

CXCVI

1^a TORNATA DI MARTEDÌ 7 LUGLIO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE BONACCI.

INDICE.

Disegno di legge:

Sindaco elettivo (*Seguito e fine della discussione*) Pag. 7259

Oratori:

BERIO	7262
COSTA, <i>ministro guardasigilli</i>	7262-64-67
DE NICOLÒ	7267-69
DE NOVELLIS.	7269
DI RUDINI, <i>presidente del Consiglio</i>	7265
ENGEL	7267
FULCI L.	7266
GRIPPO	7260-65-66
IMBRIANI	7260
MANNA	7269
MECACCI	7261-63
MONTAGNA	72-69
PANTANO, <i>relatore</i>	7259-68
PINCHIA.	7269
VISCHI	7263
lavori e provviste per le ferrovie (<i>Discussione</i>).	7270
Oratore:	
RAVA.	7270

La seduta comincia alle ore 10.

Borgatta, segretario, legge il verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

Seguito e fine della discussione del disegno di legge relativo al sindaco elettivo.

Presidente. La Camera ricorda come nella seduta precedente, dopo la rielezione dei vari presidenti che erano stati fatti alla proposta della Commissione, relativa all'articolo 3 della legge comunale e provinciale si sono venuti alla votazione della proposta della

Commissione, non accettata dal Governo, al detto articolo 268.

Vi fu domanda di votazione nominale; ma fattasi la votazione, fu verificato che la Camera non era in numero.

Ora dunque si deve rinnovare la votazione nominale sulla proposta della Commissione. Domando se essa persista nella sua proposta.

Pantano, relatore. La Commissione, in vista del dissenso di vari oratori e del Governo relativo alle sue proposte, convinta che ove non fosse votato per intero l'articolo esso perderebbe la sua efficacia, e dall'altra parte convinta altresì che scopo principale della legge è l'elezione del sindaco elettivo con la relativa riforma, e che tutto ciò che era stato introdotto riguardo allo scioglimento dei Consigli comunali certamente è assai desiderabile, tanto che proposte in questo senso furono fatte dalla stessa Commissione; ma non volendo porre menomamente in pericolo l'esito della parte principale della legge, tanto più che le obiezioni d'indole esclusivamente impersonale, di indole interpretativa sulle funzioni del Consiglio di Stato, potrebbero anche sorgere in Senato, ed una minima modificazione in questa parte della legge non ci darebbe più il tempo di riveder la legge stessa prima che la Camera prenda le sue vacanze; per tutte queste ragioni, insieme e nell'interesse della parte essenziale della legge, la Commissione ritira l'articolo 268. Ma la Commissione si augura che in conformità delle dichiarazioni fatte da essa e dal presidente del Consiglio questa questione dello scioglimento dei Consigli comunali, venga in altra occasione di-

sciplinata in armonia vera col sentimento ed il bisogno dell'autonomia comunale.

Presidente. Chiedo alla Commissione se, oltre al ritiro dell'articolo, ritiri anche il paragrafo relativo ai decreti.

Pantano, relatore. Tutto.

L'articolo 268 non subisce modificazioni; non è in discussione.

Imbriani. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Imbriani. Questa ritirata della Commissione non mi meraviglia punto.

Dopo che la Commissione era stata sempre d'accordo col presidente del Consiglio e con ciò che voleva il Governo, è naturale che essa non insistesse sopra questo articolo, che pure è tanta parte della legge.

Ma gli amatori di libertà della Commissione hanno creduto più savio ritrarre il piede ed accedere all'invito del Governo.

Io dico: tanto valeva che lo facessero nella seduta di domenica.

Presidente. Onorevole Imbriani, non c'è più la proposta di emendamento all'articolo 268; di guisa che dobbiamo passare alla discussione di altre proposte.

Imbriani. Mi permetta, signor presidente, io potrei benissimo sostenere questo articolo, per quanto inutilmente, specie oggi.

Dico solo che il mettere innanzi pretesti di preoccupazione pel Senato, che in questa Aula non debbono esservi, mi sembra strano.

Io, protestando contro l'operato della Commissione e protestando contro i pretesti di preoccupazione pel Senato, non porrò altro ostacolo, perchè, ripeto, veggio qual'è l'ambiente qua dentro!

Ne prendo atto, e ne prenderà maggior atto il paese!

Grippo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Grippo. Io prego il presidente del Consiglio di darmi, prima di votare, uno schiarimento su questo punto,

Presidente. Non c'è votazione.

Grippo. Va bene, ma c'era un emendamento, che riguardava il diritto di ricorrere alla IV Sezione del Consiglio di Stato.

Presidente. È ritirato; non esiste più alcuna proposta di modificazione all'articolo 268.

Grippo. Ma mi pare che il presidente del Consiglio abbia dichiarato che di questa

questione avrebbe fatto studio per future proposte.

Presidente. Non ci sono più proposte di modificazione dell'art. 268. Le dichiarazioni del presidente del Consiglio rimangono, ma non si può più oltre discutere sopra un argomento che non esiste più.

Passiamo dunque alla discussione degli articoli che erano stati riservati; e precisamente agli articoli 125 e 127.

Do lettura dell'articolo 125 modificato.

« Art. 125. I sindaci possono essere revocati dall'ufficio per deliberazione motivata del Consiglio comunale.

Il Consiglio non può essere chiamato a deliberare sulla revoca del sindaco, se non quando vi sia proposta motivata per iscritto del prefetto, o di un terzo almeno dei consiglieri assegnati al Comune.

Per la validità della deliberazione occorre il voto di almeno due terzi dei consiglieri assegnati al Comune.

Quando dopo due votazioni, con l'intervento di otto giorni fra l'una e l'altra, non si sia raggiunta tale maggioranza, e in una terza adunanza, da tenersi dopo altri otto giorni si sia ottenuta la maggioranza assoluta dei consiglieri assegnati al Comune, in facoltà del Governo di revocare il sindaco con Decreto Reale.

I sindaci rimangono sospesi dalle loro funzioni, dalla data della sentenza od ordinanza di rinvio a giudizio ovvero dalla data della citazione diretta del Pubblico Ministero a comparire all'udienza e sino all'esito del giudizio, qualora vengano sottoposti a procedimento penale per alcuno dei reati previsti negli articoli 30 e 127, o per qualsiasi delitto punibile con una pena restrittiva della libertà personale della durata superiore a un minimo ad un anno. Rimangono pure sospesi i sindaci contro cui sia emesso mandato di cattura o dei quali sia legittimato l'arresto per qualsiasi reato.

I sindaci decadono di pieno diritto dal loro ufficio quando sieno condannati per uno dei delitti preveduti dagli articoli 30, 127 per qualsiasi altro reato ad una pena restrittiva della libertà personale superiore ad un mese.

I sindaci possono essere sospesi dal prefetto e rimossi dal Re per gravi motivi di ordine pubblico, e, quando richiamati alla

rvanza di obblighi loro imposti per legge, persistono a violarli.

Il sindaco rimosso per Decreto Reale non potrà essere più rieletto per uno spazio di tempo estensibile a 3 anni. Il periodo d'ineleggibilità dev'essere specificato nel decreto di rimozione.

La qualità di sindaco si perde per le stesse cause per le quali si perde la qualità di consigliere, o per la sopravvenienza di una delle cause d'ineleggibilità indicate nell'articolo 127. La decadenza sarà pronunciata dal Consiglio comunale, su proposta del Pretore, o di iniziativa di un terzo dei Consiglieri comunali, entro il termine di un mese. Il difetto provvederà il Governo con Decreto Reale.

I decreti di rimozione del sindaco saranno pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno; un elenco ne sarà comunicato ogni tre mesi al Senato e alla Camera dei deputati. »

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Manna.

(Non è presente).

Pantano, relatore. L'onorevole Manna ha concordato con noi gli articoli emendati.

Presidente. Ma io devo dare facoltà di parlare a coloro che sono iscritti. Onorevole lei?

(Non è presente).

Onorevole Rocco?

(Non è presente).

Onorevole Balenzano?

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mecacci.

Mecacci. Io non dirò che due parole de' suoi, tanto più che della questione, la quale mi ha su questo articolo, ho già parlato con l'onorevole ministro guardasigilli e con altri colleghi della Commissione.

Nell'ultima seduta io dissi: che la sospensione o la decadenza, rispettivamente, dall'ufficio del sindaco, a seguito di procedimento o di condanna penale, si dovesse regolare con gli articoli 30 e 127 della legge comunale e provinciale, in specie con l'articolo 127, riformato; ed il collegamento non c'è. Su questo nulla ho da dire. Ma nell'emendamento concordato tra l'onorevole mi-

nistro guardasigilli e la Commissione si aggiunge, che la sospensione del sindaco ha luogo « per qualsiasi delitto punibile con una pena restrittiva della libertà personale della durata superiore nel minimo ad un anno. » Ora tutti sappiamo che nel Codice penale vigente i minimi, come regola penale, non ci sono più, perchè non ci sono più le graduazioni delle pene, le quali si trovavano nel Codice penale del 1859. Il sistema che il Codice penale vigente adotta per le due pene parallele, detenzione e reclusione, è questo: il reato è punito colla detenzione o colla reclusione sino a *tot*, cioè, a mesi o ad anni, tra il punto di partenza, 3 giorni, ed il massimo a tempo, 24 anni. Ed allora dove noi lo troviamo il minimo, sia di un mese, sia di un anno, come è indicato nel detto emendamento?

In verità io credo che siffatta disposizione non corrisponda a ciò che si vorrebbe determinare, con una norma certa e sicura, ed anzi sia d'impossibile attuazione. Certo può darsi il caso che il Codice penale stabilisca una pena, la quale in effetto da un anno, come un minimo, vada fino a tre, a cinque o oltre, come un massimo. Ma questa non può essere che una mera casualità, non può corrispondere e non corrisponde ad un criterio scientifico, giuridico, di una vera e propria graduazione penale. E forse tal pena si riferirà anche a reato, per il quale la sospensione o la decadenza dall'ufficio di sindaco non sono giustificate, non sono necessarie, e non si vogliono.

Quindi io credo che qui bisognerebbe studiare e trovare qualche cosa di diverso; adottare, cioè, un sistema che meglio corrisponda allo scopo, serva giustamente di norma generale per la pronuncia di esse: ma io sono il primo a riconoscere la difficoltà di stabilirlo con la fissazione, sia di un minimo, sia di un massimo penale, atteso il sistema di graduazione di pene, che è del nuovo Codice penale!

Nondimeno, se ancora qualche cosa avessi a dire, come conclusione delle mie osservazioni; se avessi a formulare un articolo in proposito, io lascierei andare il criterio della graduazione materiale delle pene, cioè, della quantità delle medesime per giorni, mesi, od anni; adotterei invece quello dipendente dalla natura e specie dei reati, contemplando tutti quelli i quali importano, come pena principale o accessoria o consequenziale la pri-

vazione dell'esercizio dei diritti politici, ed in specie quello dell'elettorato. Quindi ecco come io sarei per formulare questa parte dell'articolo in esame: « la sospensione avviene nel caso di procedimento per reati colpiti da pene, le quali secondo il disposto del Codice penale o di leggi speciali, importano la interdizione dell'esercizio del diritto elettorale, ovvero per reati indicati specificatamente dagli articoli 30 e 127, riformato, della legge comunale e provinciale. »

Con tale disposto, la sospensione dell'ufficio avverrebbe per tutti quei reati, i quali importano l'interdizione (interdizione che, secondo il Codice penale vigente, può essere perpetua o temporanea) dell'elettorato: così si avrebbe una norma per la generalità dei reati, ma causa dei quali può ammettersi la sospensione o la decadenza dall'ufficio di sindaco; e di tal guisa a questo riguardo varrebbe un criterio, il quale andrebbe perfettamente d'accordo col sistema penale del Codice che è in vigore.

Presidente Ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

Berio. È in errore il collega Mecacci, quando afferma che nel Codice penale vigente non siano stabiliti i minimi delle pene.

Mecacci. Non ha capito!

Berio. Come non ho capito? Mi pare che l'affermazione dell'onorevole Mecacci sia stata questa: che l'articolo è errato inquantochè nel sistema del Codice attuale non vi sono determinati i minimi delle pene per i singoli reati.

E siccome il progetto stabilisce un minimo di un anno, così, egli dice, questo minimo sovente non sarà applicabile.

Ora io gli rispondo che nelle disposizioni del Codice penale che si vollero contemplare per la sospensione del sindaco accusato, è sempre prescritto il minimo della pena. Si dice, per esempio, da uno a cinque anni, ecc. In queste disposizioni vi sono i due estremi del minimo e del massimo e ciò è tanto vero che la competenza della Corte d'assise è precisamente determinata sul minimo e sul massimo delle pene sancite per ogni delitto.

Quando poi il Codice stabilisce solo il massimo della pena ciò significa che il minimo è quello da cui parte la reclusione o la detenzione.

Conseguentemente mi pare che l'articolo, come venne concordato tra Commissione e

Ministero, possa completamente rispondere alle proposte tutte che furono fatte nella seduta di avant'ieri in questa Camera.

Mecacci. Chiedo di parlare per un fatto personale.

Presidente. L'onorevole guardasigilli ha coltà di parlare.

Costa, ministro di grazia e giustizia. Io ci chiedo che le opinioni espresse dall'onorevole Mecacci e dall'onorevole Berio siano vere e due. Tutto sta nell'intendersi bene nel modo di porre la questione.

L'onorevole Mecacci dice giustamente nel nostro sistema penale non vi è più questa graduazione di pene, la quale divide per così dire, in tante stazioni la pena restrittiva della libertà personale, e qui manca veramente, nella nostra scala penale, uno dei gradini il quale si fermi ad un anno o cominci da un anno per procedere a

Questo è vero, ma è vero altresì quello che dice l'onorevole Berio, e cioè che, in un numero indefinito, che potrà essere grande o piccolo, ma che ora non occorre di determinare, sono nel Codice penale dei reati puniti con un minimo di tre, di due, di dieci

Ora, la questione, che noi dobbiamo risolvere, è di stabilire in quali condizioni di fatto un sindaco sottoposto a procedimento di interdizione dichiararsi sospeso dall'esercizio delle sue funzioni.

E perciò, data la legislazione, che abbiamo, possiamo certamente mutare, né per nostro piacere, in occasione di una legge, abbiamo creduto di determinare una condizione di fatto: il sindaco è sospeso quando venga sottoposto a procedimento per un delitto il quale abbia un minimo di un anno di pena. Quindi non solo il minimo di uno, ma di tre, di cinque, di dieci e qualche volta anche di più.

Facciamo un esempio. Apro il Codice

Art. 120. « Chiunque commette un delitto diretto a far sorgere in armi gli abusi del Regno contro i poteri dello Stato è punito con la detenzione da sei a quindici anni. Ebbene questo sarà un caso nel quale il sindaco rimane di diritto sospeso dalla sua carica. E potrei trovare subito dopo un caso in cui si cominciasse dal minimo di un anno di pena, e per questa condizione di fatto, per la relazione con la condizione di diritto prevista dal Codice per i reati speciali, e abbiamo immaginato la formula nell:

deve ritenersi necessaria la dichiarazione di sospensione *de iure* del sindaco.

Faccio poi le mie riserve sulla formula che l'onorevole Mecacci vorrebbe sostituita a quella da noi proposta, e le faccio sotto questo aspetto. È verissimo, la sua formula è grandemente scientifica, ma io credo non risponda veramente al fine di questo articolo della legge, in quanto che tale formula tenderebbe a stabilire una specie di indegnità, di incapacità del sindaco perchè appunto si collega a quella specie di reati dai quali deriva l'ineleggibilità e la incapacità elettorale. Ora la questione che noi vogliamo risolvere, è più empirica, più generica. Noi vogliamo stabilire in quali condizioni debba trovarsi un sindaco, che, per qualunque reato, si trovi sottoposto a procedimento. Ed il criterio pare a noi si debba desumere non dalla qualità dei reati, ma piuttosto dalla misura delle responsabilità. Infatti, con la formula dell'onorevole Mecacci un sindaco imputato di omicidio scusabile, per causa d'onore, per esempio, potrebbe continuare ad esser sindaco.

Ora, noi questo non crediamo: durante tale procedimento il sindaco deve almeno esser sospeso. Quindi a me pare che, per quanto il nostro criterio sia empirico e per quanto io debba riconoscere che si trova difficilmente il modo di incardinarlo nel nostro sistema della scala penale, pure esso è il meno male che si possa immaginare, e per questo noi lo manteniamo risolutamente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mecacci per fatto personale.

Mecacci. Ecco perchè ho interrotto l'onorevole Berio. Il Codice generalmente dispone: « la pena si applica sino a *tot* mesi o anni. » Il punto di partenza, i tre giorni della detenzione o della reclusione, non possono costituire e non costituiscono, giuridicamente parlando, un minimo. Qualche volta stabilisce, sì, un minimo, e sia pure un minimo a un anno, ma questo, come dissi di già, casualmente, non come cosa dipendente da una regolare graduazione delle pene. E ciò del resto generalmente non avviene, se non rispetto ai reati i più gravi, i quali sono di competenza della Corte d'assise. Vede dunque, l'onorevole Berio, che l'allegazione dei minimi penali, ai quali egli ha alluso, non ha significato giuridico, e non vale affatto a combattere quello che io ho detto.

Ed ora, che ho risposto all'onorevole Be-

rio, mi permetto di fare ancora un'altra osservazione all'onorevole ministro guardasigilli. È vero che l'idea da me enunciata, ma che non ho formulata in un emendamento, quella, cioè, di far dipendere la sospensione o la decadenza dall'ufficio di sindaco dalla natura o specie della pena, offre delle difficoltà. Essa può anche non corrispondere, a quanto noi vorremmo che corrispondesse in ogni e singolo caso, tantochè potrebbe lasciare fuori qualche caso che in verità si vorrebbe comprendere. Ma la disposizione formulata dall'onorevole ministro guardasigilli e dalla Commissione, nel loro emendamento, delle difficoltà ne offre ancora di più, lo scopo desiderato lo raggiunge anche di meno, imperocchè, a ben guardare, è d'impossibile applicazione. E così essendo è inutile che io ne dica più oltre.

Riconosco, peraltro, che in questo argomento, con un sistema o con l'altro (se non vuoi fare una interminabile enumerazione di casi e di articoli) è difficile, quasi direi impossibile, trovare una formula chiara, precisa indiscutibile. È per questo che, pure non approvando la disposizione in parola, non propongo un emendamento mio proprio, lascio che la Camera voti l'emendamento della Commissione. Quello che ho detto, l'ho detto nella mia coscienza di giurista, non volendo concorrere a sanzionare ciò che credo un errore, e fatta questa dichiarazione non aggiungerò altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. Non posso astenermi dal manifestare un dubbio riguardo a questa parte dell'articolo 125 della legge. Essa vuol provvedere al caso che un sindaco si trovi sottoposto a procedimento penale, e stabilisce quelle condizioni di cui ha parlato l'onorevole guardasigilli, per sospenderlo.

Altra parte vuol provvedere pei casi in cui il sindaco sarebbe rimosso.

D'accordo che quando un sindaco si trovasse colpito da mandato di cattura o contro di lui si fosse proceduto ad arresto, non si può pretendere che egli resti tuttavia nello esercizio delle sue funzioni. Specialmente in paesi dove egli esercita anche le funzioni di delegato di pubblica sicurezza, non si potrebbe permettere che, così indiziato, così colpito nella sua libertà individuale, debba poi garantire, nell'interesse pubblico, la libertà e i diritti degli altri. Ma credo che,

per quanto queste premesse sian giuste, non si debba essere solleciti e larghi nelle conseguenze.

In questo caso io sarei stato molto più contento se avessi veduto elencare dallo articolo la natura dei reati per cui sia un sindaco sottoposto a procedimento penale.

Un cenno che mi fa l'onorevole Mel con la mano mi fa comprendere che forse gli dispiacerebbe di vedere più lungo l'articolo.

Io, com'è naturale, non mi occupo dello inconveniente che l'articolo sia anche di un volume; mi occupo soltanto che l'articolo domani non dia luogo a degl'inconvenienti deplorevoli.

Nella pratica potremo avere questo, non dirò per volontà del Governo, perchè ritengo che il Governo non usi mai di questi mezzi, ma per le solite bizze dei partiti si può creare un processo a danno del sindaco solamente per avere il piacere di vederlo rimosso, e per fare, durante la sua rimozione, tutto quel resto che possiamo immaginare che si possa fare.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Se si attenga l'articolo vigente.

Vischi. L'articolo 125 attualmente in vigore è più severo, lo riconosco: ma poichè ci mettiamo sulla buona via, di voler guardare con criterio più sereno e più giusto la questione, vi dico: non generalizziamo troppo. Basta una querela per diffamazione per dar luogo, in forza di questo articolo, all'inconveniente lamentato.

E questo in quanto alla sospensione.

In quanto poi alla rimozione, leggo che basta per qualsiasi reato una pena restrittiva della libertà personale superiore ad un mese.

Onorevole presidente del Consiglio, dal momento che modificiamo in questa parte la legge vigente, riconosciamo che sia giusto il farlo; ed in nome di quale giustizia sosterremo la proposta della Commissione concordata col Governo?

Per un mese! Ma vogliamo noi creare una nuova forma d'indegnità lì dove il Codice non l'ha stabilita?

Non tutti i reati, onorevole guardasigilli, portano a questa limitazione dell'esercizio dei pubblici uffici; non tutti i reati, Lei me lo insegna, portano per conseguenza che si decada da una determinata funzione.

Noi di sbieco aggraviamo qui, e pertur-

biamo i principî informatori del Codice penale.

Con questa legge veniamo a stabilire che per il sindaco, e solamente per lui, la pena di un mese, sia di detenzione, sia di reclusione, per qualsiasi reato porta alla peggiore *diminutio capitis*.

Ora io posso ciò capire per determinati reati; ma se domani, mettiamo, per reato di duello, o per un reato involontario (un povero sindaco guidando il suo biroccino, e sia pure per disattenzione od imperizia, cagiona una ferita, un danno a qualcuno) avrà un mese di detenzione, si sentirà dire dall'articolo 125: voi avete avuto un mese di pena restrittiva della libertà individuale, e poichè la legge dice *per qualsiasi reato*, voi siete rimosso dalla qualità di sindaco.

Per venire ad una conclusione, io sarei disposto a votare tutto quel che volete, perchè al disopra d'ogni cosa voglio il sindaco elettivo. (*Bravo!*) Ma badate però che le conseguenze possono essere dannose; e molto facilmente gli stessi ministri che mi ascoltano vorranno in tempo non lontano proporre una modificazione alla legge che da loro oggi ci è raccomandata.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia.

Costa, ministro di grazia e giustizia. Mi permetta la Camera di dire due parole per tranquillare l'onorevole Vischi.

Egli ha fatto due osservazioni. Prima di tutto, egli ha detto: voi allargate troppo le condizioni dalle quali deriva la sospensione di diritto per effetto dei procedimenti penali. Ma, onorevole Vischi, quando un sindaco è sottoposto a procedimento per un reato passibile di una pena restrittiva della libertà personale non inferiore ad un anno, mi pare veramente che la condizione sua divenga tale da non permettergli di esercitare le funzioni delle quali è investito.

La sospensione deriva come necessità da una condizione di fatto, che può cessare, mettendo poi il sindaco in grado di riprendere le sue funzioni.

Mi pare, quindi, che coll'aver portato il minimo della pena, per la quale ha luogo la sospensione di diritto, ad un anno, abbiamo fatto una grande concessione sulla legge attuale, la quale vuole la sospensione per qualunque procedimento.

In quanto alla seconda obiezione, mi per-

metta l'onorevole Vischi di dirgli ch'egli ha confuso due cose diverse. Altro infatti è la decadenza per effetto di una condanna, altro è l'indegnità, per usare la sua parola, dalla quale deriva l'incapacità di essere eletto. Nell'articolo del quale discutiamo non si tratta affatto di indegnità.

La legge muove da questo concetto, che un sindaco, il quale per qualsiasi reato è stato condannato ad una pena superiore ad un mese, decade; ma egli può essere rieletto. La necessità di pronunziare questa decadenza è derivata dal fatto che riesce, per così dire, impossibile determinare nella legge in quali casi il sindaco condannato debba decadere e in quali no. Si è quindi trovato più semplice di decretare la decadenza di diritto. Il Consiglio comunale diventa poi arbitro per giudicare se la condanna sia di quelle che intaccano l'onore del cittadino, e, quando non la ravvisi tale, può rieleggere lo stesso sindaco. Anzi, questa necessità della rielezione diventa un mezzo di riabilitazione pel sindaco che fu condannato; noi dobbiamo applaudire che sia stato introdotto nella legge per ridare al sindaco quell'autorità che potrebbe avere perduto per effetto della condanna.

Per cui a me pare che gli scrupoli dell'onorevole Vischi sieno eliminati; spero anzi di averlo convinto.

Grippo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Grippo. Desidero uno schiarimento tanto al ministro dell'interno, quanto da quello di grazia e giustizia.

In questo articolo è detto che: « I sindaci possono essere sospesi dal prefetto e rimossi dal Re per gravi motivi di ordine pubblico, quando, richiamati alla osservanza di obblighi loro imposti per legge, persistono a violarli.

« Il sindaco rimosso per Decreto Reale non potrà essere più rieletto per uno spazio di tempo estensibile a 3 anni. Il periodo di eleggibilità dev'essere specificato nel decreto di rimozione. »

Domando alla cortesia dei ministri se essi tendano che contro questi decreti, che possono dipendere da una diversa interpretazione degli obblighi di un sindaco e che potrebbero l'incapacità fino a tre anni, sarà consentito il ricorso alla IV sezione del Consiglio di Stato.

E lo domando perchè, quando il sindaco

era di nomina regia, io poteva comprendere che non si potesse censurare l'atto del Governo, perchè il Governo nominava chi credeva che meritasse la sua fiducia; ma quando, invece, la nomina del sindaco dipende dalla libera elezione, un decreto di rimozione può dipendere da apprezzamenti più o meno imparziali da parte del prefetto.

Io desidererei dunque una dichiarazione dal Governo, la quale, senza vincolare certamente la IV Sezione del Consiglio di Stato, aprisse la via ad una logica ed equa giurisprudenza sulla sua competenza.

Dichiaro in questa occasione che, sebbene io non ritenessi opportuna la proposta di obbligare il Governo ad ottenere il parere favorevole del Consiglio di Stato per lo scioglimento dei Consigli comunali, avrei tuttavia desiderato che si fosse espressamente dichiarato che si ammetteva il ricorso alla IV sezione contro i decreti di scioglimento; giacchè questi mi pare che non possano di regola essere chiamati atti politici, e come tali, venire sottratti alla IV Sezione, ma che siano atti amministrativi, perchè la politica non dovrebbe mai entrare nell'amministrazione e determinare lo scioglimento dei Consigli comunali.

Quindi io prego i ministri di dichiararmi, se, nel loro concetto, si possa ricorrere alla IV Sezione contro questi decreti; perchè, ove questo nel loro pensiero non fosse, io li pregherei di modificare l'articolo e presenterei una proposta in questo senso.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Io richiamo alla mente dell'onorevole Grippo le parole di questo capoverso che egli ha letto ma che giova rileggere: « I sindaci possono essere sospesi dal prefetto o rimossi dal Re per gravi questioni d'ordine pubblico. »

Grippo. E quando....

Di Rudini, presidente del Consiglio. Il secondo inciso riguarda un caso diverso. Nel caso cui si riferisce l'inciso che ha ricordato, secondo me, non c'è il minimo dubbio che si tratta di un atto politico, il quale non può nè deve esser soggetto al ricorso innanzi alla IV Sezione, e credo che l'onorevole Grippo su questo punto, vorrà convenire con me; poichè un sindaco, il quale si metta, poniamo, a capo di un movimento insurrezionale, deve essere immediatamente revocato, e non si

può ammettere che, contro questo provvedimento, possa ricorrere ad una autorità qualsiasi, la quale non ha la responsabilità politica della cosa pubblica.

Viene il secondo caso, quello, cioè, della inosservanza degli obblighi che la legge impone al sindaco; in questo caso, io ammetto il dubbio, ma prego l'onorevole Grippo di non insistere perchè sia risolto.

Facciamo un po' d'esperienza, onorevole Grippo.

La concessione che si fa è grande, è audace, e di fronte ad essa non è opportuno disarmare interamente il Governo, ed impedire all'autorità politica di rimuovere un sindaco, qualora non corrisponda all'interesse del pubblico bene.

Quindi pregherei l'onorevole Grippo di non insistere, perchè la sua insistenza renderebbe questa riforma ancora più audace.

Contentiamoci del bene e non cerchiamo l'ottimo; la questione verrà poi giudicata a suo tempo da chi deve giudicarla.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Grippo.

Grippo. Io posso volentieri consentire nel desiderio del presidente del Consiglio perchè consento con lui nel ritenere che il passo che fa la Camera con questo disegno di legge è grave; in quanto non si possono assimilare i piccoli Comuni ai grandi, ed in quanto la elezione può molte volte, (sebbene io spero che ciò non avverrà) dimostrare che vi sarebbe stata maggior garanzia di imparzialità nella amministrazione sottraendo la nomina del sindaco alle fluttuazioni dei partiti locali, molte volte assolutamente personali.

Su questo non ritorno.

Convengo che nella prima parte dell'articolo si tratta di un vero atto politico e quindi non si può sottoporlo ad un Corpo amministrativo.

Ma per la seconda parte ritengo assolutamente impossibile il dubbio che non competa ricorso alla IVª Sezione; perchè la rimozione può dipendere da un diverso apprezzamento dei doveri di un sindaco.

Apprezzo nondimeno le ragioni, che possono aver persuaso il presidente del Consiglio a non enunciare un'opinione precisa; imperocchè, se l'opinione sua fosse contraria, invece di giovare alla tesi, alla quale erano indirizzate le preghiere mie, potrebbe pregiudicarla.

Ma ho fiducia che la IVª Sezione saprà aprire la via ad una giurisprudenza molto indipendente ed equa in questa materia e non insisto per non pregiudicare la questione.

Costa, ministro di grazia e giustizia. Questo lo vedremo!

Presidente. Metto a partito l'articolo 125 del quale è stata data lettura.

(È approvato).

« Art. 127. Oltre i casi d'ineleggibilità stabiliti dagli articoli 29 e 30, non può essere nominato sindaco:

chi non ha reso il conto di una precedente gestione, ovvero risulti debitore, dopo aver reso il conto;

il ministro di un culto;

colui che non abbia l'esercizio dei diritti politici;

chi ha ascendenti o discendenti, ovvero parenti o affini fino al secondo grado che coprano nell'Amministrazione del Comune il posto di segretario comunale, di esattore collettore o tesoriere comunale, di appaltatore di lavori o servizi comunali o, in qualunque modo, di fidejussore;

chi fu condannato per qualsiasi reato commesso nella qualità di pubblico ufficiale o con abuso d'ufficio ad una pena restrittiva della libertà personale superiore a sei mesi e chi fu condannato per qualsiasi altro delitto alla pena della reclusione non inferiore ad un anno o della detenzione non inferiore a tre anni, salvo la riabilitazione ai termini di legge. »

A quest' articolo vi sono emendamenti degli onorevoli Calleri e Manna.

Pantano, relatore. Gli emendamenti degli onorevoli Calleri e Manna sono già compresi nell'articolo concordato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fulci Ludovico.

Fulci Ludovico. Debbo rilevare che in quest'articolo si dice che non può essere sindaco colui che non abbia l'esercizio dei diritti politici.

Pantano, relatore. C'è anche nella legge attuale.

Fulci Ludovico. Ma è una superfetazione che può far nascere equivoci; quindi ne propongo la soppressione; giacchè chi non l'esercizio dei diritti politici non può essere nemmeno elettore.

La stessa osservazione debbo fare sul primo capoverso. Per la legge vigente, non può essere consigliere comunale colui che risulta debitore del Comune. Ora perchè riprodurre questa incapacità, a proposito dell'elezione del sindaco, quando non si può esser sindaco, se non si è consigliere comunale?

Presidente. L'onorevole Pinchia ha presentato il seguente emendamento, sottoscritto anche dai deputati Pavia, Ambrosoli, Cocito, Facta, Marsengo, Badini, Rizzetti, Engel e Sani Severino:

« Aggiungere al 4° alinea, dopo la parola apaltatore, le altre: direttore o sorvegliante di servizi comunali. »

Pinchia. Domando alla Commissione se accetta l'emendamento da me proposto e rinunzio a svolgerlo perchè è chiarissimo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nicolò.

De Nicolò. Debbo fare una semplice raccomandazione. Io non sono disposto a votare l'articolo così com'è proposto, perchè molte volte può essere giacobino, ma poche volte liberale.

Certamente sarebbe da preferirsi che un sindaco non avesse nè ascendenti, nè discendenti, nè parenti o affini fino al secondo grado in coloro che occupano nell'amministrazione del Comune il posto di segretario comunale, di assessore, collettore e via dicendo. Ma d'altra parte faccio osservare che, nei piccoli Comuni, voi creerete una posizione impossibile a meno che non vogliate accettare il concetto medioevale di prendere il sindaco estraneo al Comune) e in molti casi renderete impossibile trovare un sindaco. Inoltre, questa ragione di ineleggibilità non avrebbe ragione di essere anche per gli assessori? Limitando l'ineleggibilità semplicemente al caso del sindaco, voi avrete creato un inconveniente maggiore senza ovviare all'inconveniente minore. Io quindi prego la Commissione di limitare la ineleggibilità agli ascendenti ed ai discendenti, senza estenderla agli altri parenti e affini.

Presidente. È presente l'onorevole Tripepi? (Non è presente).

L'onorevole Manna non è presente. Anche gli onorevoli Calleri e Fulci Niccolò non sono presenti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Engel.

Engel. Poichè l'articolo è stato concordato

diversamente da quella che era la primitiva forma, io non potrei dire altro che questo: che queste disposizioni mi pare veramente siano troppo restrittive, e limitino troppo la libertà di scelta nel corpo elettorale. (*Discussioni al banco della Commissione*).

Inoltre mi sembra che queste disposizioni, in ogni caso, dovrebbero essere estese anche agli assessori; imperocchè non soltanto l'assessore spesso è chiamato a far le veci del sindaco, ma ci sono molti Comuni nei quali permanentemente l'assessore anziano funziona da sindaco, appunto per eludere queste disposizioni che il Corpo elettorale considera troppo restrittive e troppo assolute. Per cui io credo che questo articolo dovrebbe veramente oggi essere lasciato in sospenso, (*Mormorio*) e compenetrato meglio con disposizioni che siano meglio studiate. Vi sono piccoli Comuni nei quali queste restrizioni impongono limiti assolutamente soverchi. Vi sono moltissimi Comuni dove sarà quasi impossibile formare l'amministrazione comunale, se si applicano simili disposizioni.

D'altronde, tutti quanti i colleghi, se vogliono mettersi proprio una mano sulla coscienza e dire la verità, debbono confessare con me che queste disposizioni o sono inutili, anzi dannose, se si applicano a galantuomini, o sono inefficaci: perchè se si vuole eludere una disposizione di legge la si elude egualmente, anche con tutte le restrizioni possibili e immaginabili.

Se si ha fede nella libertà bisogna pur lasciare modo di scelta al Corpo elettorale. Se poi volete fare queste restrizioni soverchie, voi costringerete gli elettori a scegliere quegli elementi dai quali essi, per buonissime ragioni, per fondati motivi, vorrebbero tenersi lontani.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole guardasigilli.

Costa, ministro guardasigilli. Cerchiamo di arrivare in porto in mezzo alle diverse correnti che si sono manifestate a proposito di questo articolo.

L'onorevole Fulci desidererebbe fossero omissi il primo e terzo capoverso dell'articolo 127, dappoichè, egli osserva, è inutile stabilire che non si può esser sindaco che in date condizioni, quando queste condizioni sono appunto necessarie per esser consigliere, e il sindaco non può essere scelto che fra i consiglieri. La superfetazione infatti esiste; ma io

prego l'onorevole Fulci di non insistere, perchè nel fare il testo unico della legge, come ne ha il Governo facoltà, provvederemo a togliere questa e le altre superfetazioni.

L'onorevole Engel e l'onorevole De Nicolò vorrebbero restringere i casi d'incompatibilità segnati nel quarto capoverso dell'articolo 127. Restringere i casi d'incompatibilità significa allargare la facoltà della scelta. Viceversa, l'onorevole Pinchia vorrebbe aggiungere un'altra incompatibilità.

Vediamo un po' di trovare una risultante tra queste due tendenze. Probabilmente la risultante è precisamente l'articolo come fu proposto; giacchè è bensì vero che nei piccoli Comuni, qualche volta, potrà riuscire un poco difficile di trovare il sindaco, come può essere difficile di trovare un consigliere, ma è vero altresì che pur lasciando molto al controllo della pubblica opinione, all'aura vivificatrice della libertà non bisogna gettare il germe dei sospetti contro la pubblica amministrazione. Ed i sospetti vi saranno sempre, tutte le volte che si ammettesse che un collaterale in secondo grado o un discendente o un ascendente del sindaco, possa avere affari nel Comune.

Engel. Se sarà così, non sarà nominato dal corpo elettorale!

Costa, *ministro di grazia e giustizia*. Eh! questo no, onorevole Engel; perchè Ella ben sa, che se la libertà è bellissima cosa, è anche prudente che la legge provveda chiaramente; e quindi allorquando l'incompatibilità non riesce un pericolo assoluto alla libertà, bisogna pure tener conto di altri interessi e di altre ragioni. Laonde, io pregherei l'onorevole Pinchia di non volere insistere nel suo emendamento; perchè a me pare che l'incompatibilità del sindaco coi dipendenti del Comune debba esservi tutte le volte che un dipendente abbia un interesse nell'amministrazione del Comune o una responsabilità personale.

Quindi io capisco perfettamente l'incompatibilità pel tesoriere, la capisco perfettamente pel collettore, i quali hanno un interesse, che può essere in conflitto con quello del Comune, ma non la comprendo più quando si tratta di un semplice impiegato che non ha responsabilità personale e quindi non ha interesse. Se noi dovessimo comprendere qui anche il direttore o sorvegliante dei servizi comunali, non so dove ci fermeremmo, per-

chè logicamente dovremmo comprendere forse tutti gl'impiegati comunali, il che mi parebbe veramente soverchio.

Mi pare, in questo modo, di aver risposto a tutte le osservazioni che furono fatte; e mi permetto di pregare la Camera di lasciar correre questo articolo, altrimenti non arriveremo ad ottenere questa riforma che pure è molto desiderata dalla Camera.

Noi non possiamo pretendere di fare leggi perfette; le leggi si perfezionano a poco poco, e l'esperienza dirà se, anche per quest'argomento, qualche altra cosa si debba fare.

Pantano, *relatore*. Chiedo di parlare.

Presidente. Vuol lasciar parlare prima l'onorevole Stelluti-Scala.

Pantano, *relatore*. Sì.

Stelluti-Scala. Dopo le dichiarazioni del guardasigilli, rinunzio a parlare.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Pantano, *relatore*. Come semplice schiarimento complementare a quanto ha detto l'onorevole ministro, vorrei fare osservare all'onorevole Fulci, che la ragione per la quale da noi si richiamano tanto gli articoli 29 e 30 della legge comunale e provinciale, quanto l'altro caso ripetuto con l'inciso, è semplicissima ed ha avuto origine nel seno della Commissione. È stato deplorato che tutti i casi di ineleggibilità dai consiglieri e dagli elettori siano facilmente trascurati, o per interessi locali, o per la facile acquiescenza, per la difficoltà della procedura che bisogna seguire per fare annullare l'elezione di un consigliere che sia caduto sotto il caso dell'ineleggibilità. Ma altro è essere consigliere, altro è essere il primo magistrato della città. Adesso si tratta di trovar modo indirettamente di reintegrare la legge. Ecco ciò a cui ha mirato la Commissione con questa proposta: abbandonare in cautele.

Io poi vorrei pregare tanto l'amico Engel quanto l'onorevole De Nicolò di non insistere nei loro emendamenti.

È la parte più delicata dell'azienda comunale: in tutte le aziende locali sono i fratelli, gli zii che sperperano il patrimonio pubblico.

All'onorevole Pinchia dirò che per quanto in principio, potessimo anche accettare l'idea che egli ha svolta, visti gli ostacoli che ne verrebbero all'approvazione ed all'applicazione

zione della legge, lo preghiamo insieme col ministro di ritirare il suo emendamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pinchia.

Pinchia. Io mi era indotto a proporre il mio emendamento dal lungo elenco delle eccezioni fatte; e visto che la Camera richiede tante cautele, anche quella da me proposta non mi pareva soverchia. Ma poichè, in fondo, le mie idee si avvicinano piuttosto a quelle espresse dall'onorevole Engel e dall'onorevole De Nicolò, io posso anche ritirare il mio emendamento. (*Conversazioni*).

Presidente. L'onorevole De Nicolò desidera forse di parlare?

De Nicolò. Annuisco all'invito della Commissione: ma la pregherei di volere abbandonare almeno il fideiussore.

Vischi. È lo stesso.

De Nicolò. C'è la garanzia dei beni, c'è la giunta provinciale...

Pantano, relatore. È invece il più pericoloso! (*umori — Conversazioni*).

Manna. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Manna.

Manna. Il capoverso quarto dell'articolo 127 è che una parafrasi dell'articolo 10 della legge del 1871 dove è contemplato anche il fideiussore; e quindi non si potrebbe concludere derogare a quella legge. (*Bene!*)

Voci. Ai voti, ai voti! (*Conversazioni*).

De Nicolò. Mi rassegno, e ritiro il mio emendamento.

Presidente. Non essendovi altri emendamenti vado a partito l'articolo 127.

(*È approvato*).

Rimane ora l'Articolo transitorio. « I sindaci presentemente in carica, in virtù di Decreto Reale, rimangono in ufficio fino allo spirare del triennio in corso, salvo i casi di revoca contemplati dalla presente legge. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzati Ippolito.

(*Non è presente*).

Non essendo presente, perde la sua iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Novellis.

De Novellis. Secondo quest'articolo, i sindaci nominati restano in carica, e per quel Go-

muni che non hanno sindaco si provvederà a norma di quest'articolo.

Però, siccome i Consigli comunali si riuniscono in sessione ordinaria in autunno, e siccome agli assessori anziani che hanno la firma ed ai prefetti, potrebbe far comodo di non convocare i Consigli comunali straordinariamente, così io pregherei...

Pantano, relatore. Ma basta il terzo dei consiglieri per chiedere la convocazione!

De Novellis, relatore. Scusi; in molti luoghi questo terzo non si trova: e quindi parrebbe meglio di non prolungare sino a novembre la lotta che si può impegnare per la nomina del sindaco.

Proporrei perciò che si dicesse che il prefetto è obbligato a convocare i Consigli comunali. (*Commenti*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Montagna.

Montagna, presidente della Commissione. La Commissione d'accordo, col Governo e col l'onorevole Luzzati Ippolito, propone che, dopo le parole *in caso di revoca* si aggiungano le parole *e di decadenza*.

Presidente. Metto a partito questo articolo transitorio che, con l'aggiunta proposta ora, rimarrebbe così formulato:

« I sindaci presentemente in carica, in virtù di Decreto Reale, rimangono in ufficio fino allo spirare del triennio in corso, salvo i casi di revoca e di decadenza contemplati dalla presente legge. »

Chi lo approva sorga.

(*È approvato*).

Montagna, presidente della Commissione. Allo scopo di coordinare questa legge, bisogna fare un articolo primo così concepito:

« Agli articoli 123, 124, 125 e 127 del testo unico 10 febbraio 1889 della legge comunale e provinciale, sono sostituiti i seguenti, ecc. »

Inoltre l'articolo transitorio deve diventare l'articolo secondo del disegno di legge.

Presidente. Metto a partito questo coordinamento.

Chi lo approva sorga.

(*È approvato*).

La votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge si farà oggi stesso nella seduta pomeridiana.

Discussione del disegno di legge per lavori e provviste ferroviarie.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Lavori e provviste per le linee in esercizio delle Reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Onorevole ministro, accetta che la discussione si apra intorno al disegno della Commissione?

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Accetto: ma mi riservo di proporre qualche emendamento.

Presidente. Si dia lettura del disegno di legge.

Lucifero segretario, legge. (Vedi Stampato n. 219 - A).

Presidente. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rava.

Rava. Onorevoli colleghi, se quell'acuto spirito romano, che lasciò scritto, *habent sua sidera lites*, fosse presente alle nostre discussioni, dovrebbe modificare il detto famoso ed esclamare: *habent sua sidera leges!*

Dal giorno che furono approvate le Convenzioni ferroviarie fino ad oggi, ed è già trascorso un decennio, non c'è anno senza novità ferroviarie, e non c'è legge ferroviaria, che modifichi quei patti, la quale non venga in questa Camera o alla vigilia di Natale, in una seduta mattutina (come accadde del 1888, per altri 84 milioni di lavori o provviste) o nel mese di luglio, quando la stanchezza col caldo incombe grave su tutti e le sedute stanno per sciogliersi!

È questa una fatalità, ed io la ricordo, a mia scusa, se debbo proprio oggi annoiarvi con un discorso.

Ma questo complesso di leggi che sono venute presentandosi e discutendosi in quest'Aula, forse un po' tardi e troppo sommarariamente, nell'ultimo decennio, chi lo raccogliesse in volume, potrebbe chiamare sicuramente *le disillusioni delle Convenzioni ferroviarie*.

Infatti, o signori, si era detto e sostenuto che colle Convenzioni avremmo avuto, dal nostro ricco patrimonio ferroviario, un annuo reddito, sicuro e crescente pel bilancio; invece, i prodotti previsti sono già di ben oltre 300 milioni rimasti al disotto delle assicurate previsioni.

Si era detto che sul bilancio dello Stato più non sarebbe comparsa nessuna spesa af-

ferente all'esercizio; e da allora ad oggi, da prima dotazione dei 144 milioni del 1885 questa, abbiamo visto purtroppo gravare ben 335 milioni sul bilancio dello Stato, 190 milioni non previsti dalle Convenzioni ferroviarie meno quelli primi (erano 144 milioni dell'allegato B, così detto, col quale dovevamo per patto contrattuale, per reciproco e per accordo delle parti contraenti, metter in ultimo e definitivo assetto le linee concesse in esercizio alle Società. I milioni salgono anzi a 350; calcolando anche i 15 votati nel 1896 per primo acquisto di materiale mobile!

E questi 335 milioni appunto in 10 anni si sono spesi per conto del proprietario, ma per necessità dell'esercizio, necessità che doveva scomparire affatto dalle nostre discussioni una volta che le Convenzioni fossero state approvate e venisse organizzato quel sistema di previdenza, completo e meraviglioso, che doveva provvedere, quasi automaticamente, *le cose e le persone*, alla sicura conservazione delle linee, alla rinnovazione dei materiali fissi e rotabili, agli aumenti patrimoniali, alle pensioni degli impiegati grandi e piccoli, fino al pietoso soccorso delle sventure degli operai!

Si erano formate allora (chi non lo ricorda dei colleghi di quel tempo?) le tavole di mortalità non solo degli impiegati, ma per le rotaie ferroviarie, e delle traversine, delle verghe di acciaio e di ferro. Si stabiliva la vita media delle carrozze in 60 anni, dei carri in 60, delle verghe in 47 anni, tutto questo complesso di congegni, di costruzioni, di compensi e di temperamenti; tutto questo grande edificio della previdenza ferroviaria, dopo dieci anni, tutto o quasi è venuto sfasciandosi. Ed è ben doloroso questo crollo, onorevoli colleghi, perchè ha trascinato e trascina seco anche la previdenza benefica che si appoggiava sulle tavole di mortalità, al riparo della cassa di riserva e al soccorso delle sventure.

Ormai anche la Cassa di soccorso, e la Cassa delle pensioni ferroviarie sono cadute in condizioni da lasciar preveder prossima rovina e ci impongono di provvedere per le riparazioni e con molti milioni, e perfino con tasse nuove, alla loro restaurazione.

Nè basta, chè oggi pure i fondi di riserva, ancora resistenti ai loro compiti, oggi dovremmo sopprimere, per dar nuove agevolazioni alle Società o per liberarci dall'incubo di difficili riscontri!

avevamo preveduto minori le spese delle
azioni ferroviarie, affidandole alle Società,
la bella relazione dell'onorevole Guic-
ni sulle maggiori spese ferroviarie del
che è l'ultimo documento presentato alla
a) risulta che il costo delle linee affi-
lle Società è superiore in media a quello
linee costruite, con tutti gli errori e le
sioni, direttamente dallo Stato.

avevamo votato un articolo, sempre delle
nizioni (l'articolo 101, mi pare) pel quale
detto: le Società hanno tutte le inizia-
er provvedere alle nuove invenzioni,
vi metodi, ai nuovi congegni, al mi-
mento insomma del servizio; lasciamole
per tali scopi lodevoli di anticipare le
in base all'articolo stesso; lo Stato al
el contratto farà giusta ragione. E-
ne cosa è accaduto? Che le Società hanno
o lo spirito d'iniziativa e... non hanno
e non una piccola, esigua somma, come
dai conti che si sono pubblicati dal
ispettorato e specie dalle sue due
relazioni che arrivano al 1890.

era proclamato, e lo disse il compianto
, che le Convenzioni davano *garanzia*
to al personale, mentre prima esso da
a garanzia era protetto.

discussioni dei giorni passati alla Ca-
proposito dell'*Inchiesta ferroviaria*, vi
dimostrato quale garanzia di diritto
o al personale noi data!

avano dichiarato, sempre nel 1885: to-
per sempre, coi nuovi patti, le inge-
arlamentari, e le raccomandazioni dei
ni, a ciascuno dei quali può ripetersi
ducci:

Cruciato nume,
tu cruci gli uomini...

abbiamo costituito tale una organiza-
per la quale le Società stesse hanno
interesse a fomentare nelle popola-
nei deputati le domande di nuovi
ni ed edifici, di nuove spese, di utili
onamenti insomma, sulle linee dei loro
E ciò perchè? Perchè le Società sanno
spesa graverà lo Stato e quando la
portata sul bilancio, lo Stato non solo
pagarne l'importo, ma darà anche un
mpenso per la direzione e sorveglianza
pri che sono eseguiti per conto suo
ocietà. Ciò è umano... ma è costoso!
vamo detto: costituiremo un congegno

di tariffe, che darà modo al commercio di svi-
lupparsi ragionevolmente.

E venne, malgrado tante, e tanto autore-
voli opposizioni, da Spaventa a Luzzatti, da
Baccarini, a Gabelli, a Sanguinetti, al mar-
chese Di Rudini stesso, parmi, quel famoso
articolo 44, ora vigente purtroppo!

E voi sapete, onorevoli colleghi, quale
congegno singolare seppero preparare, poichè
sta dinanzi alla Camera un disegno di legge
sui ribassi di tariffe dal 1885 ad oggi, del
quale progetto dovrò essere, per bontà dei
colleghi, io il relatore.

Le tariffe sono fisse, cristallizzate; se il
commercio soffre e reclama, lo Stato ordina
il ribasso delle tariffe, ma deve pagare sul
bilancio (art. 44) la differenza a beneficio
delle Società, le quali guadagnano per giunta
anche sull'incremento del traffico che si ma-
nifesta in seguito al ribasso.

Leggete il disegno di legge e ve ne fa-
rete ragione coi fatti.

Dopo ciò, e malgrado ciò, ogni anno, o
quasi, e nella stagione estiva, veniamo chia-
mati d'improvviso a saldare i debiti del pas-
sato, e troppo spesso, come dice acutamente
l'onorevole relatore ed amico mio egregio,
Rubini, veniamo qui a fare proprio da ese-
cutori testamentari, senza sapere se il testa-
tore sia trapassato, o come disse per isbaglio
quel famoso attore drammatico, se il morto,
sia definitivamente morto. (*Si ride*). Perchè
ogni anno, a « voler dir lo vero, » e per una
singolare fatalità di cose, ci si assicura la tran-
quillità futura del bilancio, a luglio; ma
dopo, a novembre, ricominciano a far capolino
le spese nuove da iscrivere sul bilancio col
titolo solito di *Lavori e provviste per le linee in*
esercizio.

Proprio la spesa famosa a cui *mai più*,
dopo il 1885, lo Stato *avrebbe dovuto pensare!*

Avevamo garantito al Parlamento un se-
vero controllo dell'azienda ferroviaria, colla
creazione del Regio Ispettorato, e non sap-
piamo più da anni come le cose ferroviarie, e
i traffici, e i redditi, e le spese, e le costru-
zioni, e le innovazioni, si svolgano, poichè
più non si pubblicano quelle relazioni che,
prima della legge del 1885, ogni anno, la Ca-
mera regolarmente riceveva, per lume e guida
ai suoi studi. Ecco i primi frutti delle Con-
venzioni!

Ripensando a siffatte cose, e rileggendo,
come soglio alle volte e con attento studio,

ciò che fu, e così poderosamente, discusso alla Camera, al tempo della legge per le Convenzioni ferroviarie, io mi sono dissuaso dal proporre oggi il rinvio senz'altro di questa proposta di legge, che ad ogni costo, e ben lo vedo, si vuol discutere in queste limpide mattinate di luglio.

Essa era stata improvvisamente messa all'ordine del giorno non appena stampata la relazione; poi venne d'improvviso tolta. La Camera sabato sera stabilì, a mia proposta, che dovesse essere discussa giovedì mattina. Invece domenica stessa l'onorevole presidente del Consiglio desiderò che fosse messa subito all'ordine del giorno e per la prima mattina. E così fu fatto.

Discutiamo adunque.

E innanzi tutto, che cosa propone questo non semplice disegno di legge?

L'onorevole Rubini (al quale, pur dissentendo nelle conclusioni, mi è grato tributare un elogio vivo ed affettuoso, per la fatica ingente, ma utilissima, a cui ha dovuto sottoporsi per animare e render parlanti tutte queste severe colonne di cifre; per ordinare e scoverare molti fatti che già furono presentati in altri documenti parlamentari, per illuminare la Commissione col ricco contributo della sua dottrina e completare opportunamente quel troppo poco che ci è stato detto dai corpi competenti, presentandoci le risposte del Governo e i documenti opportuni, come può fare la Giunta del bilancio, e come meglio dovrebbe fare l'Amministrazione pubblica, specie quando a farlo è obbligata dalla legge) — l'onorevole Rubini, adunque, dicevo, — e così chiudo la parentesi amichevole — comincia coll'osservare giustamente che il Governo ben dieci volte è venuto alla Camera per riprendere, e con sacrificio del bilancio, un problema, che le Convenzioni avevano creduto di definire per sempre.

Ha ragione; ed io debbo aggiungere anzi che ci venne, il Governo, e con troppo facile risoluzione, un'altra volta ancora, in occasione del bilancio del tesoro, nel 22 marzo 1893, ma la modesta opera mia riescì a sventare quel pericolo.

Il ministro del tesoro d'allora, l'onorevole Grimaldi, per provvedere ai debiti figliati in silenzio dalle Casse patrimoniali, secondo la frase dell'onorevole Luzzatti, proponeva con un articolo della legge di bilancio, semplicemente questo: da quest'anno in poi, (notate

bene, *in poi*) daremo quattro milioni all'alle Casse degli aumenti patrimoniali.

Io mi opposi a quell'articolo; e fui scartato dalla Camera e dal ministro.

Certo è che le spese di cui si parla si sarebbero fatte ugualmente, e lo Stato avrebbe avuto il carico e la Camera avrebbe, col troppo facile assenso alla legge generica, ottenuto nemmeno il presidio di quelle savie cautele di sindacato e di freni e di quella pubblicità che l'onorevole amico Rubini e la Giunta del bilancio, l'ora messi nella legge, con la certezza, escono, che saranno rispettati!

Per me, onorevoli colleghi, in questa materia sono diventato, per la fatta esperienza, un po' scettico, e le cose che verrò oggi dicendo dimostreranno che non sempre *fides sufficit*; non sempre gli articoli di leggi sono stati rispettati, quando si tratta di spese e lavori ferroviari per conto dello Stato. E mi conforta anzi una osservazione.

Nella bella relazione dell'onorevole Ruffini sfugge ogni tanto, fra le righe — si perche io lo dica — come una sottile vena di cinismo, quale esce fuori, limpida ed impenetrabile, nelle pagine mirabili dei *Promessi Sposati*, quasi a svelare un lato recondito dell'animo del più grande scrittore della sua razza.

Vi aleggia forse lo spirito di Lombroso? Non so. Ma c'è; e chi sappia leggerlo lo riconosce e l'ammira.

Dopo le *disillusioni del passato*, venite ora alle *illusioni del presente*!

Questo disegno di legge consta di tre

1) Cessione di *due* fondi di riserva *fatti* alle Società esercenti che ne restano proprietarie; dietro compenso annuo di 350 per chilometro (dallo Stato) e coll'opera dei lavori necessari a loro carico.

2) *Riforma* del terzo fondo di riserva *materiale mobile*;

3) Concessione di 77 milioni alle Casse patrimoniali, per conto di lavori sulle ferrovie in esercizio.

L'onorevole relatore scrive subito e dice: «*ci*» «*chiamo* ogni anno leggi per consentire «*e* freschi assegni per opere di completamento e miglioramento o *che si dicono e si credono ritenere per tali ed inevitabili*».

Queste parole stesse dimostrano una savia dubbiezza del relatore sulle azioni della Amministrazione; e più avanti dichiara che «*non assume nessuna*»

bilità per le affermative dell'Amministrazione, sulla necessità assoluta e sulla qualità dei lavori che si dicono indispensabili, e la correttezza della loro attribuzione alle casse degli aumenti patrimoniali. » Notatelo! L'onorevole Rubini espone da prima lo stato attuale finanziario dei tre Fondi di riserva e delle Casse patrimoniali.

Non mi dilungherò nell'esame della sua azione, tanto più che veggo rapidamente avvicinarsi l'ora in cui la seduta della Camera deve sciogliersi. Egli pone chiaramente, e stamente il problema. I tre fondi di riserva sono e sono:

« a) per provvedere ai danni cagionati dalle linee da forza maggiore;

« b) per la rinnovazione della parte meccanica dell'armamento;

« c) per la rinnovazione del materialeabile reso inservibile dall'uso. »

E poterono vivere, perchè si alimentavano una parte del prodotto dell'esercizio qualunque esso fosse.

Per contro una quota di questo prodotto, effettivo, le Casse degli aumenti patrimoniali non ebbero. Così riuscirono una tuzione destinata ad intisichire ed andare inerte, siccome una quota di questo prodotto reale, ma dal 15 per cento del prodotto ultra-iniziale. Che cosa era questa invenzione del prodotto ultra-iniziale? perchè si fece? Era una sottile invenzione per rendere maggiore la percentuale di spesa, lo Stato doveva calcolare a beneficio sociale; altre parole, per render migliore il patto delle Convenzioni a beneficio delle Società, per più lontano il giorno in cui, crescendo l'eddito, dovesse crescere la quota di partecipazione dello Stato.

In fatti nel 1882, anno preso a base del contratto, il reddito delle due reti continentali era stato di 180 milioni. Nel 1884 si volle andare invece a base un reddito iniziale di 212 milioni.

Nientemeno! Un salto di 32 milioni.

Il conto allegato alle Convenzioni diceva che pel 1885 il reddito sarebbe stato di 212 milioni. Sono passati dieci anni e siamo ora, o quasi, al disotto del reddito che si era allora... iniziale.

Al di là di questa somma di 212 milioni le Società dovrebbero avere una minor parte dei redditi ferroviari; era dunque utile per

esse tener lontano il giorno di tale nuovo, eventuale riparto.

Da questo, o signori, proprio da questo è nato il deficit enorme delle Casse e l'enorme carico di spesa sul bilancio italiano! Ma non solo da questo!

La legge diceva che le Casse si alimentavano col 15 per cento del prodotto ultra iniziale e provvedevano alle spese dipendenti dall'aumento di traffico. Non essendovi stato aumento di traffico, non potevano esserci i contributi, ma insieme non dovevano nè potevano esserci le spese.

E venne allora la debolezza nostra, che ci condusse ad una spesa di 335 milioni!

Oggi si ripete sempre — e mi duole che ciò accada sui documenti e le relazioni ufficiali, che ci vengono dal Ministero — che il deficit delle Casse dipende dal mancato traffico. Non è così: siamo leali e schietti.

Fu errore di base quel prodotto iniziale. Anche ci fosse stato l'aumento annuo del traffico, nella ragione del 3 per cento, i redditi sarebbero stati insufficienti alle Casse. Solo dopo dieci anni si raggiunse (e non poteva accadere altrimenti) quel prodotto così detto iniziale. Ecco le dolorose conseguenze di errori non voluti a tempo riconoscere! E si spese come se il traffico fosse stato in grande aumento!!

Che cosa si fece? Si diedero prima con le leggi del bilancio dei lavori pubblici 60 milioni nei due anni 1886-87, e poi nel 1888, proprio la mattina della vigilia di Natale, si fece approvare una leggina in fretta, e si consentirono 84 milioni alle Società, per lavori che avevano titolo speciale e grave di necessità militari, ma poi non erano altro (e lo confessarono nettamente i ministri proponenti) che il seguito dell'allegato B.

Cosa è l'allegato B di cui si parla tanto ora? Era la tabella, l'elenco dei lavori (e prego i colleghi di fare attenzione) che il Parlamento, il Ministero e la Società, d'accordo, avevano dichiarato allora necessari, per mettere le linee in buon assetto. Erano 144 milioni di spesa per mettere in ottimo stato di consegna la cosa affittata, al di là della quale nessuna altra spesa più doveva essere considerata necessaria. Chi legge le risposte che venivano presentate, dal Ministero, alla Giunta della Camera, in quei giorni incaricata di esaminare quel grave disegno di legge, vede chiaramente questa determinazione contrattuale:

non più di 144 milioni. Le Società stesse riconoscevano che si formava così una dotazione sufficiente. Invece venne la debolezza nel resistere alle pretese; vennero presto i 60 milioni di cui ho fatto parola, e vennero gli 84 delle necessità militari. E fosse finita la lunga vertenza con essi.

Il concetto teorico della Cassa (vedete bella combinazione!) dice la relazione del ministro, era bene immaginato ed eccellente! E qui veramente fa piacere di sentir una voce autorevole, — dalla quale dissento, nelle conclusioni, ma di cui sono ammiratore per lo studio dei fatti che ci espone — la quale opportunamente critica il *concetto organico* e le spese accollate alle Casse, taluna delle quali spese non rappresentano affatto *umenti patrimoniali*, ed osserva:

« Il concetto teorico che servi di guida nella loro fondazione (e qui ci duole di formulare un avviso contrario a quello esposto nella relazione ministeriale) era, non eccellente, ma sibbene per diversi punti, specialmente in due, secondo il nostro modo di vedere, errato; e come tale doveva necessariamente compromettere l'istituzione. »

Così scrive la relazione della Giunta del bilancio! E bene scrive.

Ed infatti l'ha compromessa ed il bilancio dello Stato ha dovuto sovvenirla sempre e dovrebbe dare ancora altri 79 milioni per un contributo direi proprio ultra... iniziale, che la legge delle Convenzioni, a dir vero, non aveva né previsto né consentito. Eccovi l'origine delle Casse degli *umenti* che sono poi stati soli *debiti patrimoniali!*

Veniamo ora ad altro problema.

Si sono votati, coi fondi dell'allegato B, e con i contributi alle Casse, circa 300 milioni, per *lavori e provviste sulle linee in esercizio*. Come sono stati amministrati? L'onorevole Rubini non ha fatto un esame (e mi spiace) di questo, ma ha accennato rapidamente *qualche dubbio* nelle pagine della sua relazione.

Il fondo dell'allegato B era amministrato dallo Stato; ma richiedevano i lavori e spendevano i fondi le Società. Che cosa è accaduto? Che le Società hanno spesi da prima, o impegnati, sull'Allegato B 15 milioni di più della somma stanziata. Cosa fatta capo ha! E noi siamo venuti in seguito rimessando molto questa materia per accertare questo fatto e dar regola a questo disordine che ri-

sultava da atti parlamentari e dalla relazi prima del Regio Ispettorato ferroviario.

Io fui primo a segnalare tutto ciò, nella Camera, fin dal 1891, quando era ratore del bilancio dei lavori pubblici il ottimo amico l'onorevole Ferraris. La Gi del bilancio e la Camera riconobbero su la necessità di provvedere ad un miglio più efficace sindacato di queste pericolose *zioni di spese fuori bilancio*, ma siamo rim fino al 1894 impotenti a regolarle.

E come l'abbiamo regolate, onorevoli legghi? Tutto omologando, e tutto paga sul bilancio dello Stato. Nel 1894 fu prop il primo progetto per sistemare questa teria degli impegni delle Casse patrimon la Camera allora volle maggiori studi e bene. E rinviò la soluzione ad altro a: specialmente per le considerazioni del n come erano stati amministrati questi mil dati alle Società, modo ricordato all'onore Carmine, relatore allora ed oggi ministro il modo *singularissimo* risultava anche d relazioni della Corte dei conti, che io st in quest'Aula avevo più volte eccitata a vegliare tali spese.

La Corte, lo debbo dire con grande s sfazione, pose ogni cura, per cercare di i tuire un controllo più vigile su queste spe per additarne i pericoli alla attenzione Parlamento.

La Camera nel 1894 non volle risol dicevo, così subito tutto codesto problema decise di consentire i fondi per un solo an di aspettare una legge completa e riformat su tutta la materia delle Casse e dei f di riserva. Però saviamente votò — d'ac coi ministri Saracco e Sonnino — un arti di legge pel quale la Corte ebbe man di esercitare pieno controllo su queste s prima sottratte alla sua doppia sorvegli: preventiva e finale.

Ed a ciò non fu certamente estrane domanda che l'onorevole Carmine, allor latore, scrisse nella sua relazione:

« Piuttosto che mutar il sistema di trollare il funzionamento delle Casse (e stesso tante volte alla Camera, discuter il bilancio consuntivo, lo avevo invocato), conviene modificar addirittura l'organ delle Casse stesse, le quali come si esp la relazione della Corte dei conti sul r conto dell'esercizio 1892-93, (è segnato grosso) *hanno reso possibile la decretazion*

re pubbliche governative, senza limiti legali spesa, senza riportare, sia dal Consiglio di to il previo parere, sia dalla Corte dei conti nisto e la registrazione richiesta per gli atti getti al riscontro preventivo, e, quel che è più, ea l'espressa annuale concessione dei fondi da te del potere legislativo? »

Questo io avevo detto e ripetuto nel 1891 el 1892 e altre volte, guadagnando l'ap- vazione dei colleghi e dei relatori... primo nico onorevole Carmine... ma non altro! Dunque voi vedete, o signori, che cosa ci egna in questa materia quella esperienza, la Giunta del bilancio vuole chiamare soccorso per lo studio di questa nuova ge. Per fortuna essa formula non dei voti, un articolo di legge, che ripeté una di- sizione della legge del 1885. La Corte dei ti stessa l'invocò di recente. Speriamo che uora edizione riesca meglio a metterla in re.

Forniamo al disegno di legge.

Quali erano le proposte del Ministero?

Il Ministero diceva: occorrono 79 milioni ito cifre rotonde, per non perdere troppo o, — di questi metà saranno versati dallo o, e metà dalle Società, le quali rinun- io per questa anticipazione all'interesse. giorno della liquidazione finale restituirà stato, s'intende, i fondi anticipati da esse. Dimostrerò poi, a conti fatti, a che cosa iduca questa rinuncia degli interessi. Ora mente debbo notare che mi ha fatto molto a, in un documento venuto colla firma onorevole Colombo e dell'onorevole Pe- i, il vedere che l'interesse delle Società, l'interesse cui essi rinunziano, era stato olato col saggio del 5.79 per cento!

Quando si è ridotto l'interesse della ren- pubblica al 4 per cento, mi pare che il debito, che fa lo Stato, sia pure con le età ferroviarie, non dovrebbe, non po- be essere mai commisurato ad un inte- e del 5.79 per cento, ma al saggio nor- e del 4 per cento, come si paga ad ogni idino italiano, che affida il suo denaro Stato. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

Che cosa propone la Commissione del bi- io?

La Commissione del bilancio riduce di milioni la domanda, e propone che non cciano debiti con le Società. Metà della a si anticipi dallo Stato, anno per anno, gran parte dell'altra metà sia tolta a pre-

stito dal terzo fondo di riserva, che deve servire al rinnovamento del materiale mobile, e un'al- tra parte complementare sia data dalle Società, obbligandole ad un 10 per cento della nuova spesa come quota di loro contributo.

Per i 16 milioni che mancano a fare i 77 richiesti, propone che si provveda ancora con un aumento della tassa sui trasporti a grande velocità; provvedimento questo, ono- revoli colleghi, assai grave, poichè ritorna la finanza moderna alla finanza antica, cri- terio lodevole, se così piace ricordarlo, delle antiche repubbliche italiane, che destinavano una data rendita ad una data spesa; provve- dimento, che possiamo considerare anche buono, quando serve di freno automatico, ma che è pericoloso nel sistema parlamentare e non è consono agli assiomi della finanza mo- derna.

Ed oggi lo si vede d'improvviso posto e ri- petuto, in questo nuovo agitarsi di varie in- cognite del problema ferroviario; lo si vede ripetuto oggi per la Cassa patrimoniale ed anche per le Casse pensioni del personale ferroviario, nelle quali, fatto il bilancio tec- nico, ormai verificasi purtroppo la deficienza di 81 milioni. La soluzione proposta ora *anche per le pensioni* è molto facile; si cresce la tassa dei trasporti alla piccola velocità, per provvedere i milioni che mancano, e non sono pochi, poichè salgono verso il centinaio!

E codesto sistema si vede in fondo anche nel disegno di legge per i ribassi delle ta- riffe, inquantochè si propone ivi pure una tassa per far fronte a certi bisogni e alla deficienza del materiale mobile pel trasporto dei carboni. Badiamoci!

Ritorniamo all'assunto.

La Giunta del bilancio per il 1° e 2° fondo di riserva accetta i provvedimenti del Ministero. La relazione dice: ci rappresentano una forza ed una debolezza: uno ha forse qualche cosa di più di quel che gli occorre: l'altro ha qualche cosa di meno: facciamo un *connubio* e speriamo in Dio che la unione riesca felice e vada innanzi pel meglio. Ma da uomo esatto ed acuto, l'onorevole Rubini non ci dice netta- mente quale sia la sua opinione, e certo non pare del tutto favorevole.

Il primo fondo, si noti bene, nell'avvenire avrà minori bisogni, e sarebbe stato quindi opportuno mantenerlo allo Stato dal momento che lo Stato conserva le Casse patrimoniali,

e non si libera completamente da tutte siffatte funzioni.

Io non sono persuaso di questo provvedimento. Temo che lasci molte spese allo Stato, e che si capovolgano le liti. Prima bisognava frenare le domande di nuovi lavori, ora bisognerà eccitarle, affinché le Società non si tengano il compenso annuo di lire 350 per chilometro senza provvedere ai bisogni. Ne parleremo a suo tempo. Io noto però che il primo fondo non solo provvedeva ai danni di forza maggiore, ma serviva a prevenire detti danni ed a riparare i guasti dipendenti da vizio di costruzione.

Quanto al terzo fondo di riserva e alle somme di cui dispone; è fatto naturale che abbia ora molti fondi. Le carrozze che debbono vivere 40 anni, i carri che devono vivere, secondo quelle tavole di mortalità ferroviaria di cui ho prima fatto cenno, parmi 60 anni; le locomotive che debbono vivere non so se 50 o 40 anni, non hanno ancora raggiunto l'età del riposo.

Quindi i fondi, le riserve, dirò meglio che si sono andati accumulando anno per anno, sono tutti in serbo; e aspettano il giorno dell'impiego.

Laonde come una volta si è fatto nel 1894 un anticipo di 25 milioni, alle Casse patrimoniali, così si potrà ora farne un secondo.

Ma, intendiamoci; la moralità finale di siffatta storia è sempre questa: che siccome lo Stato dovrà in ultimo liquidare tutti codesti Fondi, e Casse, esso in ultima analisi o abbia fatto il debito colle Società, o l'abbia fatto col Tesoro, o colla Cassa Depositi o col Terzo fondo di riserva; la conclusione delle conclusioni è sempre la stessa. Forse domandando i mezzi ad una amministrazione controllata dallo Stato, il saggio dell'interesse sarà minore, più facili gli espedienti contabili del conto corrente e più chiara la forma; ma pagherà lo Stato a suo tempo. Forse ci sarà qualche lato di bene, ma il risultato finale è sempre identico: un debito da pagare, quando soprattutto si verificherà il bisogno di rinnovare il materiale rotabile.

E non sarà lontano!

Quando verrà quel giorno i ministri torneranno alla Camera per ricostituire il fondo che abbiamo distrutto nei giorni... della giovinezza dei vagoni e delle locomotive. Precisamente come fecero i Comuni che disposero dei fondi della Cassa pensione degli im-

piegati e poi si trovarono al *redde rationem*. Così ho accennato rapidamente come si provveda secondo il sistema della Giunta del bilancio, che diversifica dal sistema del Ministero.

Una tassa nuova sui trasporti a grande velocità, portandone l'aliquota dal 13 al 14 per cento, per aver 16 milioni; un prestito sui fondi di riserva per averne 8, il 10 per cento solo di quota dalle Società, per averne 6, e il contributo di otto milioni della rete Adriatica come spesa sua (e questo è giusto per le linee di sua proprietà.

Ora, venendo al merito, io dico e domando agli onorevoli ministri, se il contratto è stato per caso sbagliato in origine; ebbene, i contraenti sono due, ed ambedue provvedano *pro equitate et jure*. Se le Casse per gli aumenti patrimoniali non hanno avuto quel reddito sul prodotto iniziale, che, lo ripeto, si volle calcolare di 212 milioni nell'interesse degli esercenti, provvedano i contraenti d'accordo, ma non solo lo Stato. E non è esatto che lo consenta l'onorevole ministro, non esatta quella eterna ripetizione che in ogni suo documento si legge: è mancato il traffico. Non è così, onorevole ministro. Lo ripeto. Meglio dire la verità; e dicendola toglieremmo via anche i dubbi e sarà per tutti tanto di guadagnato.

Mancò la base dei calcoli, dissi, e ci fu dopo troppa debolezza nostra. Se non c'era il reddito, come poteva vivere chi si alimentava *di parte del reddito*? Io, per esempio, come professore di Università potevo combinare di dare il 15 per cento del mio stipendio al libraio che mi forniva i volumi; ma non gli potevo dare il 15 per cento al di là delle 600 lire, perchè lo stipendio di un professore di Università è di lire 5000 ed occorrono almeno 10 anni per salire a 6000. Dunque l'errore fondamentale fu quello; e va notato. È bene ricordarlo perchè in tutte le relazioni che si presentano al Parlamento sulle spese dell'esercizio ferroviario, sempre ricompare l'antico ritornello, ed è tempo che la musica cambi.

Venne la debolezza dopo, come dicevo, non si rifece, nè si migliorarono i patimenti quando si decise di concedere altri milioni a saldo degli errori passati.

In tutto ciò, è da notare come bene si siano avverate le previsioni di coloro che tanto discussero contro le Convenzioni ferroviarie

L'onorevole Perazzi non era più alla Camera allora; aveva cessato da pochi mesi di farne parte; ma sono sicuro che egli pure si sarebbe associato di cuore a quelle voci autorevoli, che venivano da destra e da sinistra, perchè rispecchiavano la verità dei fatti.

La Giunta del bilancio per ritornare all'esame aveva pensato da prima ad una sopratassa sui treni diretti; forse per colpire i viaggiatori di lusso. Le Società si sono opposte!

Questo è il sistema, onorevoli colleghi, delle tariffe che noi abbiamo organizzato, lo Stato è impotente di fronte alle Società.

E allora la Giunta del bilancio ha pensato di aumentare la tassa sui trasporti a grande velocità, e ci confessa che le Società hanno consentito... (*Cenni dell'onorevole Rubini*).

D'accordo col ministro? Sta bene... hanno pensato insieme di aumentare le tasse, e le Società hanno consentito. Poichè è bene notare, onorevoli colleghi, che anche per aumentare le tasse, lo Stato italiano si è legato le mani. Nella grave materia dei trasporti ferroviari lo Stato deve domandare il consenso delle Società fino per crescere o per scemare le imposte!

Penoso rifiuto codesto delle sue prerogative, tanto lamentato dai compianti Spaventa e Baccarini in una memoranda seduta!

Dato ciò, io non vorrei esser cattivo profeta, ma è lecito dubitare che un giorno, quando questa tassa fosse stata aumentata, i reclami del commercio obblighino il Governo ad abbassarla. E allora il Governo pagherà la differenza fra le due tariffe secondo l'articolo 44 delle Convenzioni e dei capitolati!

L'onorevole Rubini, si disse, non assume responsabilità alcuna sulla necessità e sulla qualità di questi lavori. Anzi per 2 milioni li riduce togliendoli dai 22 che sono proposti per miglioramento di stazioni. Ed ha fatto benissimo perchè abbiamo visto troppe spese di miglioramento di stazioni che servono non pel pubblico, ma semplicemente per le abitazioni dei capi stazione, rese molto più comode. Ora, non sono queste le esigenze dell'esercizio.

La Giunta del bilancio propone ora serie garantigie per il controllo della spesa.

Ma prima d'esaminare tale proposta che si concreta nell'allegare ogni anno al bilancio di previsione l'elenco esatto dei lavori,

che saranno necessari (e sarà bene), vediamo un poco, se l'esperienza ci ammaestra del come e del perchè si sono fatte quelle spese e questi lavori!

Ho detto poco fa, che sull'allegato B si erano spese secondo i dati della prima relazione, che fu presentata dall'Ispettorato nel 1889, 15 milioni di più dei 144 che si erano votati per lavori, e che la legge consentiva.

Alle osservazioni che io feci nel 1891 si rispose che le spese sarebbero state ridotte per effetto dei ribassi d'asta.

E sta bene; ma poi si complicarono con gli interessi, per le somme che lo Stato indugiava a pagare.

Dalla seconda relazione dell'Ispettorato risultava che dopo fatti i conti delle Casse patrimoniali, comparivano poi altri otto milioni di spese fatte senza alcuna delle formalità, che devono precedere l'emissione dei decreti! Una cosa da niente: io dissi allora (nel 1893, di marzo) otto milioni di spesa senza nessuna formalità, senza decreti e senza autorizzazioni!

Il Parlamento non ne sa nulla; la Corte dei conti non ne sa nulla, e, pur protestando nella sua relazione, si dichiara impotente, perchè la legge delle Convenzioni ha sottratto al suo controllo questo genere di spese. Ed io (soggiungevo) quasi dubito, leggendo queste parole, che non ne sappia nulla nemmeno il ministro, perchè, a ragione del vero, nemmeno il ministro io credo avesse firmato quelle autorizzazioni di spesa.

Questo per la legalità delle spese che è, come tutti sanno, uno dei capisaldi del diritto costituzionale. (*Si ride*).

E come sono state fatte codeste spese? L'allegato B aveva un riparto di somme per il complesso dei lavori di 144 milioni: era diviso per categorie.

Le categorie della spesa non furono rispettate, perchè le Società preferirono dapprima spendere dove meglio tornava conto per l'esercizio ed abbandonarono, ossia rimandarono i lavori, che non riguardavano direttamente l'utilità dell'esercizio. E poi ci furono sorprese grandi e meravigliose.

C'era il capitolo di spesa, ad esempio, per restaurare e migliorare le stazioni.

Ma sapete voi, onorevoli colleghi, che in cambio di restaurare le stazioni antiche, fu costruita un bel giorno la grande stazione di Trastevere? Sarà un'opera, per l'avvenire, utile

e buona; ma costa 8 milioni! e la Camera italiana — mentre dovrà domani o dopodomani esaminare un progetto di legge, per pagare un barcone distrutto anni or sono, parmi, d'ordine dell'autorità, perchè vi erano state ricoverate masserizie di colerosi, producendo un danno totale di 12 mila lire (il progetto di legge, notate, andrà dopo al Senato) — la Camera italiana oggi deve ancora sapere, quando fu fatto questo lavoro di 8 milioni, e perchè fu fatto e chi volle ordinarlo.

E non basta, onorevoli colleghi; c'è un'altra spesa curiosissima che mi risulta proprio fatta con quei fondi di manutenzione delle linee consegnate alle Società.

Nella ferrovia Roma-Pisa è stata fatta una diramazione, da Palo a Ladispoli. È a dirittura un piccolo tronco ferroviario che, mi dicono, può costare quasi 800 mila lire oltre le sovvenzioni annue dell'esercizio.

Io vorrei sapere dall'onorevole ministro: Chi l'ha autorizzato? È un'altra spesa nuova, ignorata, importante.

Codesta certo non è manutenzione di linee vecchie, ma è costruzione di tronco speciale. E la Camera non l'ha certo approvata con un progetto di legge, per quanto la legge di contabilità dello Stato dica che per ogni spesa di 30 mila lire occorranzo disposizioni speciali legislative coll'assenso dei due rami del Parlamento e la firma di S. M. il Re.

Nel bilancio nostro non fu compresa: qualcuno lo saprà, ne convengo, non sarà *prolem sine matre creatam*, ma fra questi che lo sanno ci dovrebbe pur essere anche il Parlamento.

Se avessimo le relazioni annue dell'Ispettorato forse lo sapremmo, ma non si vogliono pubblicare ed io aspetterò le relazioni, sempre fermo nell'idea mia, proprio come Cassandra, *nunquam credita Teucris!*

Ma andiamo avanti. Come si sono spesi, dicevo, questi danari?

Io ho accennato solo ad alcuni casi eloquenti e a taluno di questi lavori; potrei indicarne molti altri, che ho talvolta sorpreso leggendo, come meglio potevo, nelle relazioni ferroviarie.

Molti dei primi lavori, che formano un totale rilevante, furono fatti proprio a beneficio dell'esercizio: accomodamento di cancellate nelle stazioni: rifacimento di impianti, miglioramento di case e altre spese per utilità troppo speciali.

Ma veniamo a maggior campo: pigliar poche cifre e grosse: la materia è molta breve il tempo per me; malgrado la benevolenza della vostra attenzione.

Onorevole ministro, ascolti dunque il soloquio di un solitario, che non critica certo l'opera sua...

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. L'ascoltate e sono qui apposta!

Rava. Io esamino, per dovere di deputato e di studioso di cose economiche, come amministra questo che è il più grande patrimonio dello Stato. Costa ai contribuenti ormai quattro miliardi e 200 milioni, e quante volte, nelle relazioni parlamentari, v'è quasi rimproverato al passato come un eccesso di spesa, dalla Camera non voluto. Se c'è un eccesso di spesa, almeno si amministri bene e non si dirà più che non rende nulla, se mai decidersi alle riforme dell'esercizio.

Nelle Convenzioni ferroviarie, che io ho avuto la costanza di leggere varie volte, quante per diletto di studio, ed anche prima di entrare in questa Camera, per arricchire di qualche pratica qualche pubblicazione mia di diramazione amministrativa, è scritto che i lavori delle Camere patrimoniali e dell'allegato B devono essere *progettati*, come si dice, diretti, sorvegliati e liquidati dalle Società. Non c'è altro. L'articolo 2 della legge 27 aprile 1885 è chiaro. Nessuno ha mai sospettato che queste conversazioni che si tengono fuori dell'Aula intorno al presidente del Consiglio, nel corridoio *sturbano l'oratore*.

Dunque le Convenzioni ferroviarie hanno dato l'amministrazione di cotesti milioni dell'allegato B, e della legge del 1888 per i provvedimenti ferroviari... (*Le conversazioni nel corridoio continuano*).

Onorevole presidente, io non posso continuare se seguitano i colleghi che sono fuori dell'Aula a parlare a voce alta, mi distraggono.

Una voce a destra. Non hanno volontà di sentire!

Rava. Chi non ha volontà di sentire può bene andare...

Presidente. Ma le conversazioni sono fuori non qui; ma gli usci sono aperti...

Onorevole Rava, mi pare che non si lamentare; qui tutti l'ascoltano. (*Le conversazioni cessano*).

Rava. Dunque nella legge delle Convenzioni non è detto che per i lavori che si f

per la Cassa degli aumenti patrimoniali e in conto dell'allegato B e della legge del 1888, si dovessero pagare alle Società le spese di amministrazione e di sorveglianza. Improvvisamente nel 1887 (e qui vado per le spiccie, ma racconto fatti abbastanza eloquenti) nel dicembre del 1887, furono pubblicate certe *orme di servizio* per l'applicazione degli articoli 36, 37, 38, 39, 62 e 67 del regolamento per l'esercizio approvato con Regio Decreto del 17 gennaio 1883.

Le ho qui negli atti del Regio Ispettorato pel 1887.

Queste norme non portano la firma di alcun ministro, non ebbero il parere della Corte dei conti o di alcun altro Consiglio Superiore, eppure hanno stabilito che su l'importo agente di tutti questi lavori si dia il 7 e mezzo per cento alle Società.

E così una spesa nuova, grave, importantissima, piomba addosso allo Stato senza che nemmeno un ministro l'abbia apparentemente autorizzata. Perché in queste norme non c'è firma di ministro, c'è solo quella dell'ispettore generale e dopo si legge: Visto e accettato, il direttore generale della Rete mediterranea *Massa*; visto, ecc., il direttore generale dell'Adriatica *Borgnini*; e infine quella del direttore della Sicula, *Billia*.

Ora, onorevoli colleghi, torno a ripetere che il sindacato parlamentare sarà il nostro se, per 10,000 lire di danni per una barca dirutta a cagione del colera, dobbiamo votare una legge, mentre si può dare alle Società ferroviarie, senza sapere nè perchè nè come, il 7 e mezzo di quota su lavori che possono apportare 200 o 300 milioni?

Io non vi darò qui cifre precise sui diversi generi di lavori; avevo fatto dei calcoli, ma non amo annoiarvi nè io debbo far contabile. Ma tutto sommato col 7 e mezzo per cento di compensi per direzione, sorveglianza, ecc., si va certo a 10 o 12 milioni se si sono dati alle Società. Ora questa spesa non l'ha mai approvata la Camera e le Convenzioni stesse non l'hanno nè accennata, nè rivista.

Un'altra cosa: nelle Convenzioni è detto che le Società possono far anche parte di questi lavori *in economia*, dico lavori sulle linee, presentando i progetti all'Ispettorato, il quale approva e li salda a piè di lista, dopo eseguiti. In questo secondo gruppo di lavori ad economia le Società lucrano certo il 20 o ma-

gari il 25 per cento, come risulta dai ribassi che in via regolare offrono tutti gli appaltatori quando sono posti all'asta pubblica.

Il progetto è fatto dalle Società, e sta bene. Soltanto accade questo, che quando le Società eseguono per conto loro i lavori, la quota, vi dissi, aumenta ancora del sette e mezzo per cento di direzione e sorveglianza, e così sale a 27 e mezzo per cento, magari a 32 per cento.

Eppur tutto questo la Camera ignora, mentre dovrebbe risultare in quelle relazioni tante volte invocate.

Un altro ordine di fatti vediamo ora: *I miglioramenti dell'esercizio a spese delle Società*. L'articolo 101 delle Convenzioni regola questa materia. Le Società fanno. Lo Stato *deve rimborsare a stima e alla fine del contratto*.

Ebbene, quali sono le spese a cui le Società provvidero? Qui, si disse nel 1885, sta il fulcro del movimento delle vivaci iniziative delle Società, di fronte allo Stato pigro e inerte coi suoi burocratici. Ebbene, che cosa è accaduto? Che nel primo quinquennio le Società hanno fatto soltanto per 12,000 lire di questi lavori. *E lo Stato milioni!*

Questo risulta dalla prima relazione dell'Ispettorato. Nel secondo quinquennio poi le Società hanno fatto solo 200,000 o 300,000 lire di lavori di loro propria iniziativa. E badate che la spesa sociale non andava a fondo perduto. Lo Stato, scaduti i termini del contratto, dovrà rimborsare.

Ma a prezzo di stima... Ed è questo magro patto, in uso negli affitti soliti, che non piace ai grossi capitalisti. E ben lo si vede anche dalla proposta che faceva ora il Ministero!

Dunque vede l'onorevole ministro che, se non paga la Cenerentola solita, cioè il bilancio dello Stato, questa famosa iniziativa privata così lodata e così feconda delle Società, resta lettera morta! I conti parlano più chiaro dei discorsi e soprattutto delle mie povere parole.

E giacchè sono a trattare di questi ordinamenti di spese, permettetemi di ricordare un altro fatto, tanto più che io conto davvero di non annoiar più, e per molto tempo, la Camera, per queste aride questioni ferroviarie. (*No! no! — Avanti!*)

Quando la Camera discusse e approvò la legge del luglio 1894, non quella per le Casse patrimoniali col prestito fatto dal terzo Fondo di riserva alle Casse, ma bensì quella per

62 milioni di maggiori spese sulle linee già finite, fu detto: si prevedono, fra l'altro, 49 milioni di spese di liquidazioni e transazioni: mettiamoli in conto; l'abilità del ministro e dell'Amministrazione provvederà pel meglio a liquidare e transigere. Ora quella somma fu ridotta a metà dalla Camera, perchè non tutti i conti erano liquidi; ma in essa si calcolarono 8,500,000 lire da versarsi negli anni 1893-94 e successivi alle Società esercenti « per rimborso di spese di direzione, di studi, di progetti, » ecc., e di « spese generali per lavori eseguiti. »

Votammo, nel mese scorso, ricordo, senza discussione, una *leggina* degli onorevoli Colombo e Perazzi, per un buon milione di tali spese.

La Società ha obbligo di fare questi lavori, ma il Governo non dovrebbe pagarne l'opera così largamente. E dico *largamente* perchè, per esempio, io, facendo da relatore per una di queste ultime leggi relative al *compimento di costruzione delle linee Roccasecca-Avezzano-Isernia-Campobasso*, ecc., ho trovato che le Società per questi studi si prendono già il 9.90 per cento. (*Commenti*).

Ora, come quota, è troppo alta, ed in quanto al principio, io osservo questo: Noi non possiamo studiar niente, non abbiamo progetti da far eseguire perchè non abbiamo danari, e allora perchè spendiamo 8,500,000 lire per studi e progetti? Non bisognava studiar tanto; risparmiavamo questi otto milioni e versiamoli per quelle Provincie che hanno in corso le loro costruzioni, e che aspettano con tanta premura di veder qualche cosa compiuta. (*Bravo!*)

E giacchè sono ancora in tempo, noto un'altra cosa molto grave. Tante altre volte ho pensato di ricordarla alla Camera, ma me ne sono sempre trattenuto perchè non riescono spesso queste cose simpatiche, così, da potersi dire con opportunità e senza far la parte di Cassandra, e perchè servono solo a dar dei sopraccapi. Ma voglio ora esporla, onorevole Perazzi, per obbedire a quel sentimento di dovere che fu norma in tutte le manifestazioni politiche di un suo illustre amico, i discorsi e le opere del quale i giovani che vengono alla Camera, fanno bene a studiare.

Veniamo dunque ad un'altra questione grossa, *la questione delle traversine*. Siamo sempre nel campo dei fondi di riserva e delle casse patrimoniali ferroviarie. Le Convenzioni ferroviarie coi Fondi di riserva e colle Casse

hanno stabilito un fondo speciale per il rinnovo delle massicciate e per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento.

Le casse patrimoniali servivano per i miglioramenti che dipendessero dall'aumento di traffico, e dovevano approfittare del prezzo di vendita dei materiali fuori uso.

Ora che cosa è accaduto?

Quando si discutevano le Convenzioni ferroviarie venne il dubbio alla Camera se le traversine, che si dovevano levare quando rinnovavano la massicciata e l'armamento, fossero comprese nelle spese che facevano carico ai fondi di riserva e indirettamente allo Stato. E si rispose *nettamente, recisamente* di no. Che cosa è avvenuto?

Man mano che si sono rinnovate le massicciate, e si è rinnovato per molte migliaia di chilometri l'armamento, sostituendo al ferro l'acciaio, tutte le traversine sono state levate e la spesa del rinnovo messa in conto dei Fondi di riserva e delle Casse patrimoniali.

Ciò era grave come massima di tecnica come spesa, e l'Amministrazione ebbe infatti un dubbio, e volle risolverlo regolarmente. Onorevoli colleghi, ho saputo ciò vari anni or sono, per caso, nella familiare consuetudine d'un uomo che ho considerato e considerato come maestro mio nella vita politica, che amato con affetto di figlio! Ed egli un giorno malato, in villeggiatura, assistendo in mia compagnia a certi lavori sulla linea ferroviaria, mi raccontava questo fatto che mi restò molto impresso nella mente. Io allora studiavo appunto il geniale problema del sindacato parlamentare sull'amministrazione e sul bilancio e ricevevo una lezione pratica di molta importanza. La Camera aveva saputo: questa delle traversine è spesa di manutenzione ordinaria e resta a carico della Società. E così la massima era passata. Venne l'applicazione della legge e tutte queste migliaia di traversine che costano parecchie lire ciascuna furono fatte mettere a carico dello Stato proprio così, a carico dello Stato! (*Imprudenza*).

Sanguinetti. Saranno otto milioni.

Rava. Non lo so bene, amico Sanguinetti, può darsi, certo è cifra assai grave.

L'Amministrazione ebbe, dicevo, dei dubbi e ricorse al Consiglio superiore dei lavori pubblici. E questo con parere del 16 aprile 1887 decise, cito a memoria, che « le Convenzioni non facevano alcuna eccezione al

me solite della manutenzione ferroviaria, adunque se il mettere delle verghe d'accio invece di ferro era un miglioramento patrimonio, se una rinnovazione di massicte, se il cavare la ghiaia o la terra, e sostituire materiale migliore, erano veramente ori da mettere sul conto dei fondi di riva e sulle casse degli aumenti patrimoniali; il sostituire le traversine no, perchè sostituzione delle traversine era funzione ordinaria amministrazione.

« Si facesse per alcuni tratti o tutto in una ta per comodo dell'Amministrazione e de-interessati e si facesse tutta in un giorno nan mano che un pezzo di legno veniva narcire, era opera di ordinaria amministrazione. »

Questo disse il Consiglio superiore dei ori pubblici, e disse egregiamente, e lo arì coll'articolo 10 del capitolato, e col-ticolo 59 della Convenzione colla Mediter-rea e coll'Adriatica.

Ma invece, il prezzo di queste traversine, grado il parere del Consiglio superiore lavori pubblici, è stato messo a carico fondo di riserva e delle casse.

Ora, si domanda, come avviene che, men-il Consiglio superiore dà ragione allo to, e l'interpretazione della Camera è a ore dello Stato (e l'onorevole ministro Perazzi so diceva, giorni or sono, cioè avere molta orità) come avviene che mentre si era fis-la rinnovazione delle traversine come zione di ordinaria amministrazione, d'im-viso la spesa gravissima venne messa a co dello Stato?

Dopo il parere del Consiglio superiore cosa è accaduto per trasformare e i patti ragione tecnica? Perchè quel corpo è nico, ed è competente per la tecnica: e nto alla parte giuridica, la Camera a po aveva chiarito ed aveva deciso i patti. E non creda l'onorevole ministro che ci dubbio, perchè aggiungo subito una riva. È grave la cosa!

Dal momento che l'onorevole Rubini ha te, nella relazione sua, anche le risposte apate ai molti quesiti proposti dalla Com- sione che studiava, nel 1884-85, le Conven- i — e si stampavano perchè erano molti embri di quella Commissione, e gravi le erie — anch'io, che ho avuto occasione di liare quelle risposte, me ne voglio valere. Ebbene, la Commissione fece appunto un

quesito, è il V, al ministro Genala, ed il mi- nistro rispose che *la rinnovazione delle traversine era funzione ordinaria di manutenzione!*

Ora mi spieghi l'onorevole ministro per- chè questi parecchi milioni si siano spesi: chi è che si è sovrapposto al parere del Con- siglio superiore, ed alla Camera? (*Impressione*).

Una voce. Si tratta di 7 od 8 milioni.

Rava. Riassumendo: prima i compensi di direzione, 13 milioni circa, poi altri otto mi- lioni per le linee fatte o da farsi, ed ora otto milioni per rinnovo di traversine.

È tempo di chiedere, ormai: perchè si spende tanto? E perchè si vuole porre tanta spesa a carico dei fondi di riserva e delle casse patrimoniali, piegandosi a interpreta- zioni poco eque dei patti contrattuali?

L'onorevole e compianto Baccarini nel febbraio 1889 (poco dopo il voto degli 84 milioni della legge del dicembre 1888) e quando era, mi pare, ministro del tesoro l'onorevole Perazzi, in quei giorni, lamentava ap- punto questo soverchio largheggiare nelle spese ferroviarie, e si esprimeva così:

« Tutto in chiaro deve essere, opera per opera, linea per linea. È ora di vedere se tutte debbano rifarsi, e in pochi anni, le sta- zioni d'Italia: se tutti debbano ampliarsi i piazzali, se dappertutto debbano crearsi sta- zioni di smistamento anche dove non c'è nulla da smistare; se si deve, insomma, precorrere o seguire l'aumento dei traffici. Qui si segue un sistema inverso di quello di tutto il mondo. Noi facciamo enormi spese in previsione di aumenti futuri. Bisogna esaminar bene le spese e farvi contribuire le Società. »

Così concludeva il compianto vostro col- lega; ed era anche qui davvero profeta!

Ma io ho chiesto poco fa: E le ragioni per le quali si spende tanto?

L'onorevole Artom di Sant'Agnesa, tre o quattro anni fa, nel 1892 — appunto quando venne in discussione la legge dell'onorevole Branca per ridurre le spese delle costruzioni ferroviarie, a 180 milioni nel quinquennio — parlò dottamente delle costruzioni. E allar- gando alquanto il campo del suo discorso, si occupò anche delle spese che si facevano non in conto delle *costruzioni*, ma in conto di mi- glioramento delle linee in esercizio quelle spese che il progetto d'oggi chiama *lavori e provviste*.

L'onorevole Artom notò che le Società avevano due interessi a far molti lavori e a

domandare somme favolose per migliorare le linee in esercizio. In primo luogo egli diceva, è perchè prendono una quota del 9.90 sull'importo delle opere che sono loro affidate. Veda, onorevole Perazzi, ecco il solito crescendo; nelle norme del 1887 che io le ho ricordate — quelle che non hanno la firma di nessun ministro — la quota di direzione, sorveglianza, ecc., era del 7 e mezzo per cento dell'importo totale dei lavori, ma dopo venne accresciuta. Fu forse l'onorevole Branca, quando pubblicò un Regio Decreto come la legge voleva, per regolare la materia trattata dalle norme, che portò questa quota al 9.90 per cento? Perchè tale nuovo impensato e non equo aumento?

La quota è superiore, credo, a quella normale delle tariffe degli ingegneri.

L'onorevole Artom, che è per sè stesso un tecnico molto autorevole, ed è anche membro del Comitato superiore delle strade ferrate, vi diceva che la prima ragione per cui si spende e si è spinti a spendere, deriva dal fatto che le Società hanno un buon tanto per cento sui lavori che eseguono. E ricordava in proposito un aneddoto curioso che io amo ripetere ai colleghi.

Un ministro francese, molti anni or sono, prima che si fossero inventati i caloriferi e i termosifoni, si recò al Ministero di giorno festivo e trovò che gli uscieri avevano acceso tutti i caminetti, i quali davano un calore insopportabile, ed inutile per giunta, in quanto che non vi erano gli impiegati. Egli domandò quale era la ragione di tanto spreco di combustibile, e seppe che gli uscieri, uomini dabbene, non potevano e non volevano portar via le legna, ma la cenere era di loro spettanza... e così bruciavano la legna per avere in abbondanza la cenere. (*ilarità*).

Voi intendete il latino...

Eppoi parte del personale che adoperano in questi lavori è quella solita, pagata col 62 e mezzo per cento della quota di spesa generale d'esercizio. E allora crescono i guadagni sociali.

Un'altra ragione portava allora l'onorevole Artom, sulla quale richiamava l'attenzione del ministro. Di questa seconda ragione ho parlato io pure parecchie volte, ma la voce mia è debole, e non ha certo autorità pari a quella di un uomo tecnico, e funzionario superiore dei lavori pubblici. Questa ragione è grave; vi sono spese di esercizio spettanti

alla Società che si possono far assumere dalla Cassa patrimoniale o ai fondi di riserve insomma al bilancio dello Stato.

Vi è un passaggio a livello, per esempi pel quale le Società spendono 1,000 lire l'anno pel cantoniere.

Se le Società riescono a persuadere lo Stato che è utile, necessario anzi, un cavalcavia, lo scopo è raggiunto: esse risparmiano le 1,000 lire annue, ma lo Stato deve pagare 100 mila lire per l'opera d'arte nuova; il che vuol dire 5 mila di interessi all'anno. E la spesa totale delle lire 100,000 le Società prendono nove mila novecento lire come compenso del 9.90 per cento sui lavori eseguiti. *Ab uno disce omnes!*

Dato questo sistema, onorevoli colleghi riesce ben chiara ed evidente la spiegazione del fatto che ogni tanto, quasi ogni anno, capita davanti a noi qualche nuova necessità di eseguir lavori, o, quel che è peggio, di pagare lavori straordinari già fatti. Gli interessati, sono molto forti e molto abili, e poiché sono industriali e come tali mostrano sempre assai ingegno quando cercano, come dice, di tirar l'acqua al loro molino, trovano facilmente l'opportunità di dimostrare di altre spese, altre provviste, debbono essere fatte. Manca, io temo, un rigido freno nell'organizzazione del controllo, nè il Parlamento è sempre bene illuminato.

Ed è per queste ragioni che, spero, l'onorevole ministro troverà modo, in quelle Convenzioni nuove — di cui egli ci ha già improvvisamente annunciata la nascita per novembre prossimo — troverà modo di sistemare una buona volta questa grave questione delle nuove spese. Non cessano mai, e fanno capo al bilancio!

Quando si stringono, come ora, nuovi patto e si danno milioni all'infuori degli obblighi contrattuali, stabiliti dalla legge, sarebbe potuto bene venire ad una provvida decisione per liquidare da vero queste faccende.

E non solo queste faccende: c'è ben altro.

Io potrei dire molte altre cose, l'ora tardarmi impedisce di dilungarmi (*No, avanti!*) Ma per l'esperienza che ho fatta nei due anni e più, che ho avuto l'onore di restare al Ministero delle poste insieme al mio ottimo amico e ministro Maggiore Ferraris, un'altra considerazione debbo proprio aggiungere. Ed è questa: le povere poste sono state dopo le Convenzioni del 1885, assai tar-

te dalle ferrovie, e per una quantità di servizi importanti: per i pacchi postali, per gli orari, per le spese di riparazione delle carrozze, per la *Valigia delle Indie* che ha un denaro ora insufficiente al bisogno; perfino per gli scaldapiedi e per l'illuminazione. È questo un caso ben singolare: perfino l'illuminazione dei vagoni destinati al servizio postale si vuol far pagare a parte e con un conto di migliaia di lire che risale al luglio del 1885, tanto che, essendo nata una questione colle società delle ferrovie a questo proposito, io, al dubbio delle conseguenze, dovetti senz'altro dare ordine che nei vagoni postali il lume in alto, detto *ciambella illuminante*, fosse spento. Così ogni questione sarà finita, almeno per l'avvenire.

Ma resta il passato!

Ora, io dico, perchè almeno tutte queste questioni non le sistemiamo oggi, che cambiano i patti contrattuali e diamo altri milioni? Onorevole ministro dei lavori pubblici, egregio suo collega Carmine, il quale attende con tanta diligenza alla direzione suprema dei servizi postali e telegrafici, potrà darle notizie e savi consigli in proposito.

C'è, per esempio, una somma di oltre 200 mila lire che si vuol portata sul bilancio della spesa per le poste e i telegrafi, e l'onorevole erraris me ne potrà fare buona testimonianza, perchè non volle inscrivere nel preventivo.

Ferraris-Maggiolino. È vero.

Rava. Codesta somma dovrebbe andare come quota a favore dei fondi e delle casse del trasporto dei pacchi postali, che costa ora lire 1,200,000 circa e si vorrebbe elevare.

Non spiego ora la questione che è troppo tecnica.

A tutti deve parer questo naturale; e cioè: una volta che spendiamo tanti milioni per queste Casse, si devono tenere saldi i diritti dello Stato relativi ai pubblici servizi. Volete altre prove? Eccovi, per esempio, un fatto che merita davvero di essere rammentato ai colleghi, perchè è semplicemente meraviglioso. Siccome al Ministero delle poste non si salvata la facoltà di mandare in franchigia i suoi valori, e gli stampati di servizio e i moduli per gli uffici postali; perchè le società ne avrebbero un provento ferroviario minore, — così pretendevano che il Ministero delle poste non potesse spedire dei pacchi po-

stali nemmeno pagando come un privato. (*Si ride*).

Le dirò di più, onorevole ministro, a costo anche di fare una indiscrezione, a fine di bene. Quando si spediscono pali pel telegrafo dal Ministero delle poste, non converrebbe affatto di spedirli *come Ministero*, perchè la tariffa è così singolarmente predisposta, che riesce più alta per lo Stato che non pel pubblico! È così!

Ed ora onorevole ministro vengo ad un ultimo punto. Io non ho detto mai parole o critiche amare sull'Ispettorato ferroviario, quali alle volte si sono udite in quest'Aula. Non l'ho mai lodato nè biasimato; non ho avuto se non una fissazione (che smetterò), quella cioè di vedere pubblicata la relazione annuale, come la legge ne farebbe comando, per poter giudicare con cognizione dell'opera sua.

Io non ho mai detto qui come disse l'onorevole Saracco (e vedete quale grande autorità io cito) nel 10 aprile 1888, ad esempio. L'onorevole Saracco disse allora che « non poteva prevederne la regolarità di funzione, per causa della oscurità e della diversa intelligenza che si è data e si darà ancora ai patti contrattuali, e per la rete di formalità che rende renderà sempre impropria questa amministrazione al compimento dei suoi doveri, fino a che non intervenga qualche atto radicale a darle nuova vita. »

E questo ufficio di controllo costa ancora un milione e mezzo all'anno!

Ebbene facciamolo, onorevole ministro, questo atto radicale, perchè, giova ripeterlo, sono 4 miliardi di patrimonio affidati a quell'amministrazione. Il compito dell'Ispettorato è colossale e delicato. È tecnico e giuridico, ed io non mi maraviglio che non possa adempirlo tutto e bene; ma mi maraviglio di una cosa sola, che non voglia far sapere come lo adempie. Non lodo e non capisco il silenzio.

Dirò di più anzi, onorevole ministro, e con una franchezza rude, che non le deve dispiacere perchè è nell'indole degli uomini della mia regione; dirò che, dietro le mie insistenze, Ella ha fatto pubblicare giorni sono una relazione. Ma francamente, sono 30 pagine che non dicono nulla, e con una lettera dell'Ispettore generale, diretta a Lei, e messa innanzi a guisa di prefazione, la quale, per contro, dice cose che non si possono nè si debbono, senza riserva, ammettere.

Dice che per il servizio delle costruzioni presenterà una completa relazione solo dopo il 1897, quando cioè saranno finiti i fondi fissati nel 1892 pel quinquennio, dall'onorevole Branca..

Ora questa è una interpretazione da respingere subito, perchè la legge del 1885 ordina tassativamente una relazione all'anno, e che si deve pubblicare a novembre, sullo stato delle costruzioni ferroviarie. E dice quell'epistola, per rispondere alle osservazioni fatte alla Camera, che non si pubblicò altro nei quattro anni ultimi, perchè pubblicando si darebbero notizie di questioni in corso, di liti pendenti e si potrebbe danneggiare l'amministrazione. Questo non è giusto, perchè l'amministrazione dovrebbe sapere render conto di quello che è in corso senza recare danno a' suoi interessi.

La maggior parte delle liti del resto avvengono con le amministrazioni delle Società, perchè accade in Italia quello che è accaduto in Olanda, di dove abbiamo avuto l'infelice idea di imitare queste Convenzioni per un esercizio che non è nè privato nè di Stato; ma raccoglie i vizi di ambedue i sistemi. L'Olanda non ha potuto procedere coi suoi contratti, perchè in pratica si è accorta di aver inventato un sistema di litigi e non un sistema di esercizio ferroviario.

Infatti per ogni spesa che occorra non si sa mai bene a chi attribuirla, se in conto del proprietario, o in conto dell'affittuario.

L'onorevole Rubini li ha spiegati assai bene codesti rapporti fra proprietario ed esercente ed ha concluso: bisogna cambiare, bisogna rinnovare per una buona parte le Convenzioni e fare un libro nuovo per l'avvenire che certo comincerà allo scader del ventennio, nel 1905, se altro prima non interviene.

L'onorevole ministro ha detto invece che farà questo libro nuovo, e subito.

Ebbene facciamolo. Intanto io compio il mio dovere di metter la Camera in sull'avviso per tante e tante cose, di cui lo studio e anche l'esperienza un poco mi hanno ammaestrato.

Si è citata, per esempio, la posta; ebbene noi (ho detto noi per un ricordo storico e perchè vi sono rimasto affezionato dopo due o tre anni di lavoro; ma correggo), l'Amministrazione della posta è obbligata per i piccoli restauri occorrenti a riparare le avarie che si verificano sui vagoni postali di ser-

virsi dei cantieri della Società. E sta. Ma cosa si è inventato? Di crescere per cento del costo della mano d'opera colata il 40 per cento del costo delle riparazioni, come quota di spese generali. E quando si rompe una serratura o va a un cristallo, è più la quota di spesa gen che il capitale. (*Si ride*). E non basta, qu una carrozza deve andare pei restauri al cina, se si guasta a Genova, la mandan gari a Napoli in riparazione; e noi pagh il viaggio. (*Parità*).

E chi ha combinato tutto questo? L'atorato ferroviario, con una sua lettera l'ottobre del 1889.

Io non penso che mi si voglia chie ma che cosa avete fatto voi? Perchè i corderei di aver fatto, col mio ministro, il possibile; di avere scritto, di aver fatto osservazioni al Ministero dei lavori pul e dei *pro-memoria*, che l'onorevole mi troverà negli uffici, per provvedere e m rare secondo i casi. Ho la coscienza quilla, perchè dove mi accorgeva essere la mia debole parola e l'opera mia, la tevo innanzi subito per salvaguardare ritti dello Stato.

Il male dipende dai patti. Una volt biliti, tutti debbono rispettarli! Ma di concluderli, è mestieri di vigilare mente, e non legare troppo lo Stato di alle necessità, soprattutto, dei servizi pul di cui assume la gestione.

Io dunque domando: perchè non liqui ora che facciamo un nuovo contratto *pei di riserva e diamo dei milioni, al di là de contrattuali, per le Casse patrimoniali*; I non liquidiamo tutte siffatte spinose ver Turbano, credetelo, il fecondo ed utile gersi dell'Amministrazione.

Un altro esempio: un mese fa, il n timo amico, onorevole Fortunato, qua avevo l'onore di riferire alla Camera s tima legge di costruzioni pel compi della *Avezzano-Roccasecca, Isernia-Camp e Salerno-San Severino*, disse all'onorevo nistro ed a me, come modesto relatore affidate queste costruzioni alle Società mio mio carissimo dimenticava che s tava di pochi chilometri, per mantene a solenni impegni, e cioè di finire tre lir in corso, per sodisfare l'interesse legg tante popolazioni e di nobilissime Prov e intanto non liquidate con esse cert

questioni da cui si minaccia un danno allo Stato. E mi citò la linea appunto ferro-Potenza, affidata in costruzione alla colla legge del luglio (sempre il luglio il mese ferroviario) del 1888.

Non avevo compito su ciò di rispondere egli mi aveva regalato ancora (e lo azio oggi) le tre o quattro sue lettere ed argutissime, dirette ai ministri dei pubblici, belle e importanti come quella con molto brio volle scrivere di recente al mio Saracco, sempre a proposito di una questione che risorge ora sotto un nuovo volto e con una nuova minaccia. Egli ha trattato una questione d'importanza grandissima...

Fortunato. Da sei anni insisto...

Vero. Da sei anni e fortemente; è vero; ed ha dimostrato come da prima siano violati i patti per il tracciato della linea di Potenza e come, dopo, (riuscito egli a intarla, per quanto si riferiva alla questione) sia d'improvviso uscita fuori la questione del ritardo all'apertura dell'esercizio della linea stessa. Egli ha dimostrato alla Società Adriatica — indugiando di un'apertura della linea — vuol fare gravare lo Stato non la sovvenzione delle 20 mila lire (come accadrà dopo aperta all'esercizio), ma la sovvenzione di 40 o 46 mila lire che ella dovuta alla Società durante la costruzione. Così lo Stato stesso avrà la perdita di un milione.

poichè nel suo discorso sempre logico e arguto dalla forma smagliante, che è proprio del mio amico Fortunato, egli per argomento decisivo, conclude ricordando Dante e argutamente; così lo citerò anche io:

O cupidigia delle umane genti....

io, ho sbagliato:

O cupidigia che i mortali effonde

Si, sotto te, che nessuno ha potere

Di ritrar gli occhi, fuor da le tue onde.

(Benissimo!)

«Innanzitutto, io mi associo nella esclamazione del mio amico Giustino, augurandomi di averlo risolto in questa questione.

«L'onorevole mio amico Rubini non è entrato in tutto questo campo spinoso, sul modo di procedere come si siano fatti tanti milioni di spese, sulle vertenze che ora si dibattono, per le quali forse non ha potuto; ma è pure la parte più importante dell'argomento.

Se lo consente anzi, io gli vorrei ricordare in proposito una acuta e bella massima che ho imparato, studiando le opere economiche del più acuto, e certo del più moderno degli scrittori di economia pubblica che onorarono la Lombardia sul finire del secolo scorso.

È di Pietro Verri, che ha lasciato tra i suoi ammaestramenti, ricco frutto di lunga pratica, questo: « Bisogna scegliere gli uomini per gli impieghi, come se tutto dovesse dipendere dalle virtù loro, (e in questo non ho certo niente a dire) ma bisogna organizzare i sistemi, come se per nulla si dovesse contare sulla virtù degli uomini prescelti. » (Si ride).

Questo bisogna tener presente, ed è un bello ammaestramento del poderoso scrittore italiano, che gli studi delle rinnovate dottrine economiche hanno oggi rimesso in onore.

Potrei pure ripetere le savie parole dell'onorevole Carmine, ma non lo faccio perchè già le ho accennate e vengo ad un'ultima osservazione: io ho già accennato che in questi Fondi noi versiamo milioni che non hanno sufficiente riscontro pel modo dell'impiego. Bisognerebbe proprio ricordarci di Thiers, che insegnava: Un po' di confidenza prima e molto controllo dopo. (Si ride).

Mi pare che il Thiers notasse ciò a proposito del matrimonio; ma lo possiamo applicare benissimo a proposito di questo proposito connubio di fondi, secondo la frase dell'onorevole Rubini. (Benissimo! Bravo!)

Onorevoli colleghi: consentite un'ultima considerazione d'ordine generale, e concludo.

Onorevole ministro, Ella ha detto che vuol rinnovare le Convenzioni, nell'interesse del paese, e che spera di portar qui il disegno di legge a novembre. Anzi ha dichiarato, e la sua frase mi pare alquanto arrischiata, che non avrebbe aspettato, per farlo, nemmeno i risultati della inchiesta.

Ora mi permetta di osservare che se Ella ha la felice idea, da tecnico e da uomo di Stato, di trattare tutta la questione dell'esercizio, mi parrebbe conveniente di attendere i risultati di questa inchiesta, che Ella stessa ha caldeggiato, felicemente spostandola dal suo primo e solo aspetto del personale, e di valersene per aver lume e conforto. Ma, ad ogni modo, se Ella ha questa intenzione — ed io le auguro di cuore di riuscire felicemente a portar qui buoni patti per le nuove Convenzioni — non si vinci adesso per 9 anni, che ancor

mancano allo scadere (1905) del primo ventennio, non si vincoli con questa legge che non è buona.

Non è legge buona davvero, perchè concede troppi milioni; non libera l'Amministrazione da litigi e fastidi; non garantisce la piena legalità delle spese, e più non assicura lo esatto adempimento dei compiti che erano stati affidati dalla legge del 1885, ai primi due fondi di riserva.

Io non ho proposto la sospensiva, come avevo in animo, perchè ero sicuro del risultato; la maggioranza l'avrebbe respinta, specie dopo le insistenze sue e dell'onorevole presidente del Consiglio.

Io invece propongo a Lei una soluzione equa, temperata: si faccia dare i fondi solo per quest'anno, se le mancano per cose e lavori urgenti e se ha speso la sua parola.

Lasci stare gli otto anni successivi: non si vincoli per *nove lunghi anni* con un contratto che toglie allo Stato altre garanzie.

Io capisco e mi rendo conto di ciò che la Giunta del bilancio ha fatto; delle riserve, delle cautele che ha introdotto: la lodo per aver sistemato e restaurato un po' meglio il sindacato parlamentare, in quanto che le Società dovranno ogni anno, finalmente presentare i conti preventivi di questi lavori.

Ma non basta. Li presenteranno?

Santo Dio! Ce ne sono tanti di questi articoli in tutte le nostre leggi ferroviarie; e non si vedono ormai più rispettati. Anche ieri l'amico mio, onorevole Buttini, vi ha presentato una bella relazione sul disegno di legge che tende ad accrescere da lire 3000 a lire 4000 le sovvenzioni per chilometro alle *nuove* ferrovie da costruirsi dall'iniziativa privata ed ha proposto un ordine del giorno di sua iniziativa per *ricordare* che ogni anno deve presentarsi alla Camera l'elenco di codeste sovvenzioni concesse dal Ministero. È giusto; la legge del 1889 lo vuole. Ma non si fa.

Io lo confesso, come segretario della Commissione, non ci sono entrato nella proposta perchè non volli diventare fastidioso col solito *repetita jvant*, ma anche per queste linee si doveva avere una relazione annua e non si seppe mai niente di niente, come accadrebbe del problema intero ferroviario, se qui non si trovasse chi, sia pure a malincuore, solleva codesti reclami.

Infine: quale è il programma di politica ferroviaria del Ministero? Ormai è ben lecito

chiederlo, poichè ogni giorno vengono ag uffici proposte di leggi ferroviarie e non tut sembrano obbedire ad uno stesso logico, c ganico, principio fondamentale.

L'onorevole ministro vuole l'economia nel costruzioni. Sta bene, e fino al 1901 sospen le nuove. Ma perchè allora allarga tanto mano nella spesa (come è di questi 77 milior per le linee in esercizio? Mi pare che ci s un poco di slogicità in questo: mi perdo la frase. Da una parte Ella vuole le econom per le costruzioni, e si difende col bilanc impoverito, ma dall'altra allarga la mano carico del bilancio, per le linee già costru ed affidate ora alle Società: quando l'eviden assoluta di questi lavori, di queste gravi spes e proprio per 9 lunghi anni, non è chiar non è limpida.

Eppoi il ministro stesso, eccita la costr zione privata portando la sovvenzione da 3 4 mila lire per chilometro e per 70 anni e a che consentendo, sotto certe ma non tropp severe cautele, il maggior sussidio di li 5,000 da parte dello Stato.

Va bene, ma questa è una diversa politi ferroviaria. Ed è poi strano il fatto che mi è detto, e cioè che, avendo la Commissio proposto di dare 6,000 lire, a chilometro e p 70 anni, a quelle linee che sono già votate debbono costruirsi a carico dello Stato, pu chè i Consorzi o le Provincie, come fa Urbir per la ferrovia Metaurense, liberassero Stato da quell'impegno suo, il ministro d tesoro si oppone. E questa per certo sarebi un'economia!

Noi scaricheremmo con poco aggravio bilancio dello Stato dall'obbligo preciso, a soluto di costruire certe linee. E non avremm si noti bene, più l'obbligo di pagare lire 3,00 al chilometro dopo costruite queste linee gi tabellate; affidandole per l'esercizio alle S cietà, come è patto delle Convenzioni. Invece l'onorevole ministro del tesoro assume l'impegno di crescere il sussidio, e fino a li 5,000, per linee *ignote* che sono di là da venir perchè solo sono *in spe hominum*, o *in men Dei*.

Onorevoli ministri, le economie che fa nelle costruzioni, le distruggete, così e a larga scala, colle spese dell'esercizio. Epp badate, signori, a questo nuovo sistema di ir porre nuove tasse per provvedere ai bisog di un servizio speciale e privato. Ora d mandate tasse sui trasporti a grande velocit

per favorire le Casse patrimoniali, tasse sui trasporti a piccola velocità, per favorire la Cassa pensioni, tasse per i vagoni del carbon fossile, nella questione delle tariffe ribassate. Ma perchè tutto questo nuovo, incerto, improvvisato sistema di tasse?

Orbene, se nel contribuente italiano creiamo ancora tanta potenzialità di imposte, perchè lasciamo crescere ed inacidire in questi giorni la questione così grave dell'esercito? Se l'esercito ha così grande, urgente bisogno di una maggiore spesa di 7 milioni, diamoli: e sarà opera patriottica, mandiamo un po' più adagio a spendere per questi altri servizi che poi non rappresentano un così grande bisogno! (*Vive approvazioni*).

Dunque, onorevoli ministri, vedano di darci ormai netta la notizia della loro politica ferroviaria, specialmente sotto questo punto di vista di nuove spese e tasse che si impongono per puntellare i patti delle Convenzioni ferroviarie antiche, e proprio mentre si pensa di stipularne di nuove.

Politica ferroviaria incerta, dicevo.

E badate; chè si potrebbe dubitare di un'altra cosa. Se è vero, onorevole Perazzi, come tutti leggemo, che Ella abbia accennato al Senato (io non ho ancora visto il resoconto ufficiale) di venire in novembre a proporci un sistema di concessione completa, vera e propria, del patrimonio ferroviario dello Stato, alle Società esercenti oh allora, onorevoli ministri, non spendiamo tanto, *oggi*, sulle linee che pensiamo di dar via *domani*, perchè facciamo l'utile dei futuri proprietari, che pagheranno poco il capitale, perchè (diranno) non rende. Frase ed affermazione non esatte; Lei sa quanti patti ci sono nelle Convenzioni che rendono poco fruttifera la rete commentare, da cui spesso si deviano e i traffici e i viaggiatori. Io ho, nella mia Provincia, l'esempio della linea Faenza-Firenze!

E non mi estendo a parlare su codesto grave problema *dell'esercizio della rete completa*; perchè i colleghi si annoierebbero.

Non mettiamoci dunque su questa via, perchè altrimenti noi consegneremo un patrimonio ricchissimo, e costoso, chi sa a quali condizioni. Teniamo fermi i pochi diti che rimasero allo Stato nel 1885 e rafforziamone il controllo ed il riscontro!

Veda, onorevole ministro, io non ho mai criticata l'opera dell'Ispettorato. Ma ben com-

prendo che vita anemica sia la sua e poco confortata. Avrà dei valori, ma che fanno? Non se ne può saper nulla perchè esso non dà più conto nemmeno dell'opera sua. Forse non ha il potere di farlo, e mi fa ricordare il detto mesto del poeta latino:

Morientes vivimus, finis ab origine pendet.

Non ha vita, non lavora più alle costruzioni: ora abbandona la sorveglianza dei lavori e provviste per i fondi di riserva. Non potrà far nulla.

È nato moribondo e sta sempre per morire. I funzionari stessi saranno ormai scoraggiati. E tutto l'organismo decade.

Attenda dunque a rinvigorirlo, e farà opera assai feconda di bene.

E ora, onorevole ministro, mi consenta un'ultima idea, ed ho finito davvero, grato ai colleghi, e dolente dell'ora tarda. Freniamo questo sistema di sole spese ferroviarie. Il suo Ministero a me pare come il paese descritto nel romanzo di Verne. Il dottor Ox ne aveva abilmente saturata, riempita di ossigeno tutta l'atmosfera. In basso tutti, eccitati dal gaz, che respiravano, si litigavano e si bisticciavano, e si sfidavano magari a duello in cima alla torre. Quando salivano sulla torre tutti si calmavano; l'aria pura li rimetteva, e in luogo di fare il duello, si abbracciavano. Scendendo dall'alto, litigavano di nuovo. Così è a San Silvestro.

Quando si capita al Ministero, al primo piano credo s'incontri la Direzione dei *Ponti e strade*; ma non so veramente, perchè io non ci capito mai (sono andato due volte, ma dal ministro come deputato ed egli mi accolse con la solita cordialità pur non conoscendomi ancora). Ai ponti e strade adunque a chiunque chiegga un lavoro necessario, urgente, si risponde: non si può; il bilancio non consente spese. Al secondo piano, alle bonifiche: il deputato che proponga di finire un'opera, è considerato, niente meno, come un nemico del bilancio. Si sale ancora e l'aria carica continua, ma quando si arriva all'ultimo piano, dove sta l'Ispettorato... è come la torre del dottor Ox: *embrassons-nous* e finiamola! Lassù alle spese badano poco.

Senta, onorevole ministro; io ho finito, e le ricordo solo un ammonimento di Sella. Lo faccio a malincuore, pare una posa rispetto a Lei, che gli fu tanto devoto ed amico; ma mi è venuto alla mente e vi si è fisso entro, perchè è così savio che merita l'onore di es-

sere ricordato a tutti: a quanti si onorano di aver studiata, seguita l'opera insigne che ha lasciato quell'uomo illustre nel Parlamento italiano. Quintino Sella, avversario inesorabile di ogni abuso, riconosceva che spesso era necessario aggravare la mano sui contribuenti, ma non tollerava corpi opachi fra i contribuenti e il Tesoro, perchè non voleva che ne turbassero le lucide comunicazioni. Io quindi le dico: onorevole ministro, spenda, ma sul bilancio dello Stato, tutto ciò che è strettamente necessario; ma levi via i corpi

opachi e avrà la nostra approvazione. (*Brav — Bene! — Applausi — Molti deputati si congratulano coll'oratore.*)

Presidente. Rinvieremo il seguito di questa discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.15.

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

Roma, 1896. — Tip. della Camera dei Deputati.