sua volta.

L'onorevole Barazzuoli è iscritto a parlare in favore.

(Non è presente).

Non essendo presente perdo la sua volta.

Onorevole Armirotti, anche Ella è iscritto in favore.

Armirotti. Accettando il consiglio dell'onorevole presidente mi sono iscritto per isvolgere una mia interrogazione...

Presidente. Ma, onorevole Armirotti, mi pare che la sua interrogazione tocchi un punto speciale di un capitolo.

Armiretti. Ma, onorevole presidente, ricordera che Ella stessa mi ha consigliato di svolgerla nella discussione generale di questo bilancio.

Presidente. Non nella discussione generale, ma in quella dei capiteli.

L'onorevole A rmirotti aveva presentata una interrogazione o interpellanza che sia, diretta all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ora ieri la Camera ha deliberato che le interrogazioni rivolte al ministro dei lavori pubblici fossero rimandate alla discussione dei capito li del bilancio, quando avessero avuto attinenza con qualcuno dei capitoli del bilancio medesimo.

Ma, se invece l'indole dell'interrogazione fosse stata generale, evidentemente l'interrogante poteva far uso del suo diritto nella discussione generale. Questa fu la deliberazione della Camera.

Ora, onorevole Armirotti, se Ella intende di svolgere la sua interpellanza, e di non rimandarla ai capitoli, non si conforma più alla deliberazione della Camera, ma si vale di un diritto che le era stato già riconosciato. Ella intende di parlare della galleria succursale dei Giovi, argomento della sua interpellanza, non è vero?

Armirotti. Toccherei anche qualche altro argomento.

Presidente. Allora, parli pure.

Armirotti Farei quasi a meno della mia interrogazione, perchè l'onorevole ministro ha già dato qualche spiegazione su ciò che io domandavo; ma, siccome mi pare che la cosa sia di tanto momento, da meritare schiarimenti maggiori di quelli che, per incidenza, ci ha dati il ministro, l'altro giorno, mi permetto di trattener brevemente la Camera su questo argomento.

La Camera è al corrente, oramai, poichè si tratta di notizie pubblicate su tutti i giornali e avvalorate da una relazione di qualche importanza, di tutto ciò che concerne le questioni che riflettono i lavori della galleria dei Giovi; e non la tedierò minimamente facendo la storia della galleria medesima.

Tutti sanno per quanti anni se ne sia parlato: quanti studi furono fatti; e tutti sanno eziandio che si è riconosciuto e dal Governo e dagli altri enti interessati la assoluta necessità, dopo il taglio dell'istmo di Suez, il traforo del Gottardo e i miglioramenti che si sono progettati e che si vanno facendo nel porto di Genova, che un nuovo sbocco potesse rendere più facile il transito di quelle merci che a questo porto, cioè al porto principale d'Italia, verrebbero ad affluire. Ma disgraziatamente (e questo lo dico non per scienza mia, ma per scienza di persone al di sopra di ogni sospetto e competentissime) il tracciato scelto è stato uno di peggiori. Ma oramai ciò che è fatto, è fatto, e se si spenderanno 70 od 80 milioni in un'opera che, a giudizio di molti, è stata stimata circa 30 milioni, questi milioni andranno con molti altri che furono pessimamente spesi.

L'aspettazione per quest'opera rifletteva gi'interessi generali del commercio e non già della sola Genova; perchè se Genova reclama, essa non ha mai avuto un sentimento d'interesse locale; essa reclama perchè è animata da un sentimento altamente patriottico.

L'aspettativa generale del ceto commerciale era questa: che si effettuassero le promesse molte volte fatte, cioè che, in questo primo semestre, la galleria avrebbe funzionato.

Ora invece si leggono delle relazioni d'ingegneri competentissimi che vengono a dire questo:

Primo, che i rivestimenti in muratura fatti coi materiali che l'Impresa ha l'obbligo d'impiegare, non bastano a sopportare permanentemente le resistenze.

Secondo, che, mantenuta la sagoma interna della galleria, i lavori di consolidamento riesciranno non solo di difficile, ma praticamente, d'impossibile esecuzione, e dopo una spesa di cui non si possono prevedere i limiti, ed una perdita di tempo indefinibile, non si giungerebbe al lodevole compimento dell'opera.

Terzo, che è necessario, se si vuole riuscire ad una pratica soluzione, di modificare il piano e l'andamento di rivestimenti, sia in quanto concerne la forma delle trasversali, sia in quanto si riferisce ai mattoni e via dicendo.

Ora io domando: quando si pubblicano di queste

relazioni firmate da ingegneri competenti, il commercio, non ha ragione di allarmarsi, e di allarmarsi appunto oggi, che la galleria avrebbe dovuto funzionare?

Se, per avventura, o, meglio, se, per sventura gravissima, queste previsioni fossero vere, succederebbe nel nostro porto, che è l'emporio principale del commercio italiano, uno spostamento tale, che lo rovinerebbe per molti anni; poichè le spese fatte per i lavori del porto e quelle della galleria sarebbero completamente sprecate; come sarebbero sprecate le spese per il traforo del Gottardo, quando altre città, di nazioni a noi vicine, e che fanno i conti con ben altri criteri, più altamente patriottici, di quello, che noi facciamo, tirassero l'acqua al proprio molino. Per questo mi proposi di interrogare l'onorevole ministro, per provocare una dichiarazione che mi avesse tranquillato, e avesse tranquillato gli animi eccitati dei commercianti. L'onorevole ministro mi rispose, così per incidente, che in queste voci vi era molta esagerazione.

Ed io lo credo; ma, dato il caso che queste voci siano vere, ciò che io non mi auguro, e che vi fossero persone interessate, ed io non voglio spiegarmi di più, a fare in modo di provocare artificiosi ritardi, ritardi che verrebbero ad apportare danno grandissimo al commercio, è mio dovere pregare l'onorevole ministro di voler dichiarare quali provvedimenti egli intenda di prendere pronti ed energici per richiamare coloro a cui spetta al proprio dovere. Su questo io mi aspetto una risposta franca; perchè questa, secondo me, può tranquillare gli animi di tutti.

E poichè, senza volerlo, ho dovuto parlare nella discussione generale, debbo ancora richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra un altro fatto che credo di grande interesse.

La società di navigazione generale di cui in questa Camera molte volte si è parlato e di cui ultimamente venne rilevato qualche difetto nel servizio dall'onorevole Cocco-Ortu, mantiene i suoi piroscafi (dopo uno sciopero di cui si è occupato il paese intero, il Governo e anche la Camera) in uno stato che, secondo me, è contrario alla legge.

Questa società che potente com'è, vuole qualche volta essere anche prepotente, mantiene un personale come non lo potrebbe tenere a tenore dell'articolo 71 del Codice della marina mercantile, e lo mantiene tale, non propriamente per fare il suo vantaggio, ma per fare un dispetto a coloro che altra volta fecero lo sciopero contro di essa. Dico contro di essa, ma non è la frase giusta,

perchè le sciopere fu fatte in difesa dei diritti conculcati della classe dei lavoratori.

L'articolo 71 del Codice della marina mercantile dice:

- " Il numero minimo d'equipaggio per ciascuna classe di navi sarà stabilito dal regolamento.,
- " Nell'armamento della nave il capitano e duo terzi almeno dell' equipaggio devono essere nazionali.

Ora sui piroscafi Raffaele Rubattino, Domenico Balduino, e Manilla, la Società di navigazione gonerale mantiene un personalo composto così: di 62 fuochisti carbonai, sul Raffaele Rubattino, di 62, sul Domenico Balduino, di 52 sul Manilla.

Questo personale di fuochisti e carbonai è composto d'indiani, di neri. Si dirà che la società con questo fa il suo interesse, ed io ho già detto che non sarebbe in suo potere di far ciò a tenore del Codice vigente; ma io tengo a dire alla Camera che la Società non fa nemmeno il suo interesse, e fa invece un dispetto contro i fuochisti d'altra volta, contro i macchinisti che hanno scioperato.

Infatti mentre la società impiega ora 62 fuochisti indiani, ne impiegava prima soltanto 36 dei nostri sul Rubattino, e altrettanti sul Balduino, e 21 sul Manilla, e, per conseguenza, i tre piroscafi, che occupano 176 persone, ne occupavano prima sole 93. I fuochisti italiani erano pagati con lire 85 al mese; i fuochisti indiani sono invece pagati con lire 45: ma, sommato il totale di quello che si pagava alle 93 persono di nazionalità italiana con quello pagato agl'indiani, abbiamo sempre che ai primi si pagavano 6690 lire al mese, ai secondi se ne pagano 6820. Il vitto agl'italiani era in ragione di lire 1,10 al giorno, agl'indiani invece è in ragione di 0,60. Ma tuttavia la cifra per il mantenimento dei nostri era di lire 102 al mese, per gl'indiani è di lire 105,60. Insomma, in totale ai nostri si pagano 3069 lire e agl'indiani 3168. Il che vuol dire che la società spende lire 258 in più al mese sui tre piroscafi, per il gusto di avere a bordo degl'indiani, ed avere la vendetta su coloro che si permisero di mettersi in sciopero a fine di tutelare i propri diritti.

Ed aggiungo ancora che questo personale non corrisponde per nulla ai bisogni dei piroscafi, non risponde ai bisogni della macchina: poiche i nostri fuochisti abilissimi prestano un servizio ben fatto, esatto, e mantengono meglio la macchina, di coloro che presi lì per lì, non hanno alcuna nozione di ciò che sia una macchina.

Ora, se, come si è detto, la Società, invece di

mantenere un numero d'indiani che la logge non consente, invece di far la guerra al personale italiano per sodisfare esclusivamente il suo capriccio, badasse agli interessi suoi veri e a quelli del paese questo stato di cose dovrebbe cessare.

E, poichè la legge viene in appoggio nostro, io credo che il signor ministro non vorrà mancare di richiamare all'osservanza della legge chi dirige questa Società.

Devo ancora rilevare, e qui per incidente, un'altra questione, che riguarda la piazza di Genova; chi dirige la Società di cui parlo par che faccia tutto il possibile per togliere importanza al compartimento nostro e questo fatto è convalidato dalla recente dimissione del direttore di quel compartimento. Pare sia sorta una cospirazione che dura forse dalla morte del Rubattino in poi, che mira a produrre questo stato di cose.

Ora io credo che questa sarebbe un'altra cosa di cui l'onorevole ministro dovrebbe occuparsi; e mi pare che dopo quel poco che ho detto oggi, altre voci dovrebbero sorgere a gridare contro il male da cui è affetta quest'associazione creata collo scopo di apportare tanto bene al nostro commercio e che invece fa costar più una merce da Genova al continente che non da Genova a Buenos-Ayres.

Io finisco nella speranza che queste mie poche parole, a pronunziar le quali non mi ero punto preparato, non andranno perdute e che delle mie osservazioni sarà tenuto conto dall'onorevole ministro. (Bravo! a sinistra).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giolitti.

Giolitti. Onorevoli colleghi! La discussione di questo bilancio dei lavori pubblici si presenta sin dal primo giorno in condizioni alquanto eccezionali; inquantochè tutti gli oratori iscritti per parlare in difesa del Governo, si sono ecclissati dalla discussione, o facendosi cancellare dal numero degli inscritti o assentandosi dall'aula. Se essi hanno ciò fatto per il desiderio di sentir prima le accuse e poter poi rispondere, io son qui per dire quali siano i fatti che, a mio modo di vedere, meritano censura.

Il bilancio dei lavori pubblici dell'anno 1886-87 presenta un interesse speciale principalmento per alcune dichiarazioni fatto dal Governo in questi ultimi tempi e per circostanze di fatto di speciale importanza.

Abbiamo avuta in primo luogo la dichiarazione del ministro dei lavori pubblici che la esecuzione delle leggi del 1879 e 1882 importerà la spesa

di un miliardo e 64 milioni di più di quella che si era preveduta. Questa dichiarazione richiama vivamente l'attenzione della Camera e del paese sopra la quistione delle costruzioni ferroviarie.

Incltre sopra le questioni di lavori pubblici e specialmente sulle ferrovie nessuna discussione importante è stata fatta nella Camera dopo la votazione delle Convenzioni ferroviarie, ed è quindi opportuno che coloro i quali specialmente si occupano di questo vitale argomento rechino qui il loro giudizio intorno all'esecuzione di una legge di capitale importanza per l'avvenire economico e per la finanza del nostro paese.

Infine il ministro delle finanze nell'esposizione finanziaria dichiarò che considerava la questione delle costruzioni ferroviarie come un problema da risolvere per il tempo in cui si devono fare le costruzioni, per i mezzi che si devono adoperare, e per il sistema di costruzione.

La convinzione generale sorta da questi fatti e da queste dichiarazioni è che noi siamo in un momento decisivo, in un momento nel quale il Governo dovrà inevitabilmente proporre alla Camera risoluzioni di primaria importanza.

Dichiaro subito che, a mio modo di vedere, tra le risoluzioni possibili, non otterrebbe certamente l'approvazione del Parlamento, perchè contraria ai più vitali interessi del paese, quella di sospendere i lavori pubblici.

In Italia l'iniziativa privata se può provvedere a molti servizi di interesse pubblico, certamente non potrebbe mai provvedere al servizio delle costruzioni ferroviarie, e soprattutto poi non potrebbe provvedervi in quei paesi nei quali le costruzioni hanno una maggiore urgenza. Non solo il fare, ma lo accelerare le costruzioni ferroviarie è non solamente una necessità economica per svolgere le industrie dove le condizioni si prestano favorevoli, per dar valore ai prodotti dell'agricoltura, per avviare le correnti commerciali; non solamente una necessità militare per rendere più efficace la difesa del paese; ma è una necessità politica di primissimo ordine, perchè una nazione non si può considerare come unificata completamente finche tutte le sue parti non siano giunte allo stesso grado di civiltà. Credo che noi lasceremmo una ben triste eredità a quelli che verranno dopo di noi, se per aver voluto guardare esclusivamente alla questione finanziaria, noi lasciassimo loro una di quelle tristi questioni tra una parte e l'altra della nazione, come quella che in questo momento agita l'Inghilterra.

D'altra parte la questione di vedere se si possa costruire nelle proporzioni e nel tempo previsto

dalle leggi del 1879 e 1882, poteva essere discussa, e forse utilmente, nel 1879; ma di fronte ad una legge, la quale promette solennemente alle popolazioni di quasi tutte le parti d'Italia un determinato numero ed una determinata quantità di ferrovie, è impossibile che il Parlamento possa ora discutere se possa o no mancare alle promesse fatte.

Ho già accennato che a me sembra questo un momento opportuno per discutere l'argomento delle costruzioni ferroviarie, e che la discussione possa avere un carattere obbiettivo appunto per la ragione che il Governo ha promesso bensì di fare delle proposte, ma finora, ripeto, non ce ne la presentata alcuna.

La questione delle costruzioni ferroviarie non è esclusivamente tecnica, ma è pure, anzi è principalmente una questione finanziaria. Mi sembra quindi opportuno chiarire bene i termini della questione anche sotto questo punto di vista. E prima d'ogni cosa mi sembra importante stabilire di quanto oggi sia gravato il bilancio per effetto delle spese sostenute per le costruzioni ferroviarie ordinate dalle leggi del 1879 e del 1882.

Esaminando i conti consuntivi dal 1880 fino a tutto il 1885-86, vale a dire fino a tutto il giugno dell'anno scorso, noi troviamo che i pagamenti fatti per costruzioni ferroviarie indicate dalle leggi suddetto ammontano a 442 milioni.

Prendo le cifre totali quali appaiono dai conti consuntivi.

Le anticipazioni ed i concorsi per parte dei comuni e delle provincie ascesero a 47 milioni.

Quindi le somme pagate con danaro dello Stato furono di 395 milioni.

Non parlo di spese previste e del valore delle opere fatte ma dei pagamenti in danaro effettivo.

Di questi 395 milioni, 294 sono stati procurati con emissione di rendita del debito pubblico, 101 milioni spesi nell'esercizio scorso sono stati prelevati dai 265 milioni, prezzo del materiale mobile venduto alle società esercenti delle ferrovie colle convenzioni ferroviarie approvate dalla legge del marzo 1885, l'interesse del quale prezzo non grava il bilancio poichè si paga coi fondi di riserva delle ferrovie.

Noi abbiamo adunque alienata tanta rendita quanta occorreva per ricavare 294 milioni ed abbiamo gravato il bilancio del relativo interesse.

Senza fare un calcolo minuto e preciso dirò che l'interesse netto di questa rendita non supera certamente i 15 milioni, anzi starà notevolmente al disotto, qualora si tenga conto da una parte che

la rendita fu nei primi anni venduta a prezzo inferiore al valor nominale, e dall'altra che dalla rendita iscritta nel gran li bvo bisogna detrarre la tassa di ricchezza mobile, che lo stato preleva.

Dunque l'onere di cui il la lancio odierno è gravato, per effetto delle costruzioni ferroviarie ordinate dalla legge del 1879, non eccede certamente i 15 milioni.

Oltre all'onere per gli interessi del capitale necessario per le costruzioni, c'è la spesa per l'esercizio delle ferrovie costruite con quel capitale. Questa spesa nel bilancio ultimo 1885-86 fu di 700,000 lire e il ministro la prevede in somma notevolmente minore nel bilancio dell'es ercizio 1886-1887. A questa però si contrappone l'aumento, molto notevole, della tassasul movimento a grande e piccola velocità, la quale ha prodotto mell'ultimo anno 1,330,000 lire di più di quello che dava nel 1880.

Una parte di questo maggior prodotto dipende da aumento nel movimento in altre linee, una parte dalla apertura delle linee nuove; ma credo potersi affermare, che l'onere per l'esercizio della nuova rete è insignificante, e forse anche compensato per intero da questo aumento di tassa.

Ma la finanza, se ebbe per effetto delle costruzioni l'onere di 15 milioni al più sul bilancio attuale, ha però d'altra parte nella gestione ferroviaria un vantaggio che è opportuno di tener presente.

Il prezzo del materiale mobile, al enato con la legge delle convenzioni ferroviarie per il prezzo di 265 milioni, fu adoperato per 101 milioni, come ho detto poco fa per le costruzioni fatte durante l'esercizio 1885-86, e l'interesse di questi 101 milioni non figura nel bilancio dello Stato, poichè, ai termini delle convenzioni ferroviarie, è pagato coi fondi di riserva, gestione separata dal bilancio dello Stato sul quale, almeno per ora, non esercita influenza alcuna. Sugli altri 164 milioni, 5 circa furono destinati alle spese previste dall'allegato B alle convenzioni, vale a dire in lavori di complemento sulle ferrovie già in esercizio; il rimanente, in 159 milioni, è rimasto nelle Casse dello Stato. Con questo fondo di 159 milioni, il ministro delle finanze fa il servizio di Cassa, senza aver bisogno di ricorrere ad altri mezzi straordinari di credito, come emissione di buoni del tesoro, anticipazioni di banche od altro.

Dunque da una parte abbiamo l'onere di 15 milioni al più; dall'altra il vantaggio di avere 159 milioni pel servizio di Cassa, la qual cosa mi sembra dinostrare ad evidenza che non sarebbe esatto il dire, essere stata la legge per le

costruzioni ferroviarie, che abbia condotto il nostro bilancio ad essere in condizione meno buona di quella in cui si trovava nel 1880.

Non intendo entrare nell'esame della questione finanziaria: non sarebbe qui la sede opportuna; ma ho voluto premettere questa dimostrazione dalla quale risulta evidente che questa legge non è la causa di quella che io chiamo decadenza, e che altri dice minor floridezza del bilancio.

Però se non intendo esaminare ora la quistione finanziaria debbo riportare alcune cifre dalle quali apparirà sempre più chiaro come nell'aumento delle spese le costruzioni ferroviarie entrino per una minima parte.

Mentre come provai, le costruzioni di ferrovie hanno, dal 1880 ad oggi, gravato il bilancio di meno di 15 milioni l'anno, in questo frattempo le spese dello Stato sono cresciute (parlo di spese effettive) di 235 milioni. Da questi 235 milioni bisogna toglierne 45 di aumento meramente figurativo, i quali sono rappresentati dall'aumento di spesa derivante dal fatto dell'avere lo Stato assunto direttamente la gestione della privativa dei tabacchi e dell'avere quindi dovuto inscrivere fra le spese quelle necessarie a tale gestione, come pure dal fatto che si sono dovuti inscrivere 10 milioni di spese per la gestione del dazio consumo nella città di Napoli, i quali hanno riscontro nel bilancio dell'entrata per i prodotti del dazio stesso; mentre d'altra parte per la abolizione del macinato fu cancellata ogni spesa relativa.

Detratti così dai 235 milioni che sono il residuo aumento di spesa per le cause ora indicate, resta ancora un aumento di 190 milioni nella spesa effettiva dello Stato dal 1880 al 1885-86.

Se poi facciamo una seconda detrazione, quella dell'aumento di spese per le amministrazioni della guerra e della marineria che ascese in questi anni ad 80 milioni, noi avremo pur sempre per gli altri servizi dello Stato un aumento di 110 milioni.

L'aumento di spesa prodotto dalle costruzioni ferroviarie rappresenterebbe dunque il 7 1₁2 per cento dell'aumento effettivo che c'è stato in tutti i servizi ed il 13 per cento dell'aumento che c'è stato detraendo le spese della guerra e della marineria. In altri termini se noi non avessimo costruito un chilometro di ferrovia, l'aumento nelle spese effettive sarebbe stato del 7 1₁2 per cento di meno delle spese totali, e del 13 per cento delle spese che non si riferiscono nè alla guerra nè alla marineria.

Aggiungo ancora una cifra sola ed ho finito, nè tornerò più oltre su questo argomento. I bilanci per l'esercizio 1886-87 che stiamo votando oggi portano un aumento di spesa ordinaria di 30 milioni; per conseguenza tutte le costruzioni ferroviarie fatte in esecuzione della legge del 1879 in cinque anni non hanno accresciuto la spesa se non della metà di quello che l'abbiamo cresciuta, per cause di secondaria importanza, e senza risolvere alcuna grande quistione, coi bilanci che ora stiamo esaminando.

Se però le costruzioni fatte finora non costituiscono un pericolo per le finanze, potrebbe tale pericolo sorgere se una cattiva via si seguisse per l'avvenire.

A me sembra che noi abbiamo fatta un'esperienza abbastanza lunga perchè possa servirci di ammaestramento nella via che dovremo percorrere, e mi pare quindi utile di esaminare che cosa si sia fatto fino ad oggi.

Tre fatti gravi richiamano specialmente in questo momento l'attenzione del Parlamento riguardo alla questione delle costruzioni ferroviarie. E sono questi:

1º che per le costruzioni e per gli altri lavori ordinati da leggi anteriori a quella del 1879 si sono spesi 90 milioni al di là degli stanziamenti stabiliti per legge e iscritti in bilancio;

2º che per le costruzioni già fatte in esecuzione della legge 1879 e 1882, si sono impegnate somme considerevoli al di là degli stanziamenti fatti in bilancio;

3º infine come ho già detto, che si prevede un aumento di un miliardo e 64 milioni sul costo totale delle linee ordinate con le leggi del 1879 e 1882.

Comincio dal primo fatto dei 90 milioni spesi al di là degli stanziamenti di bilancio per lavori e provviste indipendenti dalle costruzioni ordinate con la leggo del 1879.

Questa questione forma oggetto, come la Camera sa, di un disegno di legge speciale; e quindi io non la discuterò a fondo. Ne esaminerò solo quel tanto che è necessario per trarne utili insegnamenti intorno al modo col quale si è amministrata questa importante gestione delle ferrovice e al sistema seguito nei rapporti col bilancio dello Stato.

La Camera sa che le due amministrazioni ferroviarie governative, quella dell'Alta Italia e quella delle Romane, formavano una separata gestione amministrata in questo modo: che l'amministrazione speciale, faceva le spese col denaro costituente il prodotto lordo, e versava al Tesoro dello Stato il solo prodotto netto. Un regolamento del 23 giugno 1879 autorizzò quelle due amministrazioni speciali a provvedere ad alcune spese

LEGISLATURA XVI - 1ª SESSIONE -- tornata del 18 gennaio 1887 - DISCUSSIONI

con i proventi dell'azienda, salvo però a regolarizzare le spese fatte, domandandone entro un mese il rimborso al Ministero dei lavori pubblici il quale avrebbe dovuto provvedervi mediante mandati tratti sui fondi del suo bilancio.

Quel regolamento adunque permetteva al Governo di ordinare certi lavori all'amministrazione, e all'amministrazione di farli con i prodotti delle linee, con l'obbligo però di chiedere al Ministero, e al Ministero di fare il mandato di rimborso sui fondi stanziati in bilancio.

Questa questione è già venuta l'anno scorso davanti alla Camera, in occasione della discussione della legge di assestamento del bilancio 1885-86; e allora ha dato luogo ad una discussione piuttosto animata. Io vi presi parte, ma dichiarai che, siccome le risposte del Governo non erano allora complete, era impossibile recare un giudizio.

Nello scorso anno le somme riscosse e non versate al Tesoro, perchè adoperate in spese, erano indicate in lire 52,441,000.

La prima irregolarità grave commessa in codesta gestione fu che secondo il regolamento del 29 giugno 1879 la spesa doveva regolarizzarsi entro un mese; invece si andò innanzi per molti anni seguitando ad iscrivere nel bilancio consuntivo dello Stato fra i residui attivi quelle somme le quali erano già state spese.

Di questa irregolarità io non posso accusare in via principale il ministro dei lavori pubblici, perchè, evidentemente, se egli avesse avuto nel bilancio le somme necessarie per pagare, avrebbe pagato.

La responsabilità del fatto di non avere inscritte le somme necessarie per pagare ciò che era dovuto, a me sembra che risalga al ministro delle finanze il quale sapeva esistere delle somme le quali figuravano fra i residui attivi e non potevano versarsi nelle casse dello Stato perchè già

E del resto se anche questa responsabilità non risultasse dimostrata dal semplice ragionamento, risulterebbe chiara dal regolamento di contabilità il quale obbliga il ministro del Tesoro a far versare nelle casse dello Stato tutto ciò che è riscosso.

Per conoscere a fondo come è andata questa gestione, ci vorranno ancora molte ricerche, molte indagini, molti dati di fatto, i quali finora mancano. Pur tuttavia anche da quello che è detto nella relezione ministeriale risultano fatti molto caratteristici e molto gravi.

che " il ministro delle finanze ha dato in più riprese notizia di questa deficenza alla Camera., Ora mi permetta la Camera di leggere le poche righe colle quali si pretende che questa notizia fosse stata data nel 1883, e poi nel 1884; la Camera vedrà se era possibile ad alcuno, leggendo quelle dichiarazioni, di comprendere che con le medesime si denunziava l'esistenza di una deficienza di molti milioni.

La relazione che precede il conto consuntivo del 1883 contiene solamente queste poche parole. Essa dice che "tra le partite rappresentate da carte contabili vi erano 29,976,115 lire provenienti dalle strade ferrate dello Stato ottenute nel 1883, che oltre i necessari fondi di scorta servirono a provvedere alle spese previste in conto capitale, da regolarizzare sul bilancio passivo dei lavori pubblici a cui devono far carico.,

La relazione poi sul conto consuntivo del primo semestre 1884, a pagine 39, contiene questa spiegazione:

" Lire 38,163,552, parte di proventi delle ferrovie di proprietà dello Stato, ottenuta nel primo semestre 1884, che servi per provvedere a spese di costruzioni e acquisto di materiale in conto capitale, da regolarizzarsi coi fondi del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici.,

Ora io domando alla Camera se leggendo queste dichiarazioni del ministro, secondo le quali il credito era da regolarizzare coi fondi del bilancio del Ministero, dei lavori pubblici, si doveva intendere che questa regolarizzazione si doveva fare con dei fondi i quali non esistevano? E noti la Camera che non bastava nemmeno andare ad esaminare il bilancio dei lavori pubblici, come ho fatto io, e vedere se là ci fossero dei residui passivi corrispondenti. Perchè la legge del 23 luglio 1881 aveva stanziato dei fondi per lavori in conto capitale, sui quali ci era ancora un avanzo, non iscritto in bilancio, col quale si sarebbe potuto eseguire questa regolarizzazione quando realmente le spese fatte fossero state un acconto sopra tali stanziamenti.

La dichiarazione del ministro poteva intendersi in due modi diversi: una, naturalissima, la quale concordava perfettamente con le dichiarazioni del ministro, cioè, che quella somma riscossa e non versata potesse regolarizzarsi coi fondi del bilancio; e l'altra, per la quale si deveva immaginare che la regolarizzazione fosse da farsi con fondi non esistenti. Ciò posto, domando io se non Nel primo periodo di quella relazione si afferma | è logico che, per quanto si possa aver tendenza a

veder nero, si accetti per vera la soluzione più naturale. (Approvazioni).

Adunque, questa deficienza fu confessata solamente dopo il conto consuntivo del 1884-85, quando cioè era impossibile farne a meno: perchè, essendo finita la gestione governativa delle ferrovie, era impossibile pigliare i proventi delle ferrovie, per seguitare a pagare i lavori; e intanto c'erano i lavori fatti, gli appaltatori avevano da riscuotere, i mezzi da pagare mancavano; poste simili condizioni si può fare un gran merito di sincerità al ministro il quale venne alla Camera a dire: non posso più andare avanti: datemi i fondi! (Bene!).

Dalla relazione sul progetto ministeriale per i 90 milioni di maggiori spese non risulta di un dato molto importante, vale a dire: quanto di questi 90 milioni è debito per capitale, e quanto è debito per interesse. Evidentemente, gli appaltatori che non sono stati pagati per anni, avranno preteso l'interesse; e, siccome a molti di costoro non si è pagato neanche l'interesse, pretenderanno l'interesse sull'interesse. A quanto ammonti la cifra dell'interesse, non è detto. Trovo però alcuni indizii i quali possono far credere che sia assai grave. Per esempio per l'acquisto della piccola ferrovia Novara-Cava d'Alzo, il debito per capitale era di 632,056 lire, e consta dalla relazione, essersi cumulati tanti interessi, per lire 416,367.

A pagina 6 di questa stessa relazione, si parla di debiti per transazioni che sono state approvate nel 1883 e nel 1884. Per quale ragione, almeno per queste partite per le quali si era transatto, non si è chiesto al Parlamento il mezzo di poter pagare?

Tra questa relazione, poi, e i documenti che furono comunicati alla Camera nello scorso anno in occasione della discussione della legge d'assestamento del bilancio, e che erano annessi alla relazione dell'enorevole Laporta, c'è un punto ne quale mi sembra di vedere una grave sconcordanza. Questa relazione dell'enorevole Laporta, alle pagine 54 e 56, contiene un documento segnato col numero 5, nel quale si dichiara che le spese per costruzioni da regolarizzare erano di lire 43,638,526.

La relazione che precede il progetto di legge attuale, fa salire queste spese a 49,859,193. Sopra questa differenza di oltre a 6 milioni non ho niente a dire; vi saranno di mezzo liquidazioni ulteriori, interessi od altro.

Ma il documento dell'onorevole La Porta diceva che di fronte a quelle lire 43,638,526 stavano 15,980,000 lire comprese nei fondi stanziati con

l'allegato B alle convenzioni ferroviarie; in altri termini allora il Ministero diceva: io non ho bisogno di tutti i 43 milioni, perchè 15,980,000 lire mi sono già state accordate dalla Camera quando autorizzò le spese indicate nell'allegato B alle costruzioni ferroviarie.

Invece nel progetto che ora si presenta non solo i 43 diventano 49 milioni, ma non si fa più parola di detrarre quei 15 milioni che già vennero concessi con l'allegato B.

Ora io domando: è cambiata la destinazione di quelle lire 15,980,000? oppure l'aumento di previsione dall'anno scorso a quest'anno, invece di essere cresciuto solamente di 6 milioni, è cresciuto di 6 milioni più questi 15,980,000 lire? Questo è uno schiarimento che sarà opportuno di avere. (Bene!)

Un quarto fatto che mi sembra richiedere anche qualche spiegazione è questo.

La relazione che precede il progetto di legge, a pagina 14, valuta le scorte e gli approvvigionamenti consegnati alle Società nuove in queste somme, al 30 giugno 1885: Alta Italia, 30 milioni; Romane, 11 milioni; totale 41 milioni.

Risulta dalla relazione stessa, che nel corso dell'esercizio 1884-85, cioè nell'ultimo anno in cui durò la gestione governativa, questi approvvigionamenti furono cresciuti di 7,900,000 lire per l'Alta Italia, di 2,700,000 lire per la rete delle Romane. Ora, la relazione diligentissima della Commissione del bilancio, opera del nostro egregio collega Romanin-Jacur, a pagina 186 contiene un documento nel quale le scorte consegnate alle Società sono stimate in questo modo: consegnate alla Mediterranea, 22 milioni; all'Adriatica 11 milioni, totale 33 milioni.

Secondo questi due documenti nello stesso giorno 30 giugno 1885 le scorte apparirebbero, secondo gli inventari dello Stato, del valore di 41 milioni, secondo i conti con le società di 30 milioni circa; una differenza cioè di 7,958,000 lire.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non è compreso il materiale metallico.

Giolitti. Tanto la tabella della relazione Romanin-Jacur, quanto la relazione che precede il progetto di legge parlano di approvvigionamenti e scorte; parmi quindi naturale che chi legge ritenga trattarsi della stessa cosa.

Ma d'altra parte io mi limito a questo punto a domandare schiarimenti; sarò ben lieto di dare occasione all'onorevole ministro di dimostrare che la contradizione non esiste.

Del resto io avevo supposto che la spiegazione della differenza potesse esser questa; che siccome l'allegato C, ai capitolati delle convenzioni, sta-

bilisce che gli approvvigionamenti si debbono rilevare dalle società a prezzo di magazzino per ciò che non eccede i bisogni di un anno e mezzo, e che l'eccedenza si paghi al valore di piazza, così poteva la differenza nascere da questa diversità nei criteri di stima.

Questa diversità nei criteri di stima poteva forse consigliare a non crescere tanto gli approvvigionamenti.

Secondo le convenzioni si aveva l'obbligo di consegnare scorte e approvvigionamenti (per esempio alla Mediterranea) per 21,000,000; mentre secondo la tabella annessa alla relazione Romanin-Jacur ne sarebbero state consegnate per il valore di 24,637,223.

Non intendo però fare di questo grave censura, perchè può darsi che l'amministrazione abbia creduto che il valore fosse minore, e siasi quindi ritenuta in obbligo di abbondare per non trovarsi sprovveduta al momento della consegna.

Infine il ministro delle finanze propone che questa somma di 90,766,000 sia messa a carico del conto dei residui 1885-86 e retro.

Vi è però una difficoltà; ed è che questo conto, sul quale si vorrebbero far gravare i 90 milioni, è già in disavanzo.

E lo dimostro.

La relazione sul conto consuntivo del 1885-86, a pagina 58, dimostra che il totale dei residui attivi supera il totale dei residui passivi di 24 milioni.

Ma la stessa relazione a pagina 40, dice che fra i residui attivi vi sono 27 milioni inesigibili. Evidentemente se da + 24 si leva - 27 resta - 3 che costituisce il disavanzo ammesso dall'onorevole ministro delle finanze.

Io credo che le partite inesigibili siano di più, ma è una dimostrazione che ora sarebbe fuori di posto e mi riservo di farla, occorrendo, altra volta.

Ma non posso a meno di notare un altro fatto ed è questo: che il consuntivo ultimo dell'anno scorso 1885-86 ci dimostra che, per quanto riguarda le entrate e le spese effettive, succede questo fenomeno: che sui residui passivi si è pagato il 65 per cento, mentre sui residui attivi si è riscosso il 33 per cento. Questo è anche un elemento del quale bisogna tener conto, quando si voglia valutare l'intrinseco valore di questi residui.

Dunque noi abbiamo un'attività inferiore di 3 milioni alle passività e con 50 per cento di meno di probabilità di riscossione di quel che i residui passivi abbiano probabilità di pagamento. Di-

chiaro però fin da ora che siccome nel suo disegno di legge il ministro delle finanze non domanda altri fondi, io voterò per questa parte finanziaria l'articolo come ci è proposto perchè mi parrebbe poco regolare che il Parlamento accordasse fondi non richiesti dal Ministero.

Ma, mi domanderete, come farà il Ministero? La spiegazione è semplicissima.

Ho già detto in principio del mio discorso che sul prezzo del materiale mobile di 265 milioni, ne furono spesi nel 1885-1886, 101 per costruzioni, 5 per le spese dell'allegato B; ne restano dunque 159, dei quali parte sono iscritti nel bilancio al relativo capitolo e parte figurano nel conto di cassa fra i debiti di tesoreria.

Ma, ad ogni modo, siano iscritti in un luogo o in un altro, sono nelle casse dello Stato; e quindi il ministro delle finanze potrà per quest'anno far comodamente fronte al servizio di cassa.

È evidente però che quando verranno in pagamento le opere ordinate in esecuzione della legge sulle Convenzioni, quando si dovrà far fronte a quelle spese che sono prevedute nell'allegato B, bisognerà trovare qualche altro mezzo per farvi fronte, perchè il capitale riscosso per quelle speso sarà stato adoperato a pagarne delle altre.

Del resto non ho il minimo dubbio che l'onorevole ministro delle finanze troverà modo, prima che giunga quel giorno, di far entrare nelle casse dello Stato qualche altra somma o sotto forma di cauzione per qualche contratto o sotto forma di anticipazioni di altra natura. (Si ride).

Ho creduto opportuno di ricordare fin da ora alcuni dei fatti che risultano dalla relazione sul progetto di legge. Quando intorno ad esso si abbiano dati e notizie più complete sorgerà forse la opportunità di molte altre osservazioni.

L'onorevole ministro delle finanze nella sua esposizione finanziaria disse che quelle erano conseguenze deplorevoli dell' esercizio governativo delle strade ferrate.

Non sono partigiano dell'esercizio governativo ed ho votato l'esercizio privato, ma non amo di vedere accusare neppure un sistema di colpe delle quali egli sia innocente. Se si fossero iscritte in bilancio le somme per le costruzioni, se si fosse iscritto ciò che era necessario per i vari servizi, l'esercizio governativo non poteva dare questi risultati. L'esercizio governativo ebbe un solo torto: quello di lasciare disponibili dei danari, dei quali si poteva disporre senza venirlo a dire alla Camera (Commenti).

Il secondo fatto di grande importanza il quale richiama nella discussione del bilancio dei lavori

pubblici l'attenzione del Parlamento e del paese, è quello delle maggiori spese fatte per le costruzioni ordinate dalle leggi del 1879 e del 1882.

Su questo argomento la Commissione del bilancio non è stata avara di domande; ne ha fatte molte la Sotto commissione, ne ha fatte molte il diligentissimo relatore, ne ha fatte la Commissione generale: ma non siamo riusciti a sapere precisamente che cosa si sia speso, quali somme si siano impegnate. Si dice nella risposta del ministro inserita nella relazione dell'oncrevole Romanin-Jacur, a pagina 52, che si sono fatti lavori per 520 milioni circa. E si parla ivi di impegni presi per un miliardo e 26 milioni. Non è detto per quali opere. Si dice infine che nel 1886-87 si faranno lavori per 150 milioni, se ne pagheranno 102.

È certo adunque che vi è un debito, è certo che questo debito crescerà nell'esercizio corrente, è certo che si fanno delle opere per le quali non ci è il fondo necessario al pagamento.

Quando cominciò questo sistema d'impegnare spese al di là degli stanziamenti? Di spendere somme le quali non sono iscritte in bilancio e al di là di quanto si è deliberato di inscrivere?

Cominciò con la legge del 5 giugno 1881, la quale autorizzò a richiedere all'appaltatore delle anticipazioni infruttifere. Venne poi la legge del 5 luglio 1882 la quale diede facoltà di stipulare anche l'interesse del 5 per cento su una parte delle somme che l'appaltatore avesse anticipate. La tabella n. 22 allegata alla relazione Romanin-Jacur dimostra che ascenderebbero a 133 milioni nel loro ammontare totale i contratti per i quali si è chiesta l'autorizzazione; di questi 133 milioni, 42 si riferiscono a contratti stipulati durante la gestiene dell'onorevole Genala.

È pregio dell'opera ed è dovere di giustizia lo stabilire ben chiaramente a chi risalga la responsabilità di questo sistema di chiedere anticipazioni di fondi dagli appaltatori.

L'onorevole Baccarini, che allora era ministro dei lavori pubblici, ha voluto fare un taglio ben netto intorno a questa responsabilità, e nella seduta del 22 giugno 1882 quando si discuteva se tale sistema fosse buono o cattivo, ha detto così: "stabilito che si potesse tentare questa forma la quale non danneggiava la finanza, (e l'onorevole ministro delle finanze, che per me è un Vangelo, me ne assicurava;) io mi sono messo all'opera ed ho ricorso a questo espediente che metteva il denaro immediatamente a mia intera disposizione in tempo relativamente breve.

Il ministro dei lavori pubblici era perfetta-

mente logico e faceva il suo dovere; egli pensava alla necessità di accelerare le costruzioni ed acce tò dal ministro delle finanze l'offorta di un sistema che gli dava questa possibilità. La quistione della convenienza finanziaria era di competenza del ministro delle finanze, ed egli la lasciava intera al medesimo.

Vediamo ora quali sieno le ragioni per le quali il ministro delle finanze allora adottò quel sistema. Queste ragioni egli le ha riassunte in modo chiarissimo e breve nella seduta del 25 giugno 1882 dicendo così: " il concetto, per delinearlo in una forma sintetica; è questo: l'amministrazione dei lavori pubblici per ciò che concerne l'amministrazione delle ferrovie si costituisca in una azienda separata; riceva 60 milioni sul bilancio dello Stato, nè più nè meno; si rigiri intorno a questo circolo, procuri pure di avere delle anticipazioni e degli sconti, si valga di qualunque economia e dei fondi disponibili, e con tutti cotesti mezzi che la legge autorizza si impegni ad accelerare i lavori., E adunque la finanza la quale per non lasciar figurare sul bilancio più di 60 milioni all'anno, ha costretto il ministro dei lavori pubblici a rigirarsi intorno a questi 60 milioni, a far debiti in qualunque somma purchè nel bilancio non si vedessero se non questi 60 milioni; quasichè i debiti fatti dal ministro dei lavori pubblici non, fossero pure debiti dello Stato. (Senso).

Quali sono state le conseguenze di questo sistema?

Elementi per un calcolo preciso non li abbiamo; l'articolo ottavo della legge 25 luglio 1882 prescrive che al bilancio dell'entrata e della spesa si alieghi la dimostrazione della somma da figurare in ciascuno degli esercizi successivi distinti per capitale ed interessi; ma quest'articolo non fu eseguito; quindi le somme impegnate per interessi noi non le conosciamo; solamente abbiamo una risposta del ministro dei lavori pubblici, il quale dice che a tutt'oggi non ha pagato niente.

È questa una magra consolazione, poichè ci dimostra soltanto che tutto quanto si è speso per interessi è ancora da pagare.

Sia però che l'interesse si stipuli, sia che non si stipuli, la conseguenza pratica è la stessa: l'appaltatore il quale va all'asta, e sa che dovrà anticipare il danaro, se ha la promessa dell'interesse ne terrà conto, e farà un ribasso maggiore, se non ha promessa di interesse farà un ribasso minore; quindi, praticamente, dare o non dare un interesse all'appaltatore viene allo stesso risultato finanziario.

Questo sistema di chiedere all'appaltatore che

vi faccia delle anticipazioni siano esse fruttifere o siano infruttifere produce delle conseguenze molto gravi.

In primo luogo una parte della somma che il Parlamento stanzia per costruzioni ferroviarie va a pagamento di interessi.

Supponiamo che sui 133 milioni di contratti nei quali si chiesero anticipazioni, si abbia avuto per tale ragione un minore ribasso d'asta del 10 per cento, sono già 13 milioni stanziati per opere i quali non servono che a pagare copertamente interessi di debiti. Evidentemente l'appaltatore il quale non trova danaro se non al sette, all'otto, e spesso anche al dieci per cento, bisogna che trovi compenso a questo saggio d'interesse nel contratto che fa col Governo.

Equeste anticipazioni non sono per breve tempo. Dalla tabella annessa alla relazione della Commissione del bilancio risulta che vi sono delle anticipazioni le quali corrono fino al 1897.

Succede in secondo luogo che in questo modo si assorbe il capitale del quale dispongono gli appaltatori, e quindi la concorrenza viene a scomparire o almeno a diminuire gradatamente.

Succede inoltre che quando gli appaltatori vi hanno anticipato tutto il capitale di cui disponevano, non possono più tirare innanzi, e sospendono i lavori. Ne abbiamo avuti dolorosi esempi in tutto le parti d'Italia.

Aggiungo che io credo poco deceroso per lo Stato l'emettere di questi buoni, i quali rappresentano lavori fatti e non pagati per mancanza di fondi da parte del Governo, bueni che girano per tutte le borse e per tutte le banche; credo intine che finanziariamente sia il peggiore degli errori il chiedere delle anticipazioni a chi deve prendere il danaro all'8 per cento almeno, mentre il Governo trova credito al 4 per cento.

Questo sistema che nel 1882 il ministro delle finanze ha creduto utile e conveniente, eggi è stato respinto all'unanimità dalla Commissione generale del bilancio; ed io spero che ne vedremo presto la fine.

Come adunque, scartati questi mezzi indiretti e poco convenienti, provvederemo noi alle costruzioni?

Nelle Convenzioni ferroviarie è trattato anche questo argomento delle costruzioni ferroviarie. Quelle Convenzioni io le ho votate perchè era convinto, come lo sono ancora, che l'esercizio delle ferrovie possa utilmente affidarsi all'industria privata

Assumo la responsabilità, per la parte piccolissima che mi tocca, di quel voto; ma intendo di fare una distinzione ben netta fra ciò che è conseguenza necessaria della legge, e ciò che è conseguenza del modo con cui la legge viene eseguita.

Non recherò qui delle piccole lagnanze intorno al servizio delle ferrovie. Credo anzi che sia equo e giusto il tenere conto alle società, e specialmente a quelle le quali sono costituite da poco tempo, delle difficoltà di un primo impianto. Credo equo, ad esempio, tenere conto alla società Mediterranea delle difficoltà di organizzare il servizio in una rete ricomposta con linee tolte a tre diverse amministrazioni, e con impiegati provenienti pure da tre amministrazioni diverse; come ò equo tenere conto a tutte delle difficoltà nascenti da tariffe nuove.

Credo ancora che sarebbe un errore il trattaro le società come nemiche, mentre gli interessi legittimi di queste società si conciliano perfettamente con quelli dello Stato.

Allo Stato interessa che queste società siano floride, ma che lo siano per una buona amministrazione, non per larghi affari che riescano a concludere.

Lo Stato deve, a mio avviso, trattare lo Società con una larga equità; ma per poter essere equi bisegna essere forti.

Un controllo non pedante ma efficace, credo sia uno dei migliori mezzi, per fare che le Società amministrino bene. Chiunque abbia avuto a dirigere una amministrazione sarà persuaso di ciò.

Coloro i quali desiderano di veder continuare il sistema dell'esercizio privato delle ferrovie, debbeno desiderare che ci sia un controllo efficace sopra di esso affinchè il paese sia soddisfatto del servizio e affinchè Parlamento e paese siano convinti della perfetta regolarità delle amministrazioni ferroviarie.

Non bisogna dimenticare, che il giorno in cui il Parlamento si convincesse, che l'esistenza di queste Società è dannosa allo Stato, troverebbe nei contratti stabiliti dei mezzi efficacissimi per distruggerle in breve tempo. (Commenti).

Ora a me sembra di vedere qualche indizio di insufficiente controllo.

In primo luogo, il controllo dei prodotti è mancato nel primo anno. La Camera sa che spetta allo Stato il 27 e mezzo per cento del prodotto lordo dell'esercizio delle ferrovie; perchè lo Stato sia certo che gli sia pagato intero il suo 27 e mezzo per cento, deve sapere quale è stata la cifra totale del prodotto stesso. Il ministro in una risposta inserita a pagina 25 della relazione del-

l'onorevole Romanin-Jacur dichiara che gli uffizi del controllo sono stati organizzati in questi ultimi mesi.

Lodo il ministro di averli organizzati ora; mi duole di non poterlo lodare ugualmente, per non averli organizzati a suo tempo.

Non diffido delle Società in questo senso, che esse versino al Governo meno di quello che devono versare; ma evidentemente ci possono essere delle questioni, ed anche gravi, sul punto di vedere se certi proventi facciano parte o no di quel prodotto che deve esser diviso fra lo Stato e le Società.

Il controllo deve sempre esistere anche quando si ha la più profonda convinzione, che la Società paga ciò che deve.

Un altro dubbio pure sorge a chi esamina i versamenti fatti dalle Società nell'esercizio 1885 e 1886.

Le Società devono versare allo Stato il 27 e mezzo per cento del prodotto lordo ad ogni bimestre. Ora dal conto consuntivo del 1885-86, risulta che la quota accertata spettante allo Stato durante quell'esercizio fu di lire 54,055,891 delle quali furono versate solamente 43,897,675 lire. Restano dunque da versare 10,158,216 lire, vale a dire più di un bimestre. Può darsi che negli ultimi due mesi il prodotto sia stato maggiore, ma è poco probabile, perchè nei mesi di maggio e di giugno suole avverarsi un movimento eccezionale. Ad ogni modo domando questo: è ben certo che sopra questi prodotti non si sia cominciato a fare qualche spesa? Questo mi parrebbe un fatto gravissimo.

Sopra altro punto poi sembrano pure insufficienti i controlli. Ecco di che si tratta.

Le Società hanno le amministrazioni di due reti ben distinte: la principale e la secondaria.

Per l'esercizio della rete secondaria ricevono un compenso così composto: il 50 per cento del prodotte lordo, più tre mila lire a chilometro tutte le volte che il prodotto lordo non raggiunga le 15 mila lire. Lo Stato inoltre versa ai fondi di riserva una somma equivalente del 10 per cento del prodotto lordo.

Secondo la nostra legge di contabilità e secondo le convenzioni, come si sarebbe dovuto inscrivere in bilancio il prodotto della rete secondaria, e la spesa per l'esercizio della medesima?

Durante il corso di ogni anno le Società avrebbero potuto forse, per una larga interpretazione, ritenersi il 50 per cento loro assognato in correspettivo. A fine d'anno si sarebbe dovuta fare la liquidazione e lo Stato avrebbe pagato alle

Società le tre mila lire a chilometro, e ai fondi di riserva il 10 per cento.

Invece tutto questo non si fa e dal bilancio che stiamo discutendo, come da quello dell'entrata, risulta che le Società si trattengono l'ammontare totale dei compensi ai quali credono di avere diritto sui prodotti: non s'iscrive cioè nulla in entrata e non si scrive in spesa se non la differenza in più da pagare alle Società.

A me questo sistema non sembra accettabile per molte ragioni:

1º perchè è contrario alla legge di contabilità che vuole segnato in entrata tutto ciò che spetta allo Stato ed in spesa ogni somma della quale lo Stato sia debitore;

2º perchè è contrario ad un precetto il quale vieta di fare le spese coi prodotti;

3º perchè si sopprime per intero il controllo della Corte dei conti sopra questo argomento.

Le Società tenendosi ogni cosa e lo Stato pagando solo il soprappiù quando occorra, il pagamento delle lire 3000 a chilometro e del 10 per cento ai fondi di riserva non vien fatto nella forma regolare di un mandato, e quindi sfugge al controllo della Corte dei conti.

Più grave mi sembra ciò che risulta riguardo alla gestione dei fondi di riserva. L'articolo 5 della legge 27 marzo 1885 che approvò le convenzioni ferroviarie dice così: "Saranno allegati 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. "Questa disposizione di legge non è stata eseguita. Però il relatore della Commissione del bilancio ha fatto richiesta di quei dati e li uni alla sua relazione della quale forma l'allegato 9.

Questa tabella, trasmessa dal Ministro delle finanze, è tutto quanto si può immaginare di più incompleto. Si parla di una entrata dei fondi di riserva di 7,348,000 per l'esercizio 1886-87, indicando separatamente quale quota ne spetti a ciascun fondo di riserva o a ciascuna rete, ma senza indicare neppure i cespiti dei quali la presente entrata si formi. Ora il solo 10 per cento del predotto lordo inizialo per la Mediterranea e l'Adriatica e il 15 per cento per la Sicula, che forma il cespite principale ma non unico dei fondi di riserva, forma già una entrata di 22,475,000 lire. La spiegazione di una discrepanza così forte non è difficile a trovare. La indico io senza aspettarla. Il ministro ha già supposto che le Società si trattengano l'interesse dei 265 milioni, prezzo del materiale mobile, che deve pagarsi sopra questi fondi di riserva. E però

uno strano bilancio questo che ci si dà, in cui si suppone già pagata la principale spesa e non si segna neppur più in entrata la corrispondente somma, indicando solo ciò che, dopo pagata quella spesa, rimane di sopravanzo.

I fondi di riserva sono composti del 10 per cento dal prodotto iniziale e da altri cespiti minori indicati dalle Convenzioni. Quanto abbiano fruttato o si prevede che possano fruttare non si dice affatto; si segna una cifra in blocco.

Ma vi è cosa ancor più grave ed è che queste cifre le quali ci vengono date dal ministro delle finanze non concordano con le cifre che le Società Mediterranea e Sicula hanno indicato ai loro azionisti nei rendiconti dei rispettivi Consigli di amministrazione. Per l'Adriatica nulla può dirsi poichè si ha il rendiconto del solo secondo semestre 1885.

Per esempio la Società Sicula (ne cito una sola per non andar troppo in lungo) nel resoconto agli azionisti per il 1885-86 (che ho qui sott'occhio) dice che al 30 giugno 1886 sopravanzavano 636,299 lire. Il ministro delle finanze invece dice che sopravanzavano 771,850 lire. Di questa sconcordanza non vi sono che tre spiegazioni possibili: o non sono esatte le cifre date dai Consigli di amministrazione ailoro azionisti, o non sono esatte le cifre date a noi, o vi è contestazione tra lo Stato e la Società intorno all'entità delle somme che si trovano nei fondi di riserva.

Lascio da parte le prime due ipotesi perchè troppo gravi, e ragiono esclusivamente sulla terza cioè che ci sia un disaccordo. E in questa ipotesi non posso fare a meno di dire che è pure assai grave che alla fine del primo anno di esercizio si sia già in disaccordo sulla cifra del danaro che si trova nei fondi di riserva.

I fondi di riserva sono danaro dello Stato amministrato dalle Società: e mi par strano che tra proprietario ed amministratore si sia in disaccordo fin dal primo anno sulla somma che resta.

Ma queste sono questioni alquanto secondarie. Mi preoccupo assai più dell'andamento di quella parte di rapporti fra lo Stato e le Società che riguarda le costruzioni delle strade ferrate.

Nella Commissione che esaminò le convenzioni ferroviarie, delle quali avevo l'onore di far parte, vi furono gravissime esitazioni su questo punto e credo di poter affermare che, senza distinzione di partito, forse neppure uno dei componenti quella Commissione sarebbe stato disposto a concedere al Governo libera facoltà di contrattare senza efficaci garanzie; il Governo si rese conto così bene della necessità di queste

garanzie che accettò di iscrivere nella legge quelle che la Commissione consigliò.

In allora si spiegò ben chiaramente questo concetto, del quale vi ha già parlato l'onorevole Saporito, cioè che nessun obbligo, nessun impegno assumeva il Governo di fare contratti di costruzione con le società; nè impegno legale, nè impegno morale; anzi l'onorevole ministro Genala nella seduta del 2 febbraio 1885 dichiarava:

"Con questa legge il Governo si apre due vio avanti a sè, e gli rimane anche quella degli appalti in condizioni migliori perchè agli altri concorrenti si aggiungeranno le tre società esistenti.,

Dunque erano bene intesi Governo, Commissione e Parlamento in questo concetto: che nessun privilegio, di nessuna specie, si accordava alle società e che il Governo doveva mantenere intatta e piena la sua libertà d'azione.

Vediamo ora come venne mantenuta questa libertà di azione.

Quali siano ora le costruzioni in corso, l'ho già detto, non lo possiamo sapere, perchè il ministro nella dichiarazione inserita a pagina 73 della relazione dell'onorevole Romanin-Jacur, ci parla di un miliardo e 26 milioni di layori per i quali sarebbe stata impegnata la spesa; esso dice però che di lavori eseguiti ne abbiamo per 520 milioni; così stando le cose gli impegni assunti per il futuro dovrebbero essere per 506 milioni. Invece quando si risponde al quesito 7º della Commissione del bilancio, inserito a pagina 15 dell'allegato alla relazione, si dice, che, pel quinquennio futuro sono impegnati solo 280 milioni.

La differenza è grande, e non ne ho trovata la spiegazione. Questo è certo però che dopo le convenzioni c'è stato un grande rallentamento negli appalti per le costruzioni ferroviarie. La risposta del ministro al quesito 11 della Commissione del bilancio (che si trova a pagina 21 dell'allegato) dimostra che dopo le convenzioni si sono fatti dei contratti d'appalto per 47 milioni; però di questi 47 milioni solo 24 si riferiscono a costruzioni di tronchi di linee, gli altri si riferiscono a provviste di materiale od altro, ma non a costruzioni di linee.

Adunque dopo le convenzioni, in venti mesi, si sono fatti appalti di tronchi di linee pel valore di 24 milioni. In quale epoca gli appalti stessi si siano fatti non è dette, perchè la tabella inviata alla Commissione, e distribuita alla Camera, non indica le date degli appalti.

Quindi io non posso dire nemmeno se questi appalti per 24 milioni siano stati fatti nei primi

giorni dopo le convenzioni, e fossero quindi esecuzioni di ordini già dati prima, o se siano stati fatti dopo. Questo solo è certo che dopo le convenzioni gli appalti si sono fermati.

Per qual ragione? Io non ne so trovare altra all'infuori di quella detta dall'onorevole Saporito, cioè l'intenzione del Governo di dare tutte le costruzioni alle Società.

Questo intendimento non dico che sia contrario al testo della legge, ma credo di poter affermare che è contrario all'intendimento della maggior parte di coloro che votarono le convenzioni, come è contrario alle dichiarazioni fatte dal Governo quando le convenzioni stesse si stavano discutendo. Le Società si dovevano aggiungere agli altri concorrenti, ma non dovevano escluderli.

Vediamo come si procede anche nell'ordinanamento amministrativo di questo servizio.

Il primo atto che indicò un indirizzo netto e chiaro, fu la soppressione della direzione generale presso il ministero e la creazione di un ispettorato generale in cui tutti i servizi vennero concentrati.

La creazione di un ispettorato era ordinata dalle leggi sulle convenzioni, ma il concentramento in tale ufficio di tutte le attribuzioni del Governo in materia di ferrovie, è stata opera del ministro.

Ora quando tutto il servizio dell'esercizio e delle costruzioni si concentra in un ufficio di ispettorato, mi par chiara la conseguenza, che colui il quale organizza così il servizio, intende di limitare l'azione del Governo ad una azione di ispezione su ciò che faranno gli altri. E, di fatti, come logica conseguenza immediata, il Governo passò alle Società tutto il servizio delle costruzioni, della vigilanza e degli studi; e la parte migliore del personale, degli ingegneri addetti alle costruzioni, è diventato personale sociale. Dopo impiantato così il servizio si cominciò a trattare con le Società, quando il Governo era in tale condizione, da non poter più costruire da sè, non solo, ma da non aver più mezzo nè per fare studi, nè per esercitare una diretta ed efficace vigilanza.

Questo fatto ha eccitato una diffidenza grandissima sull'avvenire delle costruzioni: perchè ora siamo giunti a questo punto, che: o si dovrà accettare qualunque patto venga offerto, o bisognerà ricostituire gli uffici che si sono distrutti. Questo abbandono della parte migliore del personale degli ingegneri delle costruzioni, vi metterà anche nella impossibilità di giudicare se sian buoni o cattivi i patti che le società vi offriranno; perchè colui il quale non ha mai nè studiata, nè costruita una linea,

non sarà mai giudice competente della bontà dei progetti, e della convenienza dei prezzi.

Io credo che le società possano dare al Governo un utile concorso nelle costruzioni; credo che si possano accettare alcuni contratti con le medesime, là dove la concorrenza libera non basta; ma mi ricuserei di approvare un monopolio delle costruzioni.

Non posso dimenticare che le società, costruendo male, hanno mezzo di realizzare dei guadagni tanto lauti, da compensarle di qualunque perdita la quale derivi da un cattivo esercizio; non posso dimenticare che le società non hanno alcun interesse a provvedere alle esigenze militari; non posso dimenticare che esse farebbero le linee solamente là dove esse possono dare un prodotto, e farebbero ultime le linee nei paesi che ne hanno più bisogno; non posso dimenticare che i mali di una cattiva costruzione da parte delle società, non cadono sulle società stesse, ma sui fondi di riserva che devono provvedere alle grandi riparazioni (Benissimo!).

Ed i fondi di riserva sono denari dello Stato. (Commenti).

Non posso dimenticare che il controllo del Consiglio superiore dei lavori pubblici si esercita quasi sempre sopra i piani ad esso presentati, e a tavolino, poichè i membri di questo Consiglio assai di rado si trasferiscono sul luogo, e non fanno mai accurati studi sul terreno (Bene!).

Nè basta a tranquillizzare su questo punto la considerazione che intesi fare più volte, che cioè lo Stato, quando l'utile della Società eccede il 7 e mezzo per cento, preleva la metà. C'è una disposizione la quale molte volte si dimentica, ed è che secondo le convenzioni lo Stato prende parte degli utili soltanto allora che i medesimi si distribuiscono agli azionisti, mentre tutto ciò che vien messo nel fondo di riserva non è diviso con lo Stato; solo quando questa lo preleva dalla riserva per distribuirlo agli azionisti, dà il 10 per cento allo Stato.

Se si fa un cattivo contratto con la Società, e si permette un lucro al di là della misura legittima, si mette la Società in questa condizione eccezionalmente buona: di potersi costituire un tal fondo di riserva da non aver più bisogno di grandi cure o di ottima amministrazione per dare sempre un largo dividendo agli azionisti; il 7 e mezzo per cento costante, oggi che si stenta a trovare il 4 per cento negli altri impieghi di capitali, mi parrebbe già un risultato eccessivo.

Alle Società si possono affidare gli studii, la vigilanza sugli appalti e le costruzioni.

Gli studii, come vi ha già ricordato l'onorevole Saporito, furono affidati, si può dire, tutti alle Società; e difatti, dal rendiconto che fa la Società della Mediterranea ai suoi azionisti si rileva che essa ha il seguente personale addetto alle costruzioni: 1º personale proprio della Società, 84; 2º personale ceduto dal Governo, 423; 3º personale straordinario assunto ora dalla Società per le costruzioni, 226; in totale 733 impiegati, ingegneri, od altro, non è detto, i quali lavorano per conto del Governo.

Ora io domando; come è pagato questo personale? Chi ne fissa le mercedi? Chi sorveglia se lavora sempre per conto del Governo?

La Società Sicula segna nei suoi rendiconti un credito verso lo Stato, per studi di nuove costruzioni, di 899,619 lire; e questa non è una indicazione ipotetica perchè figura nel bilancio, in base al quale fu stabilito il dividendo degli azionisti.

Ora il regolamento per le costruzioni è stato pubblicato il 17 gennaio 1886; è andato necessariamente in vigore qualche tempo dopo. Quel conto della Società si chiude al 30 giugno 1886; adunque in pochi mesi, per soli studi, la Società Sicula, la quale rappresenta meno di un decimo di tutto le linee d'Italia, sarebbe già creditrice di 899,000 lire.

E notiamo il modo, alquanto strano, col quale questo credito si accerta e si liquida.

Il rendiconto della Società dichiara che avendo il ministro manifestata l'intenzione di affidare alla Società la costruzione di parecchie linee, invitò la Società stessa ad esaminare i progetti ed a dichiarare se le convenivano, o no. Noi, soggiunge la relazione, abbiamo fatto eseguire gli studi; questi studi. diretti a vedere se conviene, o no il contratto, costano 899,000 lire, lo Stato ce le pagherà., (Movimenti in vario senso).

Quali sono i patti, stipulati con le Società, circa il prezzo e il modo di pagamento di codesti studi?

Ecco un quesito, che si è proposto la Commissione generale del bilancio; la quale chiese al ministro i contratti, dai quali risultasse quali patti si fossero stipulati con le Società.

Il Ministero risponde questo: "le Società eseguiscono gli studi e completano i progetti per conto del Governo e verranno compensate mediante il rimborso delle spese, effettivamente sostenute e debitamente giustificate. "Nessuna stipulazione adunque nè di prezzo, nè di modo per accertarlo.

Ho voluto esaminare il regolamento sulle costruzioni per vedere se quelle garanzie, le quali non sono stipulate nel contratto, fossero, per caso, già scritte nel regolamento.

Ebbene l'articolo 42 di questo regolamento del 17 gennaio 1886 dice, che lo Stato paga le spese che le Società comprendono nei loro stati mensili. In qual modo questi stati si controllino non è detto.

Un altro servizio che si può affidare alle Società è quello della vigilanza sugli appalti. Su questo punto il ministro Genala, quando si discutevano le convenzioni ferroviarie, nella tornata del 3 febbraio 1885, spiegava ben chiaramente quali erano gl'intendimenti del Governo e diceva:

"Come la Camera sa, ci sono delle linee iniziate in alcuni tronchi, mentre altri tronchi non sono ancora appaltati. Ora supponga la Camera che si diano le costruzioni di tronchi non appaltati alle Società ed in mezzo a questi ci sia un piccolo tronco già cominciato: non si può dare alla Società che ha assunto la costruzione dei due tronchi estremi, la direzione del tronco intermedio?

Come la Camera vede il ministro prevedeva allora in modo molto ristretto l'uso di questa facoltà, la considerava, cioè, come una facoltà assolutamente eccezionale. Ora leggete la risposta del ministro e vedrete che di questa facoltà si è fatto un uso larghissimo e non solamente dove si siano già fatti appalti alle Società, ma in linee interamente appaltate ad altri e che seno quasi alla fine della loro costruzione.

La Commissione del bilancio ha chiesto anche qui: quale corrispettivo avete pattuito con le ocietà per l'esercizio di questa vigilanza?

È naturale che le Società non eserciterann , la vigilanza per far piacere al Governo, ma ci dovrà esser un compenso.

La risposta data, e inserita nell'allegato alla relazione della Commissione prova due cose: 1º che non si è fatto nessun contratto; e si ignora quanto si pagherà; 2º che sulle strade è rimasto lo stesso personale che già v'era il quale viene pagato con gli stessi stipendi di cui prima godeva.

Ora o domando: per venire a questo bel risultato di avere le stesse persone che vigilano gli stessi appaltatori, c'era proprio bisogno di passare questo personale alle Società e mettere esso come intermediarie?

Che ragione vi è perchè il Governo anzichè continuare a valersi egli direttamente di quegli impiegati li passi alle Società affinchè queste se ne servano per sorvegliare l'appalto fatto dal Go-

verno, e poi chiedano al Governo stesso il rimborso delle spese da esse fatte?

Questo mi pare un ordinamento così strano che non riesco a spiegarmene la ragione.

E non è solamente un ordinamento strano; è anche un ordinamento pericoloso, perchè quale interesse ha la Società di fare che l'appaltatore spenda poco?

A fare che si spenda poco non ha nessun interesse; ne ha due invece a fare che si spenda molto. In primo luogo, se la strada è costruita con un gran lusso di opere, sarà sempre un tanto di meno di manutenzione, e sarà più facile l'esercizio. Eppoi (non voglio fare supposizioni strane, ma gli ordinamenti debbono essere fatti supponendo la possibilità di abusi), le Società si trovano, rimpetto al Governo, in questa condizione, che più pagherà lo Stato agli appaltatori, e più saranno giustificati i prezzi che la Società domandi per altri tronchi simili. (Commenti).

Per me, adunque, è poco soddisfacente, e il modo con cui si fa lo studio, ed il modo con cui si vigila.

È meno soddisfacente ancora il modo col quale si intende di costruire per mezzo delle Società.

Sono passati venti mesi dalla pubblicazione delle Convenzioni, e non abbiamo ancora un capitolato normale che regoli le varie forme di rapporti fra lo Stato e le Società. Intende forse il Governo di non fare neppure questo?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ci è. Giolitti. Non è pubblicato.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Pubblica-tissimo.

Giolitti. Ci sarà negli archivi del Ministero dei lavori pubblici, ma pubblicato, che io sappia, no, salvo che si tratti di pubblicazione fatta in questi giorni.

I contratti colle Società si possono fare in due modi: od a rimborso di spesa, od a prezzo fatto. È evidente che il rimborso di spesa non può essere se non un mezzo assolutamente eccezionale. Il dire ad una Società: costruite, spendete come volete, pagherò io: sarebbe la peggiore forma di contratto qualora si applicasse su larga scala. La Società, in questo caso, si troverebbe in quella identica posizione, che ho detto poco fa: avrebbe interesse a fare spendere più che si può.

Eppure finora colle Società non si sono stipulati che due contratti, e tutti due a rimborso di spesa.

Quanto al prezzo fatto, credo anch'io che sarebbe più conveniente, ma è una forma di con-

tratto nel quale l'esperienza ci ha dimostrato la necessità di andare molto cauti. Senza diffidare delle Società, bisogna partire da questa premessa, che esse pensano prima all'interesse proprio e poi a quello dello Stato. (Movimenti).

È quindi necessario, se si vuole ricorrere a questo mezzo, che sia organizzato fortem ente il servizio di sorveglianza.

Ed a me sembra per le ragioni che ho già dette che questo servizio di sorveglianza non si sia organizzato e non si possa efficacemente organizzare dopo avere abbandonato il miglior personale delle costruzioni.

D'altra parte pei non bisogna credere che quando si dice " prezzo fatto n si abbia veramente un prezzo invariabile. Le convenzioni stesse ammettono che si possano stipulare delle variazioni, e l'articolo 19 del regolamento sulle costruzioni dice appunto così: " le variazioni ai progetti che nel corso della costruzione e prima del collaudo finale delle opere si ravvisassero opportune, tanto se proposte dalle società ed approvate dall'ispettorato, quanto se di iniziativa di quest'ultimo, formeranno oggetto di speciali accordi anche per quanto possano importare modificazione nel prezzo o nei termini. "Adunque, quando ci si venisse a dire che conviene stipulare questi contratti colle società perchè così tutto è finito e determinato, non si direbbe cosa esattamente vera, perchè convenzioni e regolamento ammettono la possibilità di maggiori opere chieste dalle società o chieste dal Governo ed intorno alle quali si fisserebbe poi nel corso della costruzione il prezzo che deve esser pagato.

I contratti a prezzo fatto a termine di legge non si possono stipulare se non in seguito a parere favorevole del Consiglio di Stato. Io appartengo al Consiglio di Stato, ma non alla sezione che si occupa di lavori pubblici, e quindi non vi ho preso parte alcuna nè diretta nè indiretta ed ignoro completamente che cosa siasi fatto riguardo a tali contratti.

La Commissione del bilancio aveva chiesto al Governo comunicazione dei pareri che erano stati dati secondo che diceva lo stesso ministro intorno a questi contratti a prezzo fatto. Ma il ministro dichiarò di non volerli comunicare. Ora a me pare grave questo fatto. La Camera votò le convenzioni con questa clausola: che non si contraesse se non col parere favorevole; e il ministro avesse poi l'obbligo di comunicare i pareri quando il contratto fosse fatto...

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ecco.... fatto...

Giolitti. Perfettamente d'accordo; ma io domando: dopo 20 mesi dalla pubblicazione delle Convenzioni, quando il Parlamento vede che questo metodo di costruzione ha dato per risultato di non fare un contratto in questo modo, quando il Parlamento sa dal ministro dei lavori pubblici che esistono dei pareri del Consiglio di Stato i quali trattano questo argomento, ha esso o no il diritto di dire: voglio sapere come questo servizio cammina? (Benissimo!).

Voci a sinistra. Sicuro!

Giolitti. Io comprendo le riserve in una questione estera, in una questione diplomatica, ma quando la Società vi ha fatto un'offerta, voi avete discusso un prezzo, avete sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che deve essere sentito prima del Consiglio di Stato, avete sentito l'Avvocatura erariale, che deve essere sentita prima, avete sentito il Consiglio di Stato, tutto il mondo sa che cosa è stato fatto, il solo Parlamento deve essere tenuto all'oscuro? (Bravo! Bene! a sinistra)

La Commissione generale del bilancio aveva fatta anche un'altra domanda su questo punto, ed aveva formulato così il suo quesito: "Si desidera un elenco delle proposte di costruzione fatte dalle Società, con indicazione: 1º del conto preveduto dagli studi fatti dal Governo. 2º del prezzo chiesto dalle Società."

Anche qui il ministro risponde che non può dare alcuna risposta; egli indica il prezzo che prevede per i due contratti a rimborso di spesa per i quali si tratta di una semplice previsione più o meno probabile; ma rifiuta di rispondere intorno ai contratti a prezzo fatto. Egli dice così: "L'onerevole Commissione del bilancio comprenderà le riserve che deve imporsi il Governo in materia contrattuale, finchè le trattative durano "

Ora, io dico, quando il Ministro dei lavori pubblici ha inteso...

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non ho inteso.

Giolitti. Ma quando ha sentito sopra questi contratti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha sentito l'Avvocatura erariale, ha sentito il Consiglio di Stato, è ancora nel periodo primitivo delle trattative? Evidentemente no, poichè le Società devono avere fatto formali offerte dalle quali sono vincolate; se esso non avesse creduto buono il contratto non avrebbe sentito tutte queste autorità.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma io giudico dopo.

Giolitti. Ammetto che dopo aver sentito il parere di queste autorità possa il ministro mutare

avviso e non approvare il contratto, ma non credo che egli mandi al Consiglio superiore, all'Avvocatura erariale, al Consiglio di Stato dei progetti di contratto non esaminati.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ic non ho ancora fatto niente.

Giolitti. È bene il saperlo! Ma io dico che dopo venti mesi di quasi assoluto arresto nelle costruzioni, il Parlamento può dire: voglio saperne le cause.

Ora il Governo si trova in questo bivio: da una parte una questione di convenienza di fronte alle Società (questione di convenienza molto disentibile) e dall'altra una richiesta del Parlamento, che esercita un suo diritto.

È più forte un riguardo di convenienza alle Società che un riguardo ai diritti del Parlamento? (Bene!).

E d'altra parte, che ragione di convenienza ci può essere?

Si tratta di fatti e di contratti noti a tante persone, Consiglio superiore, Avvocatura erariale, Consiglio di Stato, amministratori e impiegati delle Società che oramai di segreto non vi è più che l'apparenza.

Questi fatti sono da tempo pubblicati nei giornali; ma noi qui non possiamo discuterne senza averne notizia ufficiale.

Che ragione di convenienza ci può essere oramai che vieti al ministro di dire quali off rte ha avute e per quali ragioni non stipulò i contratti?

Non chiedo a lui nè domando che il Parlamento faccia un apprezzamento del contratto; ma val sempre meglio la esatta notizia dei fatti, che la ignoranza per parte del Parlamento delle cause per le quali non si fanno nè contratti colle Società, nè appalti per asta pubblica.

Io ho per l'onorevole Genala la più grande stima e non ho nessuna ragione di dubitare di lui. Dichiaro anzi che una delle ragioni che mi hanno persuaso a tacere lungamente su questo argomento, è stata appunto questa pienissima fiducia in lui.

Ma anche egli può commettere un errore.

D'altra parte è possibile che il Parlamento sopra un argomento così grave si preoccupi di considerazione di fiducia personale?

Io dico di no. Perehè se oggi noi votassimo per una considerazione di fiducia personale nell'onorevole Genala, noi ci toglieremmo la possibilità di dare un diverso voto in qualunque occasione, a qualunque altra persona, senza far credere che noi stimiamo quella persona meno degna di

TORNATA DEL 18 GENNAIO 1887 LEGISLATURA XVI — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI —

quella che sedeva in passato al Ministero dei la- | Annunzio di una domanda d'interpellanza e di una vori pubblici.

I controlli parlamentari, i controlli sui contratti, tuttociò che è controllo stabilito a priori, è impersonale, e deve esserlo sotto condizione di non poter funzionare se non creando un motivo di offesa alle persone che verranno dopo.

D'altra parte poi io credo che il Governo in questo caso non abbia fatto neppure opera utile alle società.

Non dimentichiamo ciò che ho già ricordato: che se verrà un giorno in cui il paese crederà dannose le società, il Parlamento darà un mandato esplicito ad un Ministro dei lavori pubblici di far loro la guerra, ed il servizio privato sarà finito. (Commenti).

Passo ad un altro argomento.

Voci. A domani! A domani!

Presidente. Ma che domani! Io domando come si possa procedere oltro nella discussione se ad ogni momento si lacera il regolamento, tanto più che siamo alla fine di gennaio, è dobbiamo ancora discutere cinque bilanci. Continui, onorevole Giolitti.

Giolitti. Se il presidente lo vuole, continuo; ma però ritenga che non faccio una dichiarazione di quelle che si fanno talora, affermando che veramente stento un po' a continuare a parlare. Non è una dichiarazione pro forma.

Presidente. Non ne dubito, come del resto io non debbo mai mettere in dubbio la sincerità delle dichiarazioni fatte da tutti i miei colleghi; però è evidente che se domani potrà esser fatta una uguale dichiarazione da un altro oratore il regolamento finirà per non essere più os-

Del resto, se la Camera crede (Segni di assenso) si rimanderà a domani il seguito di questa discussione.

Il presidente annunzia che le votazioni per la nomina di alcuni commissari sono risultate nulle.

Presidente. Devo far noto alla Camera che le votazioni per la nomina dei commissari di vigilanza per il Fondo del culto, e per quelli della Cassa depositi e prestiti, sono riuscite nulle per mancanza del numero legale; e perciò domani dovranno essere rinnovate. Domani si procederà pure alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge che fu approvato testè, per alzeta e seduta, intorno al credito agrario.

domanda d'interrogazione.

Presidente. E stata presentata la seguente domanda d'interpellanza:

"I sottoscritti domandano d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'applicazione della legge 16 luglio 1884 e regio decreto 2 aprile 1885 relativamente al reparto della spesa per i porti di Bari, Brindisi, Gallipoli e Taranto. " Rubichi, Episcopo. "

Avverto gli onorevoli interpellanti che le loro interpellanze trovano sede opportuna nei capitoli del bilancio dei lavori pubblici, e quindi possono riservarsi a parlare quando verrà in discussione il capitolo a cui l'interpellanza medesima si riferisce.

Un'altra domanda d'interrogazione dell'onorevole Bonghi è del seguente tenore:

" Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica sulla istituzione di una scuola archeologica nella Facoltà di filosofia e lettere della Università di Roma.

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di voler comunicare questa domanda d'interrogazione al suo collega il ministro della pubblica istruzione.

La seduta termina alle ore 7, 5.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

- 1. Rinnovamento delle votazioni a scrutinio segreto per le nomine: di tre commissari di vigilanza sull'amministrazione del Fondo per il culto; e di tre commissari di vigilanza sulla Cassa dei depositi e prestiti; e votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge relativo all'ordinamento del credito agrario.
- 2. Seguito della discussione sullo Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1886-87. (10)

Discussione dei disegni di legge:

- 3. Riforma della legge postale 5 maggie 1862 e delle leggi successive. (37)
- 4. Autorizzazione di speciale concorso dello Stato nella spesa occorrente per lavori di difesa alla spiaggia di Recanati. (69)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1887. - Tip. della Camera dei Deputati (Stabilimenti del Fibreno).