

CCXXVII.

1ª TORNATA DI SABATO 19 DICEMBRE 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE BONACCI.

INDICE.

Disegni e Proposte di legge:	
Veterani (<i>Discussione</i>)	Pag. 8557
Oratori:	
LUZZATTI, <i>ministro del tesoro</i>	8558
FROLA, <i>relatore</i>	8558
Protettorato di S. Giuseppe (<i>Approvazione</i>)	8558
Oratori:	
BRANCA, <i>ministro delle finanze</i>	8558
MAZZA, <i>relatore</i>	8558
BADINI-CONFALONIERI	8559
Casse patrimoniali (<i>Discussione</i>)	8559
Oratori:	
BETTÒLO, <i>relatore</i>	8559
PANTANO	8574
PICARDI	8573
PRINETTI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	8567
	8572-73-74
RAVA	8559-75
ROMANIN-JACUR	8563
RUBINI	8564
SANGUINETTI	8562
Personale ferroviario (<i>Discussione</i>)	8575
Oratori:	
BUTTINI, <i>relatore</i>	8578
DE FELICE-GIUFFRIDA	8575-78
PRINETTI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	8577

La seduta comincia alle ore 10.

Lucifero, *segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

Discussione del disegno di legge: Assegno ai veterani contemplati dalla legge 28 giugno 1891.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Assegno ai veterani contemplati dalla legge 28 giugno 1891. »

Onorevole ministro del tesoro, su qual testo si deve aprire la discussione?

Luzzatti, *ministro del tesoro*. Abbiamo concordato colla Commissione generale del bilancio il testo che figura come disegno di legge della Commissione.

Presidente. Si dia lettura del disegno di legge.

Lucifero, *segretario*, legge: (V. Doc. n. 368-A).

Presidente. Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli.

(Sono approvati senza discussione i seguenti articoli).

« Art. 1. A cominciare dal 1° gennaio 1897, a tutti i veterani contemplati dalla legge 28 giugno 1891, n. 351, sarà liquidato l'assegno portato dalla legge stessa. »

« Art. 2. Agli effetti del precedente articolo, la Cassa dei depositi e prestiti somministrerà al Tesoro, a datare dal 1° gennaio 1897, le somme occorrenti per il pagamento degli assegni vitalizi suddetti. »

« Art. 3. La parte dello stanziamento al capitolo delle pensioni straordinarie del bilancio della spesa del Ministero del tesoro approvato per l'esercizio 1896-97, la quale, nella somma di lire 790,000 è destinata al pagamento di cui al precedente articolo 1°, resta consolidata nella somma stessa e sarà

corrisposta, a decorrere dal 1° gennaio 1897, alla Cassa dei depositi e prestiti, fino a tanto che questa non sarà stata rimborsata di tutte le somme all'uopo somministrate al Tesoro. »

« Art. 4. I rapporti tra la Cassa depositi e prestiti ed il Tesoro dello Stato saranno regolati mediante conto corrente speciale fruttifero allo interesse del 4 per cento netto. »

Luzzatti, ministro del tesoro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Luzzatti, ministro del tesoro. Se non fossi stato preso all'improvviso da questa corrente di forte pietà a cui ho dovuto cedere, invece di mettere innanzi il provvedimento della Cassa depositi e prestiti, avrei presentato al Parlamento delle economie reali introdotte nel bilancio a fine di provvedere a questo maggiore onere.

Mancandomi il tempo e non volendo ritardare questo beneficio, ho suggerito io stesso alla Commissione del bilancio l'ordine del giorno che raccomando alla Camera e che vincola me e i miei colleghi a trovare nei bilanci successivi delle economie tali da escludere l'intervento della Cassa dei depositi e prestiti a cui oggi ci appigliamo per la necessità delle cose, perchè non troverei altro modo per non squilibrare i disegni dei bilanci già presentati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Frola, relatore. Le dichiarazioni dell'onorevole ministro del tesoro sono conformi agli intendimenti manifestati anche dalla Giunta generale del bilancio e concretati nell'ordine del giorno che sarà presentato al voto della Camera.

Presidente. Metto a partito l'ordine del giorno proposto dall'onorevole ministro del tesoro ed accettato dalla Giunta del bilancio:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del ministro del tesoro che negli esercizi 1897-98, 1898-99 e successivi introdurrà economie equivalenti ai maggiori oneri della finanza per i veterani contemplati dalla presente legge, passa alla discussione degli articoli. »

(È approvato).

Secondo la consuetudine, passeremo in seduta pomeridiana alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge per una tombola a favore dell'opera pia detta del « Protettorato di San Giuseppe » in Roma.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Tombola a favore dell'Opera pia detta del « Protettorato di San Giuseppe. »

Si dia lettura del disegno di legge.

Borgatta, segretario, legge. (V. Stampato n. 360-A).

Presidente. Non essendovi oratori iscritti nella discussione generale passeremo senz'altro a quella degli articoli.

« Art. 1. All'Opera pia detta del « Protettorato di San Giuseppe », costituita in Ente morale con Regio Decreto 31 dicembre 1893, è concessa la facoltà di tenere una tombola telegrafica nazionale in proprio beneficio, per lo ammontare di lire 500,000. »

(È approvato).

« Art. 2. L'Opera pia è all'uopo autorizzata ad emettere un milione di cartelle al prezzo di lire 0.50 ciascuna. »

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Branca, ministro delle finanze. Io veramente ho fatte le mie grandi riserve per questa tombola, come le debbo fare per tutte le altre che con grande frequenza si affacciano innanzi al Parlamento, inquantochè tutto ciò va a danno della privativa del lotto.

Ad ogni modo, poichè oramai è accettata, io pregherei la Commissione che all'articolo 2, invece di un milione di cartelle al prezzo di 50 centesimi, dicesse 500,000 cartelle al prezzo di una lira. In questo modo le cartelle saranno vendute maggiormente negli strati superiori della Società, che s'interessa tanto a quest'opera, e ne sarà meno danneggiato l'Erario dello Stato.

Mazza, relatore. La Commissione non ha alcuna difficoltà da opporre alla proposta del ministro; quindi l'articolo potrebbe modificarsi così.

« L'Opera pia è all'uopo autorizzata ad emettere 500,000 cartelle al prezzo di una lira ciascuna. »

Presidente. Metto a partito l'articolo 2 con questa modificazione.

(È approvato).

« Art. 3. La tombola sarà esente da ogni tassa e da ogni diritto erariale. »

(È approvato).

« Art. 4. Con Decreto Reale saranno determinate le disposizioni per la esecuzione della presente legge. »

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana.

L'onorevole Badini-Confalonieri ha facoltà di parlare.

Badini-Confalonieri. Sono lieto che la Camera abbia approvato questo disegno di legge, al quale in seno alla Commissione diedi il mio modesto appoggio.

Ma mi consentirà l'onorevole ministro delle finanze che io gli rivolga la preghiera di usare uguale trattamento ad una proposta di legge d'iniziativa parlamentare, presentata da me e dall'onorevole Brin e da altri colleghi, i quali desiderano che in Torino abbia luogo una lotteria a favore delle Opere pie di quella città.

Questa proposta di legge è stata svolta e presa in considerazione fin dal luglio 1895 e la relazione di essa fu presentata nel luglio 1896. Mi pare quindi che l'onorevole ministro non debba avere la minima difficoltà (tanto più che per questa lotteria si pagano tasse e quindi c'è l'interesse della finanza), onde questo disegno di legge venga domani in principio di seduta discusso dalla Camera.

Presidente. Onorevole Badini, io la pregherei di fare questa sua proposta nella seduta pomeridiana, nella quale si stabilisce l'ordine del giorno.

Badini-Confalonieri. Io mi prefiggevo in questo momento di udire la parola del ministro, anche, lo dico francamente, per un sentimento di doverosa cortesia verso di lui. Del resto mi riservo in fine di seduta di questa sera di fare questa proposta.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le Casse patrimoniali delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Provvedimenti per le Casse patrimoniali delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Borgatta, segretario, legge. (V. Stampato n. 350).

Presidente. La discussione generale è aperta. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Bettòlo, relatore. Mi premeva di rettificare una cifra che, per mero errore, fu stampata

in doppio di quello che doveva essere, là dove si parla del concorso delle Società.

Presidente. A che articolo?

Bettòlo, relatore. Nella relazione a pagina seconda, là dove si parla del concorso che le Società avrebbero dovuto dare, secondo la legge votata ultimamente dalla Camera e che poi fu ritirata, quando si discuteva al Senato; si moltiplica per il coefficiente aritmetico 23, dovuto ad interesse, l'intera somma di 17,491,006, mentre le Società non concorrono effettivamente che sulla metà di questa somma. Quindi il concorso delle Società salirebbe soltanto a 2,824,796.

Ho voluto fare questa rettifica perchè attorno a questa cifra non ci sia una discussione inutile.

Presidente. Sarà tenuto conto di questa rettifica.

L'onorevole Rava ha facoltà di parlare.

Rava. Non farò certo un discorso sul disegno di legge che ci sta innanzi: ma solo alcune precise domande ed occuperò pochi minuti, conscio dell'ora che stringe.

Mi compiaccio innanzi tutto che il Governo abbia oggi abbandonato il disegno di legge del luglio scorso e così il proposito, che pur sostenne tanto virilmente allora, contro di me dissidente, di preparare un piano di lavori per 77 milioni da eseguirsi in ben nove anni, fino cioè alla fine del primo periodo delle Convenzioni, e senza far sapere specificatamente alla Camera quali fossero questi lavori. Mi compiaccio che il Governo abbia abbandonato il sistema, per me pericoloso e dannoso, di cedere alle Società *a forfait*, come in luglio voleva, i due primi fondi di riserva, perchè credo oggi come allora che non avremmo più avuto piena garanzia dell'esecuzione dei lavori anche se necessarissimi, ma avremmo avuto soltanto la spesa, prelevata dalle rendite totali dell'esercizio, senza il correlativo beneficio del patrimonio ferroviario.

E mi compiaccio infine che il Governo abbia fatto ora la proposta di dare un sufficiente contributo solo per un breve termine, mantenendosi libere le mani per potere, se si faranno delle nuove contrattazioni con le Società, avere qualche cosa da offrire e da poter cedere e non abbandonare subito e senza ragione tutte le sue facoltà e i suoi diritti, senza fare i patti per l'avvenire. Erano i miei voti del luglio scorso e mi rallegro di ve-

derli, dopo la burrasca, tornati a galla e salvati!

Dopo ciò debbo brevemente, come promisi, ma francamente dire all'onorevole ministro dei lavori pubblici e al ministro del tesoro che mi ha sorpreso molto la dichiarazione che si legge nella prima pagina della relazione ministeriale, e cioè che *rifatti i conti*, si è trovato che le Casse patrimoniali possono far fronte a tutti gli impegni assunti e disporre anche di sei milioni!

Nel luglio scorso esse avevano un *deficit* nè si poteva indugiare a provvedere d'urgenza.

Prima esse erano state sempre in *deficit* e si è dovuto fare dodici leggi in dieci anni per dare i fondi a queste casse degli aumenti patrimoniali che erano, ripeto, in disavanzo crescente. Oggi invece improvvisamente si ritrovano con sei milioni! E sta bene. Di questa somma che l'erario ha, dirò così, guadagnato, mi rallegro alla mia volta, ma vorrei che la contabilità e l'amministrazione di un Istituto così importante, e per sè stesso, e per le conseguenze che porta al bilancio e per la necessità permanente in cui ci troviamo di soccorrerlo — date le basi infelici della sua struttura — e di colmare i suoi disavanzi, fossero tenute con maggior chiarezza e con migliore se non perfetta evidenza. E vorrei soprattutto — è questa ormai una fissazione mia — che ogni anno questi conti chiari e precisi fossero presentati al Parlamento, e gli si risparmiassero quindi le sorprese, sia pure gradite, di ritrovar milioni prima ignorati.

In questo augurio credo di essere d'accordo anche cogli onorevoli ministri e passo oltre, per fermarmi a poche osservazioni sul progetto.

Io non voglio far ora una questione di regolamento. Ma, a giustificazione delle inesattezze che potessero sfuggirmi, debbo pur dichiarare che iersera sul finire della seduta non era pubblicata la relazione. E nemmeno a ora tarda, essendomi qua recato per ricercare questa relazione, mi fu possibile di trovarla. L'ho quindi letta stamattina; e, per quanto lo stile facile e la solita logica dell'egregio relatore onorevole Bettòlo si prestino a farsi intender benissimo anche a chi passeggia pei corridoi, pure i conti allegati e i quesiti, a corredo della sua relazione, meritano maggior attenzione e non si possono studiare bene in questa maniera peripatetica.

Sui conti, quindi, riservo il mio giudizio ad esame più sicuro.

L'onorevole Bettòlo ha corretto poco fa l'impressione che un errore di stampa, o di calcolo, facevano apparire subito ai lettori, ossia la cifra del larghissimo contributo cui sarebbero state obbligate le Società secondo i calcoli del vecchio disegno di legge ritirato, in confronto di quello magro che oggi si richiede. Ad ogni modo mi pare, onorevole ministro, che non sia per certo soverchio il contributo che si richiede ora dalle Società esercenti.

Comprendo il ragionamento, cui Ella accenna; sono quattro milioni di contributi dello Stato e se si prende il 10 per cento saranno quattrocento mila lire. Ma restano, a far 16 milioni dell'intero contributo, gli altri fondi che questa legge concede alle Casse patrimoniali...

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Erano già acquisiti alle Casse...

Rava. È vero. Del resto io noto ma non insisto, e mi rallegro con Lei che abbia fatto il contratto solo per due anni, ed abbia lasciato perciò le mani libere per l'avvenire, in modo da poter ben discutere di nuovo su tutto il problema. E con calma e non alla vigilia di Natale, come, io notai altra volta, suol capitare a queste leggi ferroviarie.

In quanto ai Fondi di riserva, sono lieto che restino allo Stato come la legge del 1885 poneva; ma parmi che cominci a nascere un po' di confusione fra i fini cui rispondono. Essi rappresentano un complesso di istituzioni di previdenza che devono provvedere, come è noto, alla deficienza del materiale, ai bisogni del servizio, alle linee, all'aumento del traffico, alle carrozze, ecc. Prima i fondi si prestavano dei milioni fra loro ora si prestano, pare, anche dei servizi.

Forse m'inganno, ma sarà bene che tutta questa materia si chiarisca limpidamente a fine di evitar sorprese nell'avvenire.

In questa materia ormai io sarei anche più risoluto, farei un fondo di riserva unico poichè tanto si vede che le attribuzioni vanno confondendosi, e più non restano ben definite. Già era impossibile mantenere quelle linee rigide che si pretese di stabilire nel 1885. Lo Stato, secondo questa nuova legge, assume dunque la gestione, per così dire, degli interessi delle Casse patrimoniali; non ci saranno più tutti quei giri contabili che cor-

ducevano pur sempre nel gran mare del bilancio pubblico.

Il conto unificato delle spese di capitale e degli interessi riuscirà più semplice, più chiaro e più limpido? Speriamolo.

Ma passa solo la *gestione* degli interessi o anche tutto il debito? Evidentemente anche il debito, e questo sarà bene porlo in evidenza per cominciar l'ordine nuovo.

Quanto poi alla rinuncia da parte dello Stato (vedasi articolo otto) degli *anticipi fatti*, così detti, o *residui attivi* accumulati, che il Parlamento d'accordo col Governo aveva fatto alle Casse patrimoniali; ossia, in altre parole, alla cancellazione di questo credito dalla parte patrimoniale del bilancio dello Stato, io farei le mie riserve.

Perchè si domanda? E a che scopo?

In una contabilità meravigliosamente progredita, come è quella dello Stato italiano, che tutti lodano anche all'estero, a me pare che non sarebbe accaduto nulla di male, se si fosse mantenuto vivo questo credito verso le Casse patrimoniali, come vi si mantengono tanti altri residui attivi.

Questo credito speciale in fondo non ha se non 7 od 8 anni di data. Ne abbiamo dei più vecchi ancora e ben vivi sul bilancio; l'abbandonarlo oggi, e quando sappiamo che dovremo fra due anni riprendere altre trattative colle Società per regolare anche questa materia, mi pare un passo un po' azzardato, forse un salto non necessario.

Sarei stato più lieto se, anche non riconoscendo a questo credito ormai una completa consistenza, pure fosse lasciato vivo come un attivo dello Stato; un'attività cioè a cui lo Stato potesse rinunciare abilmente un giorno, quando si facessero altre convenzioni più chiare, e più buone e durature, colle Società, sempre abili a far valere i loro interessi.

È una mia impressione tecnica, per così dire, e giuridica e il ministro del tesoro potrà, se crede, anche persuadermi che sono in errore, o che non interpreto bene la proposta.

Vengo ad altro.

Il ministro dei lavori pubblici introduce un sistema nuovo in quanto all'esecuzione dei lavori da farsi, in conto dei fondi di riserva; egli vuol venire, per economia e per semplicità, allo spedito del *prezzo fatto*. Gli giova, dice, a chiarire le situazioni ed alleggerire l'Ispettorato dei tanti piccoli fastidi, di conti, di

sindacato e direzione, ed a farne rivolgere tutta l'attenzione sull'esercizio.

Di questo ultimo suo proposito mi dichiaro subito contentissimo, perchè da parecchi anni io vado lamentando l'abbandono in cui la sorveglianza sull'esercizio delle ferrovie è caduta.

Poche volte si è parlato dell'esercizio, troppo poche in confronto forse delle costruzioni, e quando se ne è parlato, fu specialmente nelle relazioni sui consuntivi. E ognuno di voi sa che non è ancora una discussione molto viva e feconda quella dei consuntivi, nella nostra Camera, la quale non ha preso ancora l'abitudine di attribuire a questo *documento grave* l'importanza che gli spetta.

Dunque se il ministro dei lavori pubblici vuole riportare la sua maggiore attenzione e quella del Regio Ispettorato sull'esercizio, farà cosa assai lodevole. Solamente, quando si pensi ai milioni spesi per i fondi di riserva; ai 350 milioni spesi per le Casse patrimoniali e per gli allegati *B* che le precedettero; ai compensi speciali indeterminati, dati e per non pochi milioni alle Società e ad insaputa quasi della Camera, perchè conglobati con altre spese; al poco reddito delle ferrovie; ai lamenti giusti del pubblico; al particolare risultato, dopo i patti del 1885, dell'esercizio delle linee complementari, che costa allo Stato una perdita viva di cinque milioni l'anno (12 di incasso e 17 di compensi alle Società)... si capisce quale e quanta importanza abbia la vigilanza sull'esercizio ferroviario.

Però sono un po' scettico sull'utilità del provvedimento; non credo che i propositi del Ministero sul *prezzo fatto* dei lavori varranno a facilitare e ad apportare delle economie e a dar grande agio all'Ispettorato. Già sarà questione soprattutto di stabilire bene il *prezzo fatto*. E bisognerà pur sempre sindacare, riscontrare e sovegliare i lavori che lo Stato paga! E allora?

Ma di una cosa, confesso, mi compiaccio, ed è che per la prima volta, se non mi inganno, sia venuto innanzi a noi, in un documento parlamentare, un accenno a quei tali gravi compensi alle Società *per direzione e sorveglianza di lavori fatti per conto dello Stato*, compensi che non furono compresi nella legge delle Convenzioni, e che, come accennai partitamente nel luglio scorso, nascono da successivi regolamenti.

Dal conto che io aveva fatto, potevano

ascendere ad oltre 12 milioni, spesi senza che la Camera nulla sapesse in proposito.

L'onorevole ministro non distrugge questi Decreti amministrativi, però viene a dire: sono gravi e cercherò di modificarli. Ed io insisto vivamente presso l'onorevole ministro e gli consiglio di ridurre, di togliere queste spese che non derivano da leggi, e gravano i contribuenti e sfuggono al controllo del Parlamento; spese che destano anche un'impressione non buona, perchè, non figurando nei conti, fanno credere che tanti lavori fatti dalle Società siano di poco gravame; mentre invece, chi ben legga le segrete carte dei conti staccati, s'accorge di quanto peso riescano in fine sul bilancio dello Stato.

Un'ultima osservazione ed ho finito. Gli onorevoli ministri abbandonano quel controllo della Corte dei conti che la Giunta del bilancio aveva stabilito per l'esecuzione di questi lavori delle Casse, affine di salvaguardare l'Erario pubblico e di uniformare questa parte dell'amministrazione coll'amministrazione di tutte le altre spese pubbliche.

L'onorevole Prinetti però osserva, lo dico per essere esatto, che in fondo, coll'articolo 2 al primo comma, questo controllo della Corte dei conti, per gran parte della spesa resta, come fu posto nella legge del 1894. A me dispiace che l'abbia abbandonato; avrei desiderato che tali freni fossero rimasti. Noi abbiamo tanto bisogno di semplificare ancora la nostra contabilità, (e lo stesso lavoro parlamentare vi guadagnerà tanto nell'aver dei conti limpidi e precisi) che sarebbe stato costoso un progresso non solo, ma la riaffermazione di un principio, che fu posto, a dir vero, in uno dei primi articoli delle convenzioni del 1885, ma non fu abbastanza chiarito e non venne mai fedelmente applicato. Io lo invocai spesso in quest'Aula.

La Giunta del bilancio varie volte ha richiamato quell'articolo; ma le Società sono riuscite ad eluderlo, sottraendo questa questione delle spese e dei lavori delle Casse patrimoniali al controllo della Corte dei Conti e della Camera stessa.

Ho finito; dell'abbandono di un disegno di legge, che legava, per una gravissima materia, lo Stato ed il bilancio per nove anni alle Società, sono contento; e sono contento anche del periodo breve del nuovo contratto e della somma non grande destinata in un biennio per soli lavori necessari. Ed anche

mi compiaccio della nuova tendenza e della mantenuta, come io desideravo, amministrazione dei *fondi di riserva*. Vorrei solo essere tranquillato sui dubbi che ho manifestato in ordine all'abbandono, non necessario certo, di quei crediti dello Stato, pei quali non mi è parsa esauriente e chiara la risposta data dall'onorevole ministro alla Giunta del bilancio, crediti che salgono a più di otto milioni. Non è innocua pedanteria, ma è questo un ideale di amministrazione, che ho desiderato sempre nell'interesse dello Stato e a garanzia dei contribuenti. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Sarò più breve dell'onorevole mio amico Rava.

Avendo nello scorso luglio anch'io combattuto il disegno di legge che portava una spesa di 77 milioni, sento il dovere di parlare per una dichiarazione molto semplice.

Intendo porgere un vivo ringraziamento al mio amico ferroviario Prinetti. E dico pensatamente ferroviario, perchè amici personali lo fummo sempre, amici politici qualche volta in diversi periodi, ma fino allo scorso giugno sempre avversari in questioni ferroviarie; ma l'attitudine assunta dall'onorevole Prinetti in fatto di ferrovie, l'indirizzo nuovo e vigoroso da lui dato al dicastero che dirige, così diverso dal passato in quella difficile e complicata azienda, mi impongono il dovere di dichiararmi anche suo amico ferroviario.

Se l'attuale indirizzo del ministro dei lavori pubblici fosse stato adottato dai predecessori dell'onorevole Prinetti, si sarebbero risparmiati milioni a decine a decine. Io quindi do una parola d'incoraggiamento all'onorevole Prinetti. Egli dovrà sostenere una lotta difficile ed aspra; ebbene continui a sostenerla, coll'energia di cui ha già dato prova, e con la potenza del suo ingegno, e si renderà benemerito del paese, riscuoterà il plauso generale. Ma un ringraziamento speciale debbo dargli per aver ritirato al Senato il progetto dei 77 milioni, ed essersi limitato a presentare un disegno modesto che limita la spesa a pochi milioni e per soli due anni.

È questa una tendenza diversa, lo ripeto, di quella del passato, perchè, purtroppo, il Governo, di fronte alle ferrovie, usava il sistema (devo dirlo?), usava, dico, nella politica

ferroviaria, lo stesso sistema della politica coloniale; di dare, cioè, agli abissini le armi per combatterci. (*ilarità*). Noi cedevamo sempre, noi davamo alle Società ferroviarie tutto quello che volevano e la loro potenza si affermava sempre più: erano diventate, giova dirlo, padrone del Governo, del Parlamento e del Paese.

Io volevo, poco fa, chiedere facoltà di parlare per appoggiare il concetto, cui testè accennava il mio amico politico e personale onorevole Luzzatti...

Luzzatti, ministro del tesoro. Ferroviario no?

Sanguinetti. Sta bene, mi piace; anche amico ferroviario... il concetto giusto, che anche a quella piccola maggiore spesa che abbiamo oggi votata per i veterani si debba far fronte con le economie.

Lo sa l'onorevole Luzzatti; io fui sempre partigiano delle economie nella mia lunga vita parlamentare; e non abbandono, come non ho abbandonato mai, i miei principii; approvo adunque il concetto delle economie; ma guardate che per realizzare un'economia di centinaia e di migliaia di lire bisogna toccare molti capitoli in tutti i bilanci. Ebbene, io ritengo fermamente che l'onorevole Prinetti, continuando quell'indirizzo di cui ha dato prova, e pel quale ebbe già il plauso di tutti, realizzerà economie di milioni, milioni e milioni. Accetti la mia dichiarazione; a lui non mancherà, se continuerà nell'attuale indirizzo, il mio appoggio, e sarò lietissimo di poter continuare a chiamarlo amico ferroviario.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

Romanin-Jacur. Seguirò l'esempio degli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto; sarò brevissimo.

Voglio fare considerare alla Camera che il progetto che ci sta dinanzi è sostanzialmente diverso da quello che è stato votato dalla Camera nel luglio passato.

Il concetto dei ministri che proposero quel disegno di legge e quello della Camera che lo ha approvato era quello di dar pace alla questione incresciosa delle Casse patrimoniali, che ogni anno omai fa capolino in quest'Aula. Era una specie di contratto *à forfait* che si faceva con le Compagnie esercenti per tutta la durata dei nove anni che mancano ancora all'espriro del primo periodo dalle convenzioni stabilito; e mettendo questa grossa questione

fuori discussione lasciava all'amministrazione tutta la libertà occorrente per poter rivolgere tutto lo studio a quel miglioramento che si fosse dimostrato necessario d'introdurre nelle convenzioni; se non si fosse creduto addirittura di denunciarle facendole cessare.

Invece i ministri presentano lo attuale disegno di legge, che è uno dei consueti progetti per accordare fondi alle Casse patrimoniali, e giustificano le loro proposte, asserendo che il Governo intende di presentare fra breve « provvedimenti atti a regolare in modo definitivo e sopra basi più razionali l'esercizio delle nostre grandi reti ferroviarie. »

Dunque cominciamo a stabilire che la differenza fra il piano antecedente ed il piano presente è essenziale e sta in ciò, che s'intende di venire a questa nuova sistemazione in un periodo molto più breve dei nove anni.

Ed è così giustificata la differenza della somma che si domanda perchè è chiaro che, dovendo provvedere ai bisogni di due anni soltanto, non è necessaria la somma che ci si chiedeva prima per un periodo di nove anni,

Senza voler soffermarmi su quello che oggi si dice esistere nelle Casse stesse, siccome io sono convinto che le Casse patrimoniali hanno necessità di essere (dirò così) impinguate di quattrini, dichiaro che darò il voto a questo disegno di legge e lo darò con coscienza tranquillissima perchè so che ci sono dei bisogni urgentissimi ai quali è necessario provvedere senza alcuna dilazione.

Queste Casse degli aumenti patrimoniali che, come ha detto ed osserva a proposito l'onorevole relatore, tutti gli anni hanno avuto necessità di domandar quattrini al Parlamento, non è a credere, egregi colleghi, che ne abbiano avuto bisogno per ragione diversa da quella che ha regolato purtroppo sino ad oggi tutta la nostra poderosa materia ferroviaria.

Le convenzioni del 1886 risentirono tutti gli effetti dello errore fondamentale in cui cadde il Parlamento quando adottò nel 1879 il grandissimo piano ferroviario. Si suppose che il paese fosse in condizioni commerciali, industriali, economiche da corrispondere all'importanza di quel piano grandioso; e quando poco appresso, nel 1886, si sono fatte le convenzioni si è creduto del pari che lo sviluppo commerciale, industriale ed economico avrebbe

potuto dare alle ferrovie quelle risorse che effettivamente sono purtroppo mancate in gran parte. Quindi le Casse patrimoniali, che hanno poggiata la loro base sui calcoli fatti allora intorno ai proventi delle nostre reti ferroviarie, hanno risentito le conseguenze di quell'errore fondamentale e sono rimaste deficienti di mezzi.

Quali siano i miei pensieri personali in proposito di tutto il programma ferroviario e specialmente dei modi con cui fu tradotto in atto, non ho bisogno di dire alla Camera; ricordo soltanto di essere stato, parmi, il solo a difender qui il primo progetto di riduzione del piano ferroviario, nel disegno che fu presentato nel 1891 dagli onorevoli Branca e Luzzatti.

Luzzatti, ministro del tesoro. Ed ha fatto bene a difenderlo!

Romanin-Jacur. Il mio pensiero adunque in questa materia non è sospetto e posso quindi parlare con tranquillissima coscienza.

Ho già dichiarato che voterò il disegno di legge; però voglio aggiungere un augurio ed è questo: che il talento che io riconosco al mio egregio amico personale Prinetti nonchè all'altro mio egregio amico personale Luzzatti si esplichino in modo che questo nuovo assetto per regolare, in modo definitivo e sopra basi più razionali, l'esercizio delle nostre grandi reti ferroviarie, sia tale da togliere tutti gli inconvenienti cui l'attuale esercizio dà luogo, provocando così forti e continui lamenti, e tale ad un tempo da non recare maggiori aggravii degli attuali allo Stato. Perciò non divido affatto la persuasione del mio onorevole amico Sanguinetti, che l'esercizio ferroviario sia una miniera alla quale si possano attingere, come ha detto poc'anzi, milioni e milioni, malgrado tutta la mia fede nella perspicacia e nelle qualità personali degli attuali ministri del tesoro e dei lavori pubblici. Quando poi l'onorevole Sanguinetti si duole della (non so come chiamarla) bonomia fenomenale da parte di tutti i loro predecessori in faccia alle Compagnie ferroviarie, per la quale avrebbero ceduto a tutte le loro esorbitanti pretese, debbo a lui ed alla Camera ricordare un fatto che non temo smentite. Gli onorevoli Genala, Finali e Saracco, più e più volte negarono alle Società i compensi richiesti, ma ebbero sempre dal Collegio degli arbitri (perchè si sa che per contratto tutte le vertenze debbono essere ri-

solute dagli arbitri) delle sentenze che diedero torto all'amministrazione. Non aggiungo di più.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. Consentirà la Camera, che io, come relatore del disegno di legge che da essa fu approvato con grande maggioranza nel luglio scorso, prenda a parlare su questo argomento, molto più che, al pari dei precedenti oratori, sarò molto breve.

L'onorevole ministro ha convertito una convenzione che mirava a disciplinare le spese da farsi dalle casse patrimoniali per tutto il novennio che ancora rimane a scadere nel primo periodo delle convenzioni, in un accordo che riguarda soltanto le spese da farsi in un biennio.

A questo riguardo non mi associerò alla soddisfazione assoluta espressa dagli onorevoli Rava e Sanguinetti, ma neanche intendo di portare una nota di biasimo all'onorevole ministro.

Io credo che si possa far bene l'interesse dello Stato, tanto con una convenzione che duri nove anni, quanto con un'altra più breve. E dappoichè l'onorevole ministro esprime la speranza di potere in questo biennio decidere delle sorti del nostro esercizio ferroviario, anche a più lunga data mediante rinnovate convenzioni, le quali comprendano tutta la materia, io accetto quello che egli propone, cioè, la sistemazione provvisoria. Questa però deve naturalmente portare con sè l'abbandono di una gran parte delle disposizioni precedenti; ed è perciò che il presente disegno di legge si presenta nelle sue linee generali meno vasto del precedente.

L'onorevole ministro ci dà la lieta novella di avere ritrovato nelle casse dei fondi maggiori di quelli che si erano calcolati allorché intervennero gli accordi fra l'onorevole Saracco e l'onorevole Perazzi, suoi predecessori, colle Società ferroviarie. Di questa lieta novella non solo mi sento soddisfatto; ma aggiungo le mie lodi più sincere a quelle che già furono, in argomento, date all'onorevole ministro per avere esattamente riassunto tutte le contabilità, giacchè noi tutti possiamo immaginare quanta fatica gli abbia potuto costare il rivedere i conti di dieci anni con tutti gli allegati; conti che, fra al legati B e casse patrimoniali, importano la grossissima somma di 350 milioni.

Però è da osservare che anche fin dal mese di giugno si prevedeva un avanzo di due milioni nelle Casse patrimoniali: e la cosa fu avvertita nella relazione, da me stesso stesa per incarico della Giunta del bilancio, a pagina 8.

È altresì da osservare che in quei 6,300,000 lire di residui che oggi sono messi a base del nuovo conto, 2,352,000 lire provengono dai prelevamenti del prodotto oltre iniziale e dagli avanzi dei prelevamenti normali dell'esercizio 1895-96, che fu un esercizio assolutamente buono per la Mediterranea ma i cui risultati, in allora, non si potevano contabilizzare, inquantochè il lavoro del Parlamento fu fatto quando non erano ancora chiusi i conti al 30 giugno 1895.

Sicchè di questo capo noi abbiamo già 4,300,000 lire; e gli ulteriori avanzi che l'onorevole ministro ha accertati, rimarrebbero non di tutta quanta la somma di 6,300,000 lire, ma soltanto della differenza fra i 4,300,000 e i 6,300,000, vale a dire di 2,000,000.

Ma anche due milioni sono una egregia somma: ed io, ripeto, ne faccio le mie congratulazioni all'onorevole ministro.

L'onorevole Rava ha messo nuovamente, con quel suo fine ingegno, il dito sulla piaga della mancanza dei conti e della mancanza del controllo.

Ma veda, onorevole Rava: questa fu la materia che dette più da fare alla Commissione che elaborò quel disegno di legge del giugno scorso. E la Commissione, facendosi presenti i continui lagni del Parlamento, che erano ragionevolissimi e fondatissimi, inquantochè di quei 350,000,000 di lire che rappresentano il totale di spesa degli allegati B e delle Casse patrimoniali, mai nessun conto particolareggiato fu presentato alla Camera; non sapendo come fare a rischiarare il passato, perchè nessuna forza essa poteva avere in proposito, la Commissione parlamentare, dico, volle che almeno questo gravissimo inconveniente fosse rimosso per l'avvenire.

E, a questo proposito, dichiaro che io non posso unirmi alle parole di soddisfazione dell'onorevole Rava e dell'onorevole Sanguinetti: perchè questo disegno di legge, invece di mantenere le eccellenti disposizioni che erano nel progetto dell'estate scorsa, le ha abbandonate. Io mi compiaccio di ricordarle, perchè pare che si creda che quel

progetto avesse abbandonato 77 milioni al capriccio delle Società, e non ponesse alcun nuovo controllo oltre quelli già esistenti nelle Convenzioni, che sono assolutamente insufficienti (e noi lo riconoscemmo) al dispendio che si proponeva di fare nel novennio.

La Commissione aveva voluto, e, dopo lunga lotta, potuto ottenere che quelle somme fossero spese soltanto con l'approvazione del Parlamento sopra elenchi particolareggiati di tutte le opere che portassero 30 e più mila lire di spesa, e che questi elenchi dovessero esser presentati al Senato ed alla Camera prima in sede di preventivo e poscia in sede di consuntivo. Così se non si potevano più evitare i mali del passato in punto a cognizione di conti, e a legittimazione di spesa, si sarebbero certamente ovviati quelli dell'avvenire.

Rava. L'ho ricordato anch'io.

Rubini. In una parola quel progetto per cui si credeva che si aprisse l'adito ad una spesa, senza controllo, di 77 milioni, non faceva che aprire una porta e mettere dietro questa porta un scrigno con due chiavi, delle quali una tenuta dalla Camera e l'altra dal Senato: in modo che da quello scrigno non sarebbe uscito un centesimo senza l'approvazione del Parlamento, approvazione da darsi opera per opera, lavoro per lavoro e delle somme spese si sarebbe avuto un esatto rendiconto.

L'onorevole Rava ha parlato dell'accertamento preventivo da farsi dalla Corte dei Conti: ma mi pare che qui non sia stato esatto nel dire al ministro che egli lo ha abbandonato. Il ministro lo mantiene come era già approvato con la legge del 1894, e fa benissimo. Ma altro è l'approvazione preventiva della Corte dei Conti, ed altro è l'argomento, argomento di ben maggiore levatura del quale ho intrattenuto la Camera, intorno all'approvazione parlamentare degli elenchi delle opere da eseguire.

Imperocchè, malgrado il periodo dell'esame della Corte dei conti, tutti sanno che la contabilità non si presenta oggi che in una maniera difettosa, in quanto le Convenzioni fanno carico alle Società ed al Governo di presentare soltanto la situazione delle Casse alla fine dell'esercizio, insieme al conto consuntivo. Ma nelle situazioni delle Casse a fin d'anno, che sono solamente un bilancio, non si trovano indicate nè le ragioni degli asse-

gni, nè le ragioni delle spese. Ed è la cognizione degli uni e delle altre, che noi volevamo ottenere, insieme alla corrispondente approvazione.

Ora intorno ad un altro argomento io mi permetto di intrattenere la Camera. Questo argomento fu già accennato dall'onorevole relatore, quando parlò delle somme che sarebbero venute di contributo allo Stato sulle spese che si intendono di fare mediante il presente disegno di legge, qualora si fosse seguito il sistema approvato questa estate anzichè seguire il nuovo sistema. L'onorevole relatore vi ha mostrato che il compenso delle Società, quale era stato prodotto negli atti di quel tempo quale era stato potuto ottenere dai ministri Saracco e Perazzi, era commisurato agli interessi della metà delle somme spese, non del concorso solo del Tesoro, ma di tutte le somme spese per il periodo ancora da decorrere prima della fine del ventennio, cioè fino al 1905. Ora, secondo quella disposizione il contributo delle Società avrebbe dovuto essere di 2,800,000 lire, ragguagliato al valore attuale. Invece è notevole che le Società ora contribuiscono soltanto per quattrocentomila lire. L'onorevole ministro il quale circa a questo argomento ha avuto già a spiegare il suo modo di vedere davanti alla Giunta del bilancio, disse che non poteva pretendere dalla Società un concorso maggiore di quello corrispondente alla nuova somma che lo Stato è disposto a sborsare per i lavori che si devono eseguire nelle reti, concorso che si ragguaglia a un decimo del contributo del Tesoro. Io, proseguiva l'onorevole ministro, mi mantenni fedele a quella misura, ed un decimo del contributo del tesoro sono appunto le quattrocentomila lire, inquantochè il contributo del tesoro pel biennio che vi si propone di approvare è di 4 milioni; io non poteva pretendere dalle Società un contributo correlativo allo impiego delle somme dei residui e di quelle derivanti dall'esercizio, perchè nella legge del 1885 ed in quelle che approvarono le assegnazioni diverse che fece il Parlamento a favore delle Casse patrimoniali, non è stata mai richiesta alle Società una quota qualsiasi di contributo; quindi esse si rifiutarono a un concorso maggiore.

A mia volta non oso dire che il ministro potesse fare diversamente; riconosco le difficoltà in cui egli si è trovato, stretto nelle pastoie di leggi già esistenti; tuttavia mi per-

metta la Camera di osservare che da queste pastoie e legami i precedenti ministri si erano pure potuti svincolare con la legge che fu ritirata.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Dando 66 milioni invece di 4.

Rubini. Si facevano anche le opere per altrettanta somma in nove anni e voi le fate pure per 18 in due anni!

Inquantochè coll'articolo 14 di quella legge si stabiliva che il concorso delle Società non solamente si sarebbe calcolato sulla somma intiera della spesa di 77 milioni, ma anche su tutte le somme dei residui, e su quelle dei prelevamenti che si sarebbero verificati durante il novennio. Ora su 18 milioni di spesa il contributo della Società, calcolato nella misura ottenuta dall'onorevole Saracco, sarebbe di lire 2,800,000, e non di sole lire 400,000. Quindi per questo riguardo non posso dichiararmi soddisfatto, dovendosi attribuire l'attuale insuccesso al ritiro della legge precedente avanti di averle sostituit qualche cosa di meglio, ma poichè riconosco le difficoltà che oggi, a posizione pregiudicata sussistono, e l'urgenza del bisogno, ciò non mi impedirà di dare voto favorevole alla legge. Ripeto, però, che, l'abbandono di una somma che equivale a 2,400,000 in un solo biennio, non mi pare che sia un atto che possa soddisfare pienamente.

Verrebbe un'altra questione: se vi sono i residui e i proventi dell'anno che danno una somma di 10 milioni circa, perchè per una spesa che è di 19 milioni, avete bisogno di 2,500,000 lire di concorso del tesoro?

Anche a questo proposito ho udite le spiegazioni che l'onorevole ministro volle cortesemente dare alla Giunta del bilancio: e per quelle spiegazioni, come le altre che il ministro relatore ha consegnato nella sua relazione, non credo che siano perfettamente esatte.

Non vi è, cioè, bisogno di nessun provvedimento legislativo per impiegare tanto residui che i proventi; ma dato che occorre poichè quelle somme bastano da sole alla spesa, non vi è nessuna necessità di far correre subito anche il Tesoro.

Tuttavia, posso ammettere anche questo perchè, se non si assegneranno quest'anni si dovrebbero assegnare l'anno venturo; e al momento che l'onorevole ministro del tesoro non si è accorto dell'esistenza di residui e

risorse che potevano verificarsi nel 1896-97 sufficienti a far fronte alle spese...

Luzzatti, ministro del tesoro. Non li amministro io i residui.

Rubini. ... ed ha creduto che si dovesse passare oltre, il ministro avrà avute le sue eccellenti ragioni, io le accetto e non faccio obiezione.

Però non è fuori di proposito di rilevare che, o vi sono i residui, ed io lo credo, ed allora non c'è bisogno di ricorrere ad assegni nuovi; o, se ad essi si ricorre, viene quasi il dubbio sulla loro esistenza.

Detto ciò, finisco con un sincero elogio al ministro dei lavori pubblici il quale ha portato una nota di grande vigoria nella importantissima amministrazione che egli dirige: di che mi compiaccio. Però io lo prego di considerare bene ogni atto, che sia anche di vigore, quali conseguenze possa avere; perchè non sempre ciò che apparisce buono a primo aspetto è privo di pericoli nella attuazione. Venga pure la nota vigorosa, ma insieme meditata, ed egli mi avrà consenziente, mentre così non potrei, con mio dolore, se non avvisasse a tutte le conseguenze. E con ciò ho finito. (*Bene! Bravo!*)

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Gli onorevoli Rava e Sanguinetti, con parole estremamente cortesi per me, ed altri ancora si sono dichiarati favorevoli al presente disegno di legge; ed io li ringrazio.

L'onorevole Rava ha sollevato alcune obiezioni alle quali risponderò brevemente; e rispondendo all'onorevole Rava, risponderò implicitamente anche agli onorevoli Romanin e Rubini.

Anzitutto debbo scagionarmi da un appunto che mi si è fatto.

L'onorevole Rava, giustamente, s'è lagnato che la relazione sia stata distribuita soltanto stanotte o ieri sera, e che quindi egli appena stamane abbia potuto esaminarla. Dirò all'onorevole Rava, che la colpa non è mia. La Giunta del bilancio, nell'esame minuto che ha fatto di questo disegno di legge, ha chiesto un ricco corredo di documenti e informazioni: io ho cercato di darle nel minor tempo possibile, ma non si potè evitare che la relazione uscisse con ritardo. Ora siamo stretti dal tempo, perchè siamo agli ultimi giorni in

cui la Camera resta riunita, e non è possibile rimandare la discussione dopo le vacanze. E qui devo dire la ragione per la quale ho insistito che questo disegno di legge fosse discusso subito.

La ragione è questa: che dei fondi disponibili nelle Casse patrimoniali, a termini delle Convenzioni, non posso disporre in conto capitale, ossia per l'esecuzione di lavori, se non mi si dà speciale autorizzazione.

Questo disegno di legge, sebbene stanzi soltanto quattro milioni a carico del tesoro, mi dà la disponibilità di questa e di ogni altra somma di pertinenza delle Casse patrimoniali; altrimenti io non potrei disporre di un soldo. Ora l'onorevole Rubini, l'onorevole Romanin, tutti hanno parlato dell'urgenza di parecchie opere da compiere: ed io ho voluto mettere l'Amministrazione in grado di poterle intraprendere senza indugio.

Domanda l'onorevole Rava: come si è trovata nelle casse patrimoniali una così egregia somma di residui? Glie lo dico subito, onorevole Rava: invitando semplicemente l'amministrazione dei lavori pubblici a chiudere la contabilità delle casse patrimoniali, ciò che non s'era fatto dal 1° luglio 1885 in fino ad oggi. Dalla chiusura dei conti è risultato che vi era un residuo attivo notevolmente maggiore di quello che si attendeva.

A costituire l'avanzo, se così può chiamarsi, delle Casse patrimoniali, contribuisce, e largamente, innanzi tutto, il fatto che la Cassa patrimoniale della Società Mediterranea ha cominciato, coll'esercizio trascorso del 1895-96, a funzionare, incassando un milione e settecento mila lire mediante prelievo sull'entrata lorda dell'esercizio; avrebbe dovuto incassare di più, anzi incassere di più, quando sarà risolta la questione del prodotto iniziale della linea dei Giovi, la quale decide di alcune centinaia di mila lire a beneficio della Cassa. Questo felice risultato è dovuto all'aumento del traffico verificatosi nello scorso esercizio; e ho il piacere di dire alla Camera che non solamente l'incremento del traffico si mantiene, ma altresì progredisce lentamente: dimodochè l'esercizio in corso, se nulla interviene a modificare l'avviamento lusinghiero, darà circa due milioni e mezzo alla Cassa patrimoniale della Mediterranea.

La Cassa patrimoniale Adriatica ancora nulla preleva sui redditi dell'esercizio, perchè non vi si è ancora raggiunto il prodotto ini-

ziale; però sono lieto di dire che quest'anno si arriverà ad una distanza di tre milioni al più dal provento iniziale; per cui non è forse fuor di luogo sperare che, in un tempo non lontano, anche questa Cassa potrà cominciare a funzionare.

Un altro cespite ha contribuito ad aumentare le somme disponibili delle casse patrimoniali; cespite di cui i miei predecessori non potevano essere edotti. Esso dipende dal fatto, che le liquidazioni delle opere eseguite, per conto delle Casse patrimoniali hanno lasciato residui attivi discretamente notevoli.

L'onorevole Rava potrebbe farmi questo quesito: perchè le liquidazioni sono arrivate così tardi?

Ed io gli rispondo: perchè le società, secondo il regolamento in vigore per le opere che eseguono per conto dello Stato, avendo diritto di percepire un interesse abbastanza remuneratore sulle somme che anticipano per l'esecuzione delle opere stesse, non hanno alcuna premura di farne le liquidazioni.

È lo Stato che avendo in cassa i fondi occorrenti per pagare, deve desiderare di sottrarsi all'onere degli interessi, e deve quindi sempre sollecitare l'invio delle liquidazioni.

Per queste ragioni, i miei predecessori non sono venuti a conoscenza di quei residui attivi; ne sono venuto a conoscenza io, perchè bisognava pur che le Società si decidessero a venire una buona volta alla liquidazione delle opere eseguite. Ed ecco come si è scoperta quest'altra risorsa per le casse patrimoniali.

Mi sono trovato così a poter contare su una somma di residui, che, come la Camera ha visto, ammontavano a sei milioni, quando ho presentato il disegno di legge, ed ora sono aumentati ancora di qualcosa, perchè le liquidazioni, che arrivano migliorano sempre più la situazione.

Venuto a cognizione di questo stato di cose io ho domandato a me stesso se sarebbe stato ancora opportuno vincolare oggi il Tesoro in un impegno che avrebbe durato nove anni, mentre forse in questo frattempo sarebbe andato sempre diminuendo il fabbisogno delle Casse patrimoniali. Da qui mi è venuto il pensiero di ritirare la legge dei 77 milioni; ma soggiungo che vi fui indotto anche da un altro ordine di considerazioni. Oggi non desidero entrare con lungo discorso ad esporre il mio modo di vedere intorno all'esercizio

ferroviario; sarebbe un fuor d'opera. Però debbo dire, perchè ormai tutti lo sanno, che credo doversi possibilmente il contratto ferroviario modificare prima della sua scadenza. Ciò è consigliato specialmente dai difetti, rilevati dalla esperienza ormai lunga, che lo rendono inaccetto e nocivo a tutte le parti interessate. Partigiano convinto dell'esercizio privato (e forse in ciò non avrò consenziente il mio amico Sanguinetti), credo che il contratto per un esercizio privato debba però esser regolato in modo, che giovi a tutte le parti contraenti, senza produrre gli attriti verificatisi nel contratto attuale. Ora mi sono detto: se noi dobbiamo discutere colle Società un nuovo contratto, perchè sin da ora dobbiamo provvedere, con onere del Tesoro, a quella parte di inconvenienti ingenerati dall'attuale contratto che lamentano principalmente le Società? È meglio andare innanzi provvedendo al fabbisogno dell'oggi lasciando il campo libero a quelle trattative che Governo e Società hanno da compiere.

In fine mi sono indotto a ritirare la legge dei 77 milioni anche a motivo della cessione alla Società dei due fondi di riserva che con quella legge era stabilita. Lo dico francamente; io ragiono qui con dei criteri, se si vuole, molto pedestri, ma che mi sono consigliati dalla pratica degli affari.

Che cosa sono i due primi fondi di riserva? Sono fondi prelevati sulle entrate lorde delle ferrovie, per riparare ai danni di forza maggiore e per provvedere alla manutenzione delle linee. Questi fondi, ora amministrati in comune dalle Società e dallo Stato, con la legge dei 77 milioni si cedevano alle Società, contro l'obbligo da parte loro di riparare ai danni e di provvedere alla manutenzione delle linee.

Ora io domando, o signori: quando un contratto di locazione d'immobili si avvicina alla scadenza è proprio allora che si dà in appalto al conduttore la manutenzione di essi immobili? Ciò mi è parso contrario a tutte le regole di una buona amministrazione. Come potevamo garantirci che alla fine del ventennio la manutenzione sarebbe stata compiuta con la dovuta diligenza? Quando voi affittate una proprietà, di solito, in principio dell'ultimo triennio di affitto, cercate già o di rinnovare il contratto, o di assicurarvi un conduttore nuovo. E qui, precisamente verso la fine del contratto, dovevamo dare in appalto al con-

duttore la manutenzione dell'immobile? A me non pareva conveniente, ed è anche perciò che ho ritirato la legge dei 77 milioni, entrando, invece, come dissi, nel concetto di provvedere anno per anno, al fabbisogno attuale.

E come si provvede? Mi sono prefisso di provvedere per un biennio perchè per l'esercizio in corso mancavano ormai pochi mesi al suo termine; e per questo biennio mi sono proposto di avere a disposizione nelle Casse patrimoniali almeno una somma uguale a quella che credevano di dover avere a loro disposizione i miei predecessori. Con ciò io non intendo affatto di prendere impegno di eseguire nel primo e secondo esercizio esattamente quei lavori che dai miei predecessori si era stabilito di compiere. Potrò forse ad essi sostituirne altri.

Ho anch'io i miei criteri, e buoni o cattivi che siano, poichè devo assumere delle responsabilità, intendo di seguirli: rivendico quindi la mia libertà d'azione; ma posso dichiarare che con la legge presente ho a disposizione nelle Casse patrimoniali per l'esercizio in corso e per il prossimo, una somma per lo meno uguale, forse anche superiore, a quella su cui contavano i miei predecessori.

Dunque da questo punto di vista non mi si può far rimprovero di avere, ritirando la legge dei 77 milioni, tolto alle Casse patrimoniali i mezzi di cui si riteneva che abbisognassero.

Partendo da questo criterio, tenuto conto dei residui disponibili nelle Casse patrimoniali, e tenuto presente quello speciale provvedimento che riguarda il secondo fondo di riserva, di cui parleremo più tardi, ho trovato che occorre da parte del Tesoro quattro milioni per integrare la totale somma da spendersi. Ecco il perchè dei quattro milioni, che d'accordo col mio collega del Tesoro, propongo di stanziare; due milioni e mezzo per l'esercizio in corso ed un milione e mezzo per il prossimo.

Proseguiamo oltre; l'onorevole Rava dice, che i fondi di riserva, dopo essersi prestati denari, cominciano ora a prestarsi anche opere.

Forse questa sua asserzione, è una conseguenza del ritardo nella pubblicazione della relazione, perchè c'è, a non dubitarne, qualche equivoco. Ella evidentemente, onorevole Rava, allude all'art. 4 dove è detto che: « Coi fondi di riserva per la rinnovazione della parte me-

tallica dell'armamento si potrà anche provvedere al rifacimento in acciaio dei binari ancora armati con rotaie in ferro. »

La ragione di questo articolo è molto semplice. Nelle convenzioni del 1885 il rifacimento dei binari in acciaio è posto a carico delle casse patrimoniali.

Nel tempo in cui si fecero le convenzioni si poteva ancora ritenere, dentro certi limiti, che non tutti i binari dovessero essere rifatti in acciaio, che i binari di acciaio dovessero essere riservati alle linee a grande traffico ed a grande velocità, e che sulle linee secondarie potessero essere mantenuti i binari di ferro.

Nella realtà succede invece che tutti i rifacimenti si fanno in acciaio, perchè ormai l'acciaio costa meno del ferro, e non c'è più quindi ragione alcuna di rifare i binari in ferro.

Per conseguenza tutti i rifacimenti di binari ora in ferro, cadono sulle casse patrimoniali, le quali quindi vengono a compiere un ufficio, che non ha più carattere solo di miglione, ma anche di manutenzione; ufficio quest'ultimo, al quale dovrebbe provvedere, da solo, secondo lo spirito delle convenzioni, il secondo fondo, destinato precisamente al rifacimento dei binari.

A me è parso quindi ragionevole che dal momento che all'ufficio, a cui era destinato il secondo fondo, adempiono in parte anche le casse patrimoniali, vi si potesse adibire per la stessa parte, anche il secondo fondo insieme con le casse patrimoniali. Solamente quest'articolo avrà una portata purtroppo assai limitata, perchè i primi due fondi, come l'onorevole Rava conosce perfettamente, devono sostenersi a vicenda, e cioè quando l'uno dei fondi è deficiente, l'altro deve intervenire ad integrarlo.

Ora, siccome per due delle reti, per la Mediterranea e per la Sicula, il primo fondo di riserva è assolutamente deficiente, così per esse il secondo fondo, cogli avanzi ottenuti per effetto dei rifacimenti addossati alle casse patrimoniali, basta appena appena ad integrare il primo. Per la rete Adriatica invece il secondo fondo può offrire qualche margine, e le nostre proposte avranno effetto pratico soltanto rispetto ad esso.

In un quesito della Giunta del bilancio era chiesta l'entità del futuro concorso del secondo fondo di riserva alle casse patrimo-

niali, ma io non posso mettere innanzi alcuna cifra esatta, perchè tutto dipende dagli eventi imprevedibili del primo fondo durante i due prossimi esercizi.

Gli onorevoli Rava e Rubini hanno parlato del sindacato della Corte dei conti e mi hanno chiesto se ero disposto ad ammetterlo sui lavori da farsi, come la legge da me ritirata disponeva.

Prima di tutto ringrazio l'onorevole Rubini che ha chiarito le cose. Con la legge presente non si modifica affatto la situazione attuale riguardo alla ingerenza della Corte dei Conti, la quale registrerà gli impegni della Cassa patrimoniale e sorveglierà i prelevamenti dei fondi di riserva come ha fatto sempre finora. Ma circa quell'altro sindacato speciale della Corte dei conti, di cui era parola nella legge dei 77 milioni, ed a cui ha alluso l'onorevole Rava, dico francamente che io non vi sono favorevole, e lo credo poco efficace. Il sindacato della Corte dei Conti è per natura sua unicamente formale, e mentre è efficace finchè riguarda la giusta imputazione delle spese agli appositi capitoli di bilancio, non è, a mio avviso, idoneo a verificare se l'erogazione nel merito è fatta bene, e con sufficiente tutela dell'interesse dello Stato.

Quindi invece, se l'onorevole Rava crede, io gli posso dare la mia parola, che anche senza prescrizioni di legge, nei casi di grande importanza, sentirò il parere del Consiglio di Stato. Io sono estremamente deferente al Consiglio di Stato; e in ogni occasione, di rilievo, anche senza che la legge me lo prescriva, chiedo sempre volentieri il parere del Consiglio di Stato.

Se l'onorevole Rava si contenta di questa mia dichiarazione potrebbe anche rinunciare alla sua proposta. Del resto, nell'articolo che riguarda il prezzo fatto, mi pare che si soddisfi già in parte ai suoi desideri.

Devo poi osservare all'onorevole Rava che riguardo ai fondi delle Casse patrimoniali, che provengono dagli introiti lordi dell'esercizio, il sindacato della Corte dei Conti sarebbe ad ogni modo difficile ad imporsi, perchè l'amministrazione di questi fondi è dalle Convenzioni attribuita alle Società. Possiamo deplorarlo; ma siamo davanti a patti contrattuali.

Molto probabilmente le Società si rifiuterebbero di sottostare a questo sindacato.

In quanto poi al presentare alla Camera gli elenchi delle opere da farsi, francamente non ne vedo l'opportunità, perchè sarebbe una discussione curiosissima quella che si facesse sul modo di erogare una somma determinata per opere da farsi; ciascuno, giustamente, prenderebbe la difesa delle opere che interessano la regione, che egli ha il diritto e il dovere di tutelare, e si correrebbe il pericolo o di non potersi intendere, o anche di far votare dalla Camera opere meno utili in confronto di altre più utili e più necessarie.

Quindi pregherei l'onorevole Rava di non insistere nella proposta relativa.

Io faccio promessa che nella erogazione delle somme, destinate a lavori ferroviari, l'amministrazione non si conformerà che all'interesse generale dello Stato. Del resto ho fatto introdurre nella legge queste parole: « che siano da erogarsi o per opere contrattuali o per opere richieste da reale aumento di traffico » e se voi tenete presente anche la clausola « sentito il Consiglio di Stato » avrete un sistema completo di cautele.

L'onorevole Rubini, con molta amabilità, di cui lo ringrazio, mi ha fatto un rimprovero, che trova appoggio anche nelle parole del relatore, e del quale tengo a scagionarmi. Io ho seguito minutamente il calcolo fatto dall'onorevole Rubini e dall'onorevole relatore, ma non l'ho riconosciuto fondato.

Sarà vero che in origine il contributo della Società dovesse essere commisurato agli interessi del 5 per cento sulla metà della spesa delle opere da farsi, ma non va dimenticato che si trattava di fondi da dare in quote eguali in un novennio, e che quindi gli interessi, se pel primo anno erano un contributo notevole ed efficace, nell'ultimo corrispondevano a poco meno che zero. Se si fa il conto degli interessi con questo criterio, si vede subito che il calcolo fatto dal relatore è meno che esatto.

Bettolo. L'ha fatto l'onorevole Rubini. (*Si ride*).

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. E ciò è tanto vero che non solo le Società, ma anche la Commissione di cui fu tanta parte l'onorevole Rubini, quando si trattò di dare altra forma a questi contributi delle Società, trovarono la forma del 10 per cento sul costo delle opere, il che vuol dire che nel pensiero stesso dell'onorevole Rubini questo 10 per

cento equivaleva all'interesse 5 per cento sulla metà dei fondi. Quindi io prendo come termine di confronto questo 10 per cento.

L'onorevole Rubini però dice che con la legge dei 77 milioni questo 10 per cento si estendeva a tutte le opere da eseguirsi, e quindi anche a quelle che non si eseguivano con fondi dati dal tesoro.

Ciò è vero; ma io prego l'onorevole Rubini e la Camera di considerare che sopra 77 milioni di opere, nella legge dei lavori e provviste, il tesoro assumeva a suo carico di pagar 66 milioni e mezzo, e cioè: 40,500,000 per via di stanziamenti sul bilancio dei lavori pubblici, 16,740,000 lire con imposte, e infine 8,500,000 lire con prelevamento dal terzo fondo di riserva, che è quello del materiale mobile, e che è proprietà dello Stato.

Ora io comprendo che quando ci si presenta alle Società ferroviarie e si offrono loro 66 milioni a carico del Tesoro, si possa chiedere che anche sugli altri 9 milioni esse diano le 900 mila lire del decimo che danno sui 66 milioni. Ma quando invece si offrono 4 milioni, e non più a carico del Tesoro, non è facile chiedere, ed è difficilissimo ottenere, che le Società contribuiscano del proprio in ragione del 10 per cento o in una qualunque altra misura, oltre che sui 4 milioni offerti dal Tesoro, sui 12 o 13 milioni, che si prelevano dalle Casse patrimoniali, e che le Società, per effetto delle Convenzioni, hanno diritto di spendere. Nemmeno l'onorevole Rubini, può credere, ch'io avrei potuto chiedere un contributo, o grande o piccolo, anche sui 12 o 13 milioni delle Casse. Lei ha chiesto il 10 per cento sulla totalità delle somme da spendersi, perchè su 77 milioni, 66 erano offerti dallo Stato; e l'ha ottenuto. Io non ho obbligato le Società a contribuire sui 12 o 13 milioni delle Casse; ma ho ottenuto dalle Società una concessione, che, secondo me, ha forse maggiore portata.

Le Società sono, per la Convenzione, amministratrici delle Casse patrimoniali; il che vuol dire che esse sole ne possono spendere i fondi sotto la sorveglianza dello Stato, ciò s'intende.

Finora i fondi delle Casse patrimoniali sono stati spesi in lavori fatti dalle Società a rimborso di spese, ossia a tutto rischio dello Stato e senza nessun interesse delle Società di gestire i fondi con la maggiore economia. Non solo questo; ma, come ho già ac-

cennato agli onorevoli Rubini e Rava esiste un regolamento per disciplinare le relative contabilità, a cui si è voluto dare carattere contrattuale. Veramente nell'articolo delle Convenzioni, che riguarda i lavori a rimborso di spesa, è detto che si farà un regolamento per questi lavori, *sentite* le Società ma praticamente, il *sentite le Società*, si è trasformato in un *d'accordo colle Società*; e ne è venuto fuori, ripeto, un regolamento concordato che disciplina questi lavori a rimborso di spesa nel seguente modo:

Le Società aprono un conto corrente allo Stato, o alle Casse patrimoniali, secondo che i lavori si eseguono per conto dell'allegato B o per conto delle Casse patrimoniali (oggi non si fanno più distinzioni, perchè l'allegato B per effetto della legge 22 luglio 1894 è compenetrato nelle Casse patrimoniali); Stato e Casse patrimoniali vi sono addebitati delle somme spese in lavori, ed accreditati degli acconti che versano alle Società; tanto sulle somme attive quanto sulle passive decorre l'interesse del 5.79 per cento.

Ora, poichè la Corte dei conti impedisce, e giustamente, che lo Stato paghi somme in conto di opere, se non esiste una liquidazione di esse opere, succede, che lo Stato di frequente debba acconciarsi a pagare l'interesse alle Società, perchè non può ad esse versare alcuna somma fino a quando le Società non abbiano mandato quella tale liquidazione di cui ho parlato in principio del mio discorso.

La conseguenza ne è stata assai grave, perchè posso dire alla Camera che dal luglio 1885, sul solo allegato B, a titolo di interessi, lo Stato ha pagato più di 6 milioni di lire alle Società.

Io dunque cerco di fare cessare, nei limiti del possibile, quest'inconveniente, spianandomi la via ad abbandonare il sistema dei lavori a rimborso di spesa, con lo stabilire che, sentito il Consiglio di Stato, si possano i lavori delle Casse patrimoniali affidare a prezzo fatto alle Società.

Ne avremo vantaggio notevole, che non esito a ritenere molto superiore a quel tale 10 per cento, di cui ha parlato l'onorevole Rubini.

Prima di tutto ciò darà modo di pagare in tempo utile e di risparmiare l'interesse; in secondo luogo ci permetterà di difendere e di dibattere i prezzi assai meglio che nei lavori a rimborso di spesa.

Infine, si noti, che su questi lavori a rimborso di spese, le Società hanno sempre prelevato il 9 per cento, tranne in alcuni casi speciali, a titolo di disegni e di sorveglianza ai lavori. Evidentemente nel prezzo fatto questo 9 per cento, almeno in gran parte, lo si potrà risparmiare. Per ciò si acquieti l'onorevole Rubini, e non creda che questa legge sia più vantaggiosa per le Società; sono certo che se si lasciasse alle Società la scelta, certamente sceglierebbero quella dei 77 milioni e non questa. Ciò debbo credere, pensando che da quattro mesi, tutti coloro, che han voce di essere interpreti del pensiero delle Società, hanno cercato, e personalmente e nella stampa, di influire su di me perchè questa famosa legge dei 77 milioni non fosse ritirata.

La mia coscienza è quindi tranquilla di non aver compromesso gl'interessi dello Stato, di non aver avuto verso le Società quella mano larga, che giustamente mi rimproverebbe il mio amico Sanguinetti.

Un'ultima parola ed ho finito.

Ho voluto anche che i contratti à *forfait* fossero permessi perchè son persuaso che le Società sono afflitte da una inguaribile tendenza a far progetti troppo grandiosi; soffrono anch'esse di megalomania, come tutte le nostre amministrazioni; anzi più che ogni altra nostra amministrazione inquantochè non hanno il ritegno del dover esse pagare la spesa.

Io voglio quindi avere la più ampia libertà di esaminare i progetti con tutta la cura possibile, e di farli controllare e magari rifare dai miei dipendenti, quando si tratterà di conchiudere il *forfait*; e son persuaso, che, se questa legge sarà votata, e si seguirà il sistema che propongo, una buona parte delle opere, che si dovevano compiere nel novennio, potranno, forse più modestamente, ma con sufficiente efficacia, essere eseguite in questo biennio, in modo da soddisfare almeno a tutte le più urgenti esigenze del traffico e del commercio.

Tra le opere infatti, comprese nella legge dei 77 milioni, ve ne sono parecchie, di cui non si può disconoscere la utilità, ma di cui certo si può discutere l'urgenza, e soprattutto la necessità dal punto di vista dello Stato; alcune riguardano infatti facilitazioni di esercizio, e sono intese al tornaconto delle So-

cietà, non dello Stato, fin che le attuali Convenzioni durano.

Con queste dichiarazioni ho finito; e chiedo alla Camera che voglia dare voto favorevole a questo disegno di legge. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rava.

Rava. Ringrazio il ministro e rinunzio.

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli.

« Art. 1. È data facoltà al Governo del Re di versare, a fondo perduto, nelle Casse Patrimoniali delle Reti ferroviarie Mediterranee, Adriatiche e Sicule, create colla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), la somma di lire 2,500,000 nell'esercizio finanziario 1896-97, e di 1,500,000 lire nell'esercizio 1897-1898, da iscriversi in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e da ripartirsi fra le Casse delle tre Reti a seconda dei rispettivi bisogni.

« Tale versamento è subordinato alla condizione che le Società esercenti facciano un versamento analogo di lire 400,000, da ripartirsi fra le tre Reti proporzionalmente al riparto che verrà fatto fra le medesime delle somme indicate al paragrafo precedente. »

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Testè ho dimenticato di fornire all'onorevole Rava alcuni chiarimenti che questo articolo mi porge occasione di dargli.

Egli mi ha chiesto come si sistemano con questa legge i conti fra le Casse patrimoniali e il Tesoro. La questione è molto semplice, onorevole Rava. La posizione è questa: le Casse patrimoniali hanno emesso dal 1887 in qua, salvo errore, cento e quarantaquattro milioni di obbligazioni con la garanzia dello Stato.

Fino all'anno scorso non hanno mai avuto un centesimo disponibile. Dunque lo Stato ha sempre dovuto sostanzialmente fare lui il servizio delle obbligazioni, per interesse ed ammortamento; e lo faceva in una forma curiosissima: e cioè, lo Stato anticipava alle Casse patrimoniali le somme necessarie; le Casse patrimoniali riversavano le stesse somme al Tesoro; sicchè definitivamente esse figuravano due volte nella spesa e una volta nel-

l'entrata a titolo di rimborso delle Casse patrimoniali. L'articolo che abbiamo dinanzi toglie questi giri e rigiri, che creano una complicazione di contabilità inutile.

Quanto al credito, esso esiste evidentemente integro. Però, onorevole Rava, mancano otto anni al termine del contratto, supponendo che esso debba durare fino al suo termine naturale: auguro che in questi otto anni possa venire un momento, in cui lo Stato non debba più intervenire ad aiutare le Casse patrimoniali. Sarà già un grande risultato. Ma attendersi che in questi otto anni si possano riprendere in tutto o in parte i danari anticipati, onorevole Rava, sarebbe un'illusione che nè lei nè io possiamo nutrire.

Quanto all'eventualità che si continui per un altro ventennio come ora, osservo anzitutto che si tratterà sempre di un contratto nuovo: se questa eventualità dovesse tuttavia verificarsi sarà il caso allora, quando le Casse fossero in caso di restituire l'avuto, di richiamare nella contabilità il credito dello Stato.

La nostra proposta, rispetto all'attuale credito dello Stato verso le Casse patrimoniali, non innova dunque nulla, e solo mira ad una semplificazione contabile. Per l'avvenire il concetto nostro è che lo Stato, poi che le Casse patrimoniali cominciano ad avere alcune risorse proprie, debba intervenire unicamente per integrare codeste risorse, sperando che le integrazioni vadano diminuendo di anno in anno riducendosi a zero.

Quanto al passato, sussisterà il credito, ma è un credito dello Stato verso lo Stato, come proprietario delle ferrovie, cioè è un credito, sul quale non è da farsi calcolo.

Ripeto tuttavia che quella che si propone con questa legge, tutt'al più è una riforma contabile; e che nulla è mutato alla situazione di prima.

Picardi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Picardi. Consentirà la Camera che io chieda all'onorevole ministro un maggior schiarimento circa la distribuzione dei 4 milioni sopra le tre reti, poichè è troppo vaga l'affermazione che questi 4 milioni saranno ripartiti fra le tre reti in ragione dei rispettivi bisogni.

Io ho letto i quesiti proposti al ministro dalla Giunta del bilancio; ho guardato anche le tabelle dimostrative che stanno in prima pagina della relazione della Giunta del bi-

lancio; e da queste ho tratto gli elementi per giudicare delle somme che rimangono ancora nelle Casse patrimoniali e della distribuzione di questi residui fra le tre Reti.

Ma quanto al concorso dello Stato ed al contributo delle Società nella proporzione di un decimo, la distribuzione di queste somme fra le tre Reti non viene fatta nè dalla legge nè dalle tabelle.

Io comprendo che sarebbe assai difficile lo stabilire fino da oggi in qual modo il concorso dello Stato sarà ripartito fra le tre Reti ed il fare un elenco comparativo delle spese e dei bisogni di esse.

Ma d'altra parte, desidererei, anzichè di aggiungere un articolo di legge, di udire dalla voce del ministro che quando questa graduatoria si farà, sarà fatta con quel sentimento di giustizia che egli sempre mette nella esecuzione del suo mandato, e soprattutto che non accadrà in questa occasione quello che è avvenuto per tutte le antecedenti sovvenzioni che lo Stato ha dovuto fare alle Casse patrimoniali nelle quali ogni concetto di equa ripartizione fra le tre Reti fu assolutamente perduto di vista.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Evidentemente di questo riparto rimane ultimo arbitro il ministro; ma io assicuro l'onorevole Picardi che nel farlo mi ispirerò unicamente al concetto di provvedere ai bisogni più urgenti. L'onorevole Picardi stia certo che non perderò di vista i giusti sentimenti dai quali fu mosso a fare la sua raccomandazione.

Picardi. Prendo atto e ringrazio.

Presidente. Non essendovi altri oratori, pongo a partito l'articolo 1.

(È approvato).

« Art. 2. Colle anzidette somme, cogli avanzi dei fondi assegnati alle Casse patrimoniali cogli articoli 2 e 3 della legge 22 luglio 1894, n. 347, o che risultino altrimenti disponibili, e coi proventi devoluti alle Casse medesime in base ai contratti ed ai capitoli di esercizio, tanto in conto capitale, quanto in conto interessi a partire dal 1° luglio 1896, verrà provveduto:

a) Alla esecuzione di lavori e provviste urgenti richiesti da constatato aumento del traffico, od altrimenti imposti alle Casse pa-

trimoniali dai vigenti contratti e capitolati di esercizio;

b) Al pagamento degli interessi dovuti alla Società Italiana delle ferrovie Meridionali a senso dell'atto di transazione approvato coll'articolo 1° della legge 22 luglio 1894, n. 347;

c) Al pagamento degli interessi sulle somme anticipate o da anticiparsi alle Casse patrimoniali dal terzo fondo di riserva a senso dell'articolo 2 della predetta legge;

d) Alla terza parte dell'eventuale saldo passivo del nolo del materiale rotabile in servizio cumulativo. »

Onorevole Pantano, desidera di parlare ?

Pantano. Parlo per fare una raccomandazione sola, ma molto importante. L'onorevole ministro dei lavori pubblici sa che, dopo la creazione del servizio cumulativo coi *ferry-boats* fra la Sicilia ed il continente, il vantaggio massimo per l'Isola dalla nuova linea di allacciamento consiste specialmente nella possibilità di poter trasportare direttamente nelle altre parti d'Italia i suoi prodotti, segnatamente il vino e l'olio. Ora i vagoni-cisterna pel trasporto del vino difettano completamente, ed il servizio quindi dei *ferry-boats* non riesce che di menoma utilità se contemporaneamente non si provvede tal numero di vagoni-cisterne da mettere l'Isola in condizione da poter sempre mandare i suoi prodotti nel resto d'Italia.

Prego quindi l'onorevole ministro di far premure alle Società perchè provvedano, nella misura che loro compete, a fornirsi di questo materiale, senza del quale i benefici della linea Eboli-Reggio-Messina saranno irriversi.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Veramente non posso entrare nella discussione degli acquisti di carri da farsi, perchè al materiale mobile si provvede, non con questa legge, ma col terzo fondo di riserva. Assicuro però l'onorevole Pantano, che alcune somme ci saranno fra qualche anno nel terzo fondo della Società Sicula; quindi senza prendere impegni, perchè la cosa dipende anche dalle Società, e dai risultati degli studi, che si debbono fare, terrò il dovuto conto della idea esposta dall'onorevole Pantano.

Pantano. Confido nell'opera del ministro.

Presidente. Pongo a partito l'articolo 2.

(È approvato).

« Art. 3. Il residuo disponibile sul totale di lire 2,044,000 di cui all'articolo 8 della Convenzione approvata colla legge 20 luglio 1888, n. 5050 (Serie 3^a) per la costruzione delle linee Scordia-Caltagirone, Noto-Licata e del binario di diramazione dalla stazione al Porto di Siracusa, potrà essere versato alla Cassa aumenti patrimoniali della Rete Sicula per destinarlo a lavori urgenti nelle stazioni della Rete medesima. »

(È approvato).

« Art. 4. Coi fondi di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento in acciaio si potrà anche provvedere al risarcimento in acciaio dei binari ancora armati con rotaie in ferro. »

(È approvato).

« Art. 5. Con i fondi di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso si potrà anche provvedere ai miglioramenti di tipo del medesimo in occasione delle sostituzioni che risultino necessarie, le quali potranno aver luogo anche prima che i rotabili abbiano raggiunto l'età limite stabilita dai capitolati, purchè, per quanto riguarda le spese corrispondenti al rinnovamento puro e semplice dei tipi preesistenti, non ne derivino al fondo di riserva oneri maggiori di quelli che ad esso incombono, e le Società non vengano sottratte agli obblighi assunti coi contratti di esercizio. »

(È approvato).

« Art. 6. I lavori e le provviste di competenza delle Casse degli aumenti patrimoniali e dei fondi di riserva delle Reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula potranno essere affidati a prezzo fatto alle Società esercenti, previo, caso per caso, il parere del Comitato superiore delle strade ferrate. »

Qui vi è un'aggiunta proposta dall'onorevole Rava, secondo la quale, dopo le parole *caso per caso*, si dovrebbero aggiungere le parole: *e sentito il Consiglio di Stato*.

L'onorevole ministro accetta questa proposta ?

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Se l'onorevole Rava proprio ci tiene al suo emendamento, io l'accetto, ma allora bisognerebbe formulare l'articolo un poco diversamente.

Nel novero di questi lavori da farsi ve ne sono di quelli, per i quali è inutile sentire

il Consiglio di Stato, come, per esempio, i rifacimenti. Quando il Comitato superiore delle ferrovie approva la necessità di un rifacimento, è proprio inutile sentire su di esso anche il Consiglio di Stato. Ci sono poi piccoli progettini, che arrivano alle volte, alle cento lire. Quindi bisognerebbe almeno stabilire un'eccezione per i rifacimenti e per le opere di poca entità. Oppure, visto che il provvedimento durerà poco più di un anno solamente, pregherei l'onorevole Rava di ritirare la sua proposta e di prendere atto della mia promessa, che, cioè, sentirò il Consiglio di Stato ogni volta che si tratti di cosa di qualche importanza, o di cosa sul cui merito si possa discutere.

Presidente. Onorevole Rava!..

Rava. Accetto la dichiarazione dell'onorevole ministro; affidandomi pienamente alla sua promessa, ritiro l'emendamento.

Presidente. Metto a partito l'articolo 6 di cui è stata data lettura.

(È approvato).

« Art. 7. Restano definitivamente acquisite alle Casse per gli aumenti patrimoniali tutte le somme finora stanziato nel bilancio dello Stato a titolo di anticipazioni alle Casse medesime in conformità all'articolo 1° della legge 30 dicembre 1888, n. 5874 (serie 3ª), il quale rimane abrogato, all'articolo 3 della legge 22 luglio 1894, n. 347, e alle leggi di approvazione del bilancio del tesoro fino all'esercizio 1896-97 inclusivo.

« Gli eventuali avanzi delle anzidette somme saranno pure destinati alla esecuzione delle opere e provviste urgenti di cui all'articolo 2.

« A partire dall'esercizio 1897-98 il Ministero del tesoro non addebiterà più alcuna somma alle Casse suddette per il pagamento degli interessi e dell'ammortamento dei titoli finora emessi per loro conto e delle relative spese accessorie, eliminando ad un tempo i residui attivi degli esercizi precedenti dovuti allo Stato per quel titolo; e salve, alla scadenza del vigente contratto di esercizio della rete Adriatica, le disposizioni degli articoli 23 e 48 del contratto medesimo. »

(È approvato).

« Art. 8. Il Governo del Re è autorizzato a stipulare colle Società esercenti delle reti

ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula gli accordi che siano necessari per dare effetto alla presente legge, nella cui esecuzione si applicheranno le disposizioni della prima parte dell'articolo 40 del contratto di esercizio della rete Mediterranea, 45 per la rete Adriatica e 37 per la rete Sicula.

(È approvato).

Nella seconda seduta d'oggi si procederà alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti in favore degli istituti di previdenza del personale ferroviario.

Presidente. Passiamo all'ordine del giorno, il quale reca: Provvedimenti a favore degli Istituti di previdenza del personale ferroviario.

Si dia lettura del disegno di legge.

Borgatta, segretario, legge: (Vedi *Stampato* n. 220-A).

Presidente. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Onorevole ministro dei lavori pubblici, consente che si discuta sul disegno di legge della Commissione?

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Consento, riservandomi di proporre alcune lievi modificazioni.

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

De Felice-Giuffrida. Non farò che poche osservazioni.

Comincio col notare che, pel disposto dell'articolo 31 del capitolato d'appalto per le convenzioni ferroviarie, alle Società assuntrici era fatto obbligo di riordinare la Cassa pensioni e di soccorso, in guisa da metterla in grado (dice testualmente il capitolato) di corrispondere ai suoi scopi.

Fu allora fatta l'osservazione che le Casse pensioni e di soccorso erano colpite da un deficit considerevole, e che per potere efficacemente servire agli scopi per cui erano state istituite, bisognava cominciare col colmare il deficit.

Interpellato sul proposito l'onorevole Genala, rispondeva che il Governo e le Società dovevano colmare questo disavanzo.

Era dunque un obbligo che avevano il Governo e le Società, quello di colmare il disa-

vanzo, perchè effettivamente gli impiegati ferroviari godessero il diritto alla pensione. Anzi l'articolo 35, oltre gli obblighi che imponeva al Governo ed alle Società assuntrici, ne imponeva un altro agli impiegati ferroviari, mediante il quale obbligo gli impiegati erano chiamati a versare nella Cassa pensioni e di soccorso una quota più elevata che in passato.

Erano dunque tre obbligazioni che si contenevano nel capitolato. Ebbene, di queste tre obbligazioni non è stata osservata che quella che riguardava, al solito, i piccoli; perchè è proprio vero, e sempre si verifica così, che sono gli stracci che vanno all'aria.

Gli impiegati ferroviari, in virtù di quest'obbligo, furono chiamati a fare un versamento che dal 3 per cento videro salire al 4.50 per cento.

Il Governo non poté adempiere ai suoi impegni, perchè mancò la quota sulla quale aveva fatto assegnamento per poter colmare il *deficit*; le Società poi, invece di migliorare, peggiorarono le condizioni della Cassa stessa.

Esse non si contentarono del regolamento che esisteva prima che fosse votata la legge sulle Convenzioni ferroviarie, ma domandarono l'applicazione di un nuovo regolamento, giacchè la legge loro permetteva di potere imporre agli impiegati un regolamento diverso da quello preesistente.

Ebbene, mediante l'applicazione di questo nuovo regolamento, le Compagnie ferroviarie italiane portarono un *deficit* maggiore, perchè, ad esempio, mentre il massimo della pensione per le ferrovie Meridionali, secondo l'antico statuto, era di 6 mila lire, per le Romane di 7 mila e per le Sicule di 8 mila, le Società ferroviarie, col nuovo regolamento, migliorando la condizione di coloro che sono in alto, per abbassare coloro che sono in fondo della scala sociale, portarono il massimo della pensione alla cifra di 9 mila lire all'anno. In questo modo le condizioni della Cassa di soccorso vennero peggiorate, a danno sempre di coloro che lavorano di più e che guadagnano di meno.

Adesso trovo lodevole il proposito del ministro e quello della Commissione di voler tentare di trovare il mezzo di colmare questo *deficit*, e di non rendere irrisoria la posizione degli impiegati ferroviari.

Ma io non posso non criticare i mezzi,

che essi han proposto per colmare questo *deficit*.

Infatti il disavanzo è dovuto, in gran parte, alle Società ferroviarie.

Ebbene, da chi si fa colmare? Dal popolo. Guardate: il ministro in minori proporzioni, e la Commissione in proporzioni più rilevanti, han domandato alla Camera di imporre una nuova tassa, a partire dal 1^o gennaio 1897, per ogni trasporto di persone o di cose, che si effettuerà sulle tre Reti.

In altri termini, le Amministrazioni ferroviarie hanno sciupato, il pubblico è chiamato a pagare.

Lo so. Mi si risponderà: non c'è che fare! questi sono i fatti! questi i provvedimenti possibili!

Io però osservo che è sempre questione di classe: quando chi rompe è al primo gradino della scala sociale, contro di lui i Codici inveiscono violentemente; quando chi rompe è di quella classe, che vive nelle migliori condizioni, è sempre il popolo che è chiamato a pagare; ci sono sempre ministri e Commissioni, che dicono: non c'è che fare questo è lo stato vero delle cose e bisogna pagare!

Onorevole signor ministro, questa è un via la quale dimostra tutto l'urto, il cozzo evidente, violento e quotidiano fra le varie classi sociali. Del resto, a me pare non debba condurre ad altro risultato, la via da voi scelta che a quello di compromettere sempre più l'economia del paese. Infatti mentre le varie tariffe ferroviarie in Europa sono mantenute in un proporzione molto più ristretta di quel che non sieno le tariffe ferroviarie italiane, mentre la logica e la necessità economica imporrebbero che queste tariffe fossero modificate nel senso di agevolare i trasporti delle persone e delle merci, pare che in Italia, dove si giura di voler provvedere ad ogni istante a migliorare le condizioni economiche del paese, non si pensi a far altro che ad elevare le tariffe, rendendo ancora più difficili le condizioni economiche stesse.

Or non è molto, io ricordo d'aver rivolto un'interrogazione all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio per il trasporto degli agrumi.

Ricordo che altre interrogazioni furono rivolte all'onorevole ministro dei lavori pubblici e all'onorevole ministro d'agricoltura

industria e commercio per il trasporto dei vini.

Si lamentava che il trasporto degli agrumi e dei vini dalla Sicilia, per esempio, a qualunque città d'Italia, che non fosse marittima, costasse assai più che non costi il trasporto degli agrumi e dei vini dalla Sicilia a qualunque porto americano. È qualche cosa che sembra incredibile.

L'onorevole ministro di agricoltura rispose alla mia interrogazione: ha ragione, onorevole De Felice, i trasporti sono troppo elevati, non c'è dubbio, ma noi intanto stiamo studiando e prepariamo una riduzione di tariffa, la quale possa migliorare questo stato di cose, che è veramente deplorabile.

Ebbene, onorevoli colleghi, il risultato di questi studi quale è stato?

Sentite. Il ministro di agricoltura, industria e commercio studia ancora, molto probabilmente: e mentre egli studia viene una legge, la quale è giusta per ciò che riguarda i provvedimenti in favore degli Istituti di previdenza del personale ferroviario, ma dall'altra parte, invece di modificare le tariffe e renderle più miti, le inasprisce elevandone il prezzo con nuove tasse.

Io perciò, mentre in massima approvo le proposte del Ministero e della Commissione, per quanto riguarda la necessità di colmare il deficit degli Istituti di previdenza, non posso accettare i mezzi che sono da essi escogitati per riuscire a questo scopo.

Credo che, siccome le Compagnie ferroviarie sono chiamate, per il disposto dell'articolo 31 del Capitolato, a riordinare esse stesse, con i propri mezzi, le Casse pensioni e di soccorso ed a metterle in grado di corrispondere agli scopi per cui furono istituite, esse stesse debbano colmare questo deficit con i mezzi consentiti dalle Convenzioni ferroviarie.

Pensi quindi l'onorevole ministro se non sia il caso di ricorrere ad altri provvedimenti.

Il provvedimento cui si ricorre adesso, che può sembrare mite per le proposte del ministro e che a me sembra più inasprito per le modificazioni apportate dalla Commissione, quel provvedimento deve essere ben altro e, quel ch'è più, non deve colpire la economia pubblica del paese.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole De Felice Giuffrida risponderò con due brevissime osservazioni, giacché l'ora non permette un lungo discorso. Non posso discutere con l'onorevole De Felice intorno alla protezione dei deboli e di altre questioni di siffatto genere perchè non mi pare che siamo in sede opportuna, mentre si discute una legge, che rappresenta veramente un atto di equità generosa verso quelle classi sociali di cui egli si fa qui il rappresentante. E dico di equità generosa, perchè è bene che la Camera sappia, che la responsabilità, che proviene da alcune delle antiche Casse, potrebbe dal punto di vista giuridico esser discussa. Per esempio, nell'antica Cassa dell'Alta Italia, di carattere autonomo, era in modo chiaro previsto il caso della deficienza di mezzi e si stabiliva che si riparasse col ridurre tutte le pensioni in proporzione dell'ammacco, tenendo solo ferme quelle inferiori alle 600 lire. Ora, se una siffatta disposizione si dovesse applicare, moltissimi interessi che l'onorevole De Felice rappresenta e difende sarebbero gravemente feriti.

Dunque, onorevole De Felice, le sue considerazioni non sono opportune, ma sono in assoluto contrasto con questa legge che costituisce, ripeto, un atto di generosa equità.

Un'altra osservazione ed avrò finito. L'onorevole De Felice si duole che infine tocchi di pagare al pubblico. Ma intendiamoci bene: nella legge è fatta riserva per lo accertamento delle responsabilità. Ora, se ve ne saranno a carico delle Società, saranno tradotte in cifra, e le Società, anche in base alle convenzioni, saranno invitate a pagare: e se non lo faranno amichevolmente provvederanno gli arbitri.

Ma nessuno potrà mettere in dubbio, che una parte di questo disavanzo debba andare a carico dello Stato, a meno che non si voglia insistere nel concetto, al quale ho accennato testè, dell'autonomia delle antiche casse, e far conseguentemente ricadere il disavanzo sugli utenti delle casse stesse. Una volta che non si vuole accogliere questo concetto, è evidente che del disavanzo deve essere responsabile lo Stato.

Ora vuole Ella, onorevole De Felice, nelle presenti distrette del tesoro, che questo provveda del proprio!

Non so con quali mezzi lo potrebbe fare. Quindi non resta altra via che chiamare a

contributo il pubblico, che, dopo tutto, è rappresentato dallo Stato, perchè lo Stato non è che la somma dei singoli cittadini.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Buttini, presidente della Commissione. L'onorevole De Felice ha mosso alla Commissione l'accusa di aver inasprito le tasse proposte dal Governo.

La Commissione respinge assolutamente quest'accusa. Essa non ha inasprito nulla. Solo ha stabilito il principio della proporzionalità della tassa. Nel disegno governativo, c'era, si può dire, una proporzionalità a rovescio, perchè la tassa massima era di una lira, per qualunque spesa di trasporto che importasse lire 100 od altra somma superiore. Così ad esempio, se un Rothschild avesse ordinato un treno speciale di lusso per attraversare tutta l'Italia dal Moncenisio a Brindisi, con una spesa di trasporto di lire diecimila, secondo il disegno ministeriale, avrebbe pagato solamente una lira a favore delle Casse di previdenza, mentre invece, colla tassa proporzionale proposta dalla Commissione, dovrà pagare l'uno per cento su tutte le lire diecimila, cioè 100 lire.

Ed è per lo stesso ordine di ragioni che la Commissione ha voluto che la sopratassa per la 1^a classe, invece di essere dell'uno per cento come per le classi inferiori, sia del due per cento. Ed è pure per considerazioni di equità sociale, che la Commissione ha voluto che fossero esenti da questa speciale sopratassa oltre a tutti i trasporti di viaggiatori in 4^a classe, quelli di 2^a e 3^a classe, che non importino una spesa superiore a lire 2.50, secondo le vigenti tariffe, mentre il disegno ministeriale limitava l'esenzione ai trasporti di 3^a classe non eccedenti una lira. Del resto la critica fatta dall'onorevole De Felice, è una critica essenzialmente negativa: mentre egli non vorrebbe dare alle Casse di previdenza quello che ad esse la Commissione dà, nient'altro intanto loro darebbe in sostituzione dei versamenti proposti dalla Commissione. L'onorevole De Felice ha per lo meno fatto plauso allo scopo del disegno di legge.

È uno scopo non solo di alta giustizia, ma altresì eminentemente sociale. E se si voglia, come fece l'onorevole De Felice, parlare di classi, il disegno di legge meriterebbe ancora, ed anzi più ancora, il plauso di tutti perchè viene ad assicurare le sorti di una

numerosa classe di lavoratori, come è quella degli impiegati, agenti ed operai ferroviari.

Naturalmente quando si tratta di uno stato di cose urgente, perchè il baratro del *deficit* di queste Casse di pensione e soccorso è pur troppo ingente e si accresce di giorno in giorno in proporzioni spaventevoli, occorre ricordarsi del *periculum in mora*, e bisogna provvedere senza dilazione, con mezzi pronti, certi e liquidi se si vuole raggiungere l'intento.

E la Commissione, provvedendo appunto anch'essa in tal senso, e migliorando ancora il disegno di legge del Governo, si è proposto semplicemente lo scopo di trovare un rimedio pronto e pratico, ma non ha mai inteso di escludere qualsiasi responsabilità.

Essa anzi ha lasciato intatta la responsabilità di tutti; l'ha affermato in modo preciso e reciso nella relazione; l'ha affermato ancora negli stessi articoli della sua proposta.

Ma poichè doveva lo Stato anche in linea di buona fede, garantire la sorte di tanti agenti e delle loro famiglie, non poteva e non doveva dessa respingere un sistema, che era il solo pratico e che rispondeva ad un concetto di evidente convenienza, onestà e giustizia. (*Bravo!*)

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

De Felice-Giuffrida. Debbo far risultare che io ho cominciato dal rivolgere testè una sincera parola di elogio tanto all'onorevole ministro, che aveva presentato il disegno, quanto alla Commissione, che l'aveva esaminato.

Lo scopo a cui mira il disegno, l'ho detto e lo ripeto, è buono; nessuno può metterlo in dubbio. Soltanto io credeva che i mezzi non rispondessero all'elevatezza dello scopo. Io diceva che in questo modo, se noi ripareremo, da un canto, al disavanzo delle Casse pensioni e di soccorso, dall'altro, creeremo un disavanzo più grave nella economia pubblica del paese.

Queste erano le osservazioni che io faceva. Del resto, per i miei principî, non poteva oppormi alla ragione di proporzionalità, accennata dall'onorevole Buttini. Io trovo solamente che le proporzioni sono molto elevate; e non perchè il 5 per cento, o qualche cosa di più o di meno possa impressionarmi, ma perchè credo che questi aumenti delle tariffe dei trasporti delle merci e delle persone possa riuscire di danno all'economia pubblica.

Infatti ho fatto appello al ministro e alla Camera appunto in considerazione delle condizioni del paese, richiamandomi ad una interrogazione che avevo fatto sulla necessità di diminuire le spese dei trasporti, e ricordando che anche il Governo, altra volta, aveva pensato a questa necessità.

Voi credete che questo sia il mezzo che possa condurre a colmare il *deficit* delle Casse pensioni e di soccorso. Ebbene, sulla vostra responsabilità, seguitelo.

Dal canto mio non posso e non debbo farvi osservare altro che questo: che secondo me, il mezzo è sbagliato.

Accetto, del resto, la dichiarazione del ministro e della Commissione, per ciò che riguarda la responsabilità delle Società assuntrici.

L'onorevole ministro ha detto che se ci sarà disavanzo, saranno chiamate le Società a rimborsarlo; e l'onorevole Buttini, a nome

della Commissione, ha soggiunto: La responsabilità l'abbiamo lasciata intera alle Società.

Io credo che queste sieno buone parole, che probabilmente non saranno seguite dai fatti. Ad ogni modo ne prendo atto per stabilire un precedente, e mi auguro che, quando giungerà il tempo opportuno, i fatti smentiscano i miei dubbî d'oggi.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni dichiaro chiusa la discussione generale di questo disegno di legge.

La discussione degli articoli è rimandata ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.25.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'Ufficio di revisione

Roma, 1896 — Tipografia della Camera dei Deputati

