

## CCIX.

2<sup>a</sup> TORNATA DI MERCOLEDÌ 27 MAGGIO 1903

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

## INDICE.

<b>Esercizio ferroviario</b> (Seguito della discussione della mozione Pantano):	
ALESSIO . . . . .	Pag. 8189
LUZZATTO A. . . . .	8184
RUBINI. . . . .	8170
<b>Interrogazioni:</b>	
Cassa italiana mutua cooperativa pensioni:	
FULCI NICOLÒ (sotto-segretario di Stato) . . . . .	8161-63
SANTINI . . . . .	8161
Fillossera nella provincia di Porto Maurizio:	
FULCI NICOLÒ (sotto-segretario di Stato) . . . . .	8164
REBAUDENGO . . . . .	8164
Commemorazione della battaglia di Domokos in Castel Bolognese:	
RONCHETTI (sotto-segretario di Stato) . . . . .	8165
TARONI . . . . .	8166
Villa Borghese:	
DE NOBILI (sotto-segretario di Stato) . . . . .	8167-69
FULCI NICOLÒ (sotto-segretario di Stato) . . . . .	8169
GIORDANO-APOSTOLI . . . . .	8168-69
PRESIDENTE . . . . .	8169
SANTINI . . . . .	8167
<b>Relazioni (Presentazione):</b>	
Bilancio interno della Camera (BISCARETTI) . . . . .	8169
Autorizzazione della spesa di lire 1,000,000 per il parziale spostamento del Canale della Botte al Passo Canne in provincia di Bologna (VENDRAMINI) . . . . .	8170
Approvazione di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1902-903 (Id.) . . . . .	8170
Approvazione di altre maggiori assegnazioni e diminuzioni nel bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio pel 1902-903, e approvazione di eccedenze di impegni per l'esercizio finanziario 1901-902 (Id.) . . . . .	8169-70

La seduta comincia alle ore 14.10.

**Ceriana-Mayneri**, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

**Congedi.**

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Mirto-Seggio, di giorni 20; Rizza Evangelista, di giorni 15; Majorana, di giorni 10; Weil Weiss, di giorni 15.

(Sono conceduti.)

**Interrogazioni.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: interrogazioni.

Prima è quella dell'onorevole Santini al ministro di agricoltura, industria e commercio « per conoscere il suo pensiero intorno alla Cassa italiana mutua cooperativa per le pensioni. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio ha facoltà di parlare.

**Fulci Niccolò**, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. La legge 26 gennaio 1902 dava facoltà al Governo di provvedere al migliore ordinamento di quegli Istituti del genere di quello di cui si occupa l'onorevole amico Santini. Allora il Ministero invitò la Cassa Mutua di Torino ad uniformare i suoi ordinamenti alla legge predetta; il Consiglio direttivo di quell'Istituto mandò le modificazioni e noi le abbiamo sottoposte al Consiglio di previdenza; il Consiglio di previdenza ha creduto di apportarvi alcune modificazioni, che partecipammo a quell'Istituto.

Sulle modificazioni proposte dal Consiglio di previdenza non abbiamo ancora saputo che ne pensa la Cassa Mutua di Torino; ma appena si pronuncerà, vedremo quali saranno le sue osservazioni sulle quali dovremo nuovamente sentire il parere del Consiglio di previdenza ed anche quello del Consiglio di Stato.

Come vede l'onorevole Santini, con queste brevissime dichiarazioni che ho fatto è chiaramente esposto il pensiero del Ministero, che si può riassumere in questo concetto, di usare la massima vigilanza su questo Istituto, e di far sì che la legge del 26 giugno 1902 sia rigorosamente osservata.

**Presidente.** L'onorevole Santini ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

**Santini.** L'onorevole mio amico personale Fulci ha conchiuso il suo discorso dicendo che il Governo userà la massima vigilanza.

su questo Istituto. Io spero che il Governo questa massima vigilanza vorrà usare su tutti gl'Istituti che da lui dipendono, mentre questo Istituto nuovo, onde è oggetto la mia interrogazione, è preso specialmente di mira dal Ministero di agricoltura e commercio. Ed anche dalle cortesi parole dell'onorevole Fulci traspare come esso non sia nelle simpatie del Ministero, ciò che mi era già noto. E poichè mi piace di essere esatto, una volta tanto leggerò anche io degli appunti storici su questa questione.

« La Cassa italiana mutua cooperativa per le pensioni si propone di dare ai soci, dopo 30 anni di associazione, una pensione, dividendo fra i soci superstiti gli interessi del capitale esistente.

« Ognuno può esser socio pagando L. 1,05 al mese, ed una tassa fissa di iscrizione in lire 3.

« Possono individualmente prendersi fino a cinque quote di abbonamento.

« La pensione per ogni quota non potrà essere mai superiore alle duecento lire annue.

« Il socio dopo quindici mesi di morosità decade, perdendo tutto il versato.

« Così ai soci che muoiono. In venti anni la somma versata per ogni quota è di circa lire 260. »

Ora l'onorevole Fulci non lo ha detto, ma risulti che il Ministero di agricoltura vorrebbe, primo, che il minimo di pensione fosse stabilito in cifra fissa inferiore a lire cento. Dato il carattere dell'associazione, in cui tutti i coefficienti sono aleatori, è impossibile stabilire una cifra fissa. I calcoli, fatti da eminenti matematici (e cito fra gli altri questo nome cui credo che anche i sapienti di via della Stamperia vorranno inchinarsi, quello del professor Peano di Torino) assicurano possibilissimo dare 200 lire annue. Del resto la Società consorella francese « *Les prevoyants de l'avenir* » paga lire 360 all'anno da ben tre anni, pur avendo avuto uno sviluppo inferiore a quello della unione italiana.

Il Ministero vorrebbe altresì che si abolisse il fondo di riserva, ma veramente una tale pretesa mi pare così assurda da essere inutile commentarla.

Il Ministero vorrebbe pure che fossero restituite ai morosi le quote versate. Io ho dovuto studiare un po' la questione, ricorrendo all'aiuto di alcuni amici competenti, i quali mi hanno dimostrato che i capitali, sono intangibili e che la perdita, del versato per morosità o per morte deriva

da un patto contrattuale esplicito, che nessuno può discutere. Del resto i capitali lasciati sono una delle basi principali per la formazione della pensione ed il rinunciarvi vorrebbe dire uccidere l'istituzione.

Infine il Ministero vorrebbe che si cambiasse il titolo che questa istituzione porta: *Cassa pensioni*. Prima la chiamavano: *Cassa Nazionale* e costrinsero l'istituzione a rinunciarvi. Ora il Ministero vuole abolita anche la parola: *Pensioni*, ciò che è l'evidenza della speculazione interessata.

L'opposizione, è bene saperlo, che si fa alla Cassa nazionale, non ha tutte le sue origini nel Ministero, bensì deriva dalle mene delle Compagnie di assicurazione. Io ricordo che, quando nel 1895, il mio esimio amico onorevole Boselli (io entrai in quell'anno alla Camera e lo ricordo bene) presentò i tre provvedimenti finanziari del Ministero Crispi-Sonnino, ai quali si deve se il Gabinetto attuale può assidersi su basi finanziarie granitiche, che comprendevano anche un lieve aumento delle tasse sulle assicurazioni, dai banchi dell'Estrema Sinistra un deputato fece fiera opposizione alla proposta, e l'onorevole Boselli lo apostrofò dicendo: « Proprio lei viene a fare opposizione, lei che appartiene ad una dinastia di assicuratori? Io posso dirle che per suo mezzo le Società di assicurazione hanno offerto dei milioni al Governo perchè s'inducesse a ritirare la proposta e che il Governo ha rifiutato una tale offerta. »

Sono dunque proprio le Società di assicurazione che, giuocando la buona fede del Ministero di agricoltura, combattono questa istituzione veramente patriottica. Nel Consiglio di previdenza si annidano elementi notoriamente ostili ad essa; essi sono i direttori delle grandi Compagnie assicuratrici. Dico anzi per esser leale, che il principale nemico è il direttore di una Società di assicurazione di cui io possiedo azioni; ebbene se, queste azioni dovessero cadere per far giustizia non me ne rincre-scerebbe gran fatto.

La Cassa nazionale conta ora 200 mila soci, reclutati in grande parte fra i buoni impiegati dello Stato i quali, più che solleciti del loro bene, lo sono dell'avvenire delle proprie famiglie. Il capitale ascende a 14 milioni ed è tutto investito in rendita nominale depositata presso la Cassa depositi e prestiti. Questa Società, ossequiente alla legge sulle imprese tontinarie o di ripartizione, trasformò il suo statuto abbandonando tutto ciò che giustamente sembrò non

esatto o chimerico; onde non si capisce perchè il Ministero voglia imporle condizioni durissime, senza nemmeno dirne le ragioni. Essa chiede che i suoi delegati siano ammessi in seno al Consiglio della previdenza per poterla difendere. Si chiede, insomma, onestà e giustizia. La guerra vera non è mossa dal Ministero, ma da quei vampiri, che si chiamano le grandi Compagnie di assicurazione. Contro di esse sarebbe ora di prendere dei provvedimenti radicali. Io non sono un finanziere, ma vi dico: volete assicurarvi un grande vantaggio finanziario? Istituite il monopolio governativo delle assicurazioni. (*Bene! Bravo!*)

*Molte voci.* Ha ragione!

*Voci.* Sì! sì!

**Lollini.** È una vecchia idea buonissima.

**Fasce.** Anch'io l'ho detto nella relazione sul bilancio del tesoro. (*Commenti*).

**Santini.** Un tale monopolio potrebbe fornire al bilancio dello Stato molti milioni, che ora invece vanno nelle tasche soltanto degli azionisti. E il Ministero potrebbe costituire una grande risorsa per la nostra finanza, mentre oggi abbiamo in Italia Società di assicurazioni, che risiedono in Austria e persino negli Stati Uniti, le quali mandano i loro statuti stampati o in tedesco o in inglese. Il Ministero invece di avversarli con tanti cavilli, cerchi di aiutare in tutti i modi questi 200 mila soci per la massima parte impiegati, che vogliono provvedere per tempo alla sorte delle loro famiglie. E così tanto denaro nostro non andrebbe all'estero, mentre si potrebbe per la via di un monopolio delle Società di assicurazione, trovare modo di rafforzare grandemente la finanza dello Stato.

Oggi (io non lo dico per Lei, onorevole Fulci, nè per altri del Ministero) ma oggi veramente voi siete zimbello di tanti pezzi grossi che hanno interesse nelle Società di assicurazione...

**Presidente.** Onorevole Santini!

**Santini.** Mi lasci dire, non offendo nessuno...

**Presidente.** Ma è tanto tempo che Ella sottrae anche a sè stesso, avendo altre interrogazioni da svolgere. (*ilarità*).

**Santini.** Questa sarebbe proprio l'occasione per fare un'opera santa, invece di avversare questo modesto movimento che giorni fa (forse l'onorevole Fulci lo ignora) ebbe una esplicazione; anche in un *meeting* tenuto nel teatro Quirino, dove appunto, molto tranquillamente e senza il bisogno

dell'apparato di carabinieri e di guardie, che il Ministero democratico prodiga, si invocò che il Governo non avversi una così eccellente iniziativa. Onorevole sotto-segretario di Stato, si tratta di combattere la vera camorra delle assicurazioni, che per la maggior parte sono anche in mani straniere. Se voi a tale scopo presenterete un disegno di legge, noi voteremo in favore anche una volta, sperando ancora un salvataggio del Ministero. Aprite intanto bene gli occhi e vedrete che nel Ministero si annidano gli amici delle Società di assicurazioni in mano straniera, come vi si annidano i nemici di tanti onesti impiegati dello Stato. (*Bene! — Bravo!*).

**Presidente.** Desidera parlare ancora, onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio?

**Fulci Nicolò,** sotto-segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Come sempre l'amico onorevole Santini anche con questa interrogazione ha trattato un argomento di grande importanza, ma non si è attenuto, me lo permetta, nei limiti della domanda rivoltami. Dal canto mio io dovevo rimanere nei limiti modestissimi di una interrogazione la quale del resto era presentata così: « quale è il pensiero del Ministero intorno alla Cassa mutua cooperativa per le pensioni. » Io ho risposto alla domanda rivoltami coordinando la mia risposta alle disposizioni di legge poichè è appunto la legge del 1902 che dà le norme del come lo Stato deve esercitare la sua sorveglianza sulle Casse di assicurazioni. E tra le varie disposizioni ce n'è una per cui noi dobbiamo sentire il Consiglio di previdenza; è il comma terzo dell'articolo 2 della legge. Ora tutto lo addebito che l'onorevole Santini ha voluto fare al Ministero non è meritato, perchè noi non abbiamo fatto altro che uniformarci alle osservazioni che il Consiglio di previdenza ha fatte. Il legislatore anzi è stato molto prudente quando ha emanato queste disposizioni, perchè non solo ha voluto che ci sia il parere del Consiglio di previdenza, ma ha voluto anche il parere del Consiglio di Stato.

Ora che cosa altro poteva fare il Ministero all'infuori di camminare sulla falsariga dei suggerimenti che gli venivano da un consenso tecnico il cui parere è imposto dalla legge? Del resto noi terremo conto delle acute osservazioni dell'onorevole Santini e se ci risulterà in effetto che qualche cosa di torbido vi sia, in questi affari, non saremo certamente noi che ci rifiuteremo al cortese invito dell'onorevole interrogante di portare la no-

stra più diligente indagine sugli affari medesimi. (*Commenti — Benissimo*).

**Presidente.** Viene ora la interrogazione dell'onorevole Rebaudengo al ministro di agricoltura, industria e commercio « per sapere se possa essere negli intendimenti suoi di ammettere che cessi l'applicazione del sistema distruttivo della fillossera nella provincia di Porto Maurizio. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**Fulci Nicolò,** *sotto-segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.* Mi consenta l'onorevole interrogante che io interpreti la sua interrogazione, presentata in una forma abbastanza simpatica, in questo modo: egli vorrebbe che la lotta contro la fillossera in provincia di Porto Maurizio continuasse, e che il sistema di distruzione fosse il sistema da adottarsi dal Ministero.

Gli risponderò brevemente. Il Consiglio della fillossera l'anno decorso ha approvato, perchè ne ha visti i benefici effetti, la distruzione nella provincia di Porto Maurizio, appunto per salvare dalla fillossera la limitrofa provincia di Cuneo.

Il Consiglio della fillossera presto si riunirà ed io ritengo che, avendo già visto i benefici effetti che il sistema distruttivo ha portato, anche questa volta, ci darà il consiglio di adottare il sistema distruttivo, la qual cosa, senza dubbio, noi faremo. Se il pensiero che si nascondeva dietro l'interrogazione dell'onorevole collega era questo, io credo che egli potrà dichiararsi soddisfatto.

**Presidente.** L'onorevole Rebaudengo ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato.

**Rebaudengo.** Nella provincia di Cuneo, dove, è bene che l'onorevole sotto-segretario di Stato lo sappia, l'anno scorso ha fatto penosa impressione che il Governo abbia abbandonato la lotta col sistema distruttivo contro la fillossera nei due comuni di Briga e Tenda, che sono i soli infetti della Provincia, si è sparsa in questi giorni la voce, raccolta dalla Commissione provinciale di viticoltura, che il Governo intenda quest'anno abbandonare il sistema distruttivo anche in quella parte della provincia di Porto Maurizio, ove venne fin qui applicato con illuminato e vigoroso rigore.

Di qui la ragione della mia interrogazione, a cui l'onorevole sotto-segretario di Stato si compiacque rispondere, affermando

che il sistema distruttivo nella Provincia nominata nella mia interrogazione, si dimostrò efficace e vantaggioso: e ben a ragione, poichè (ciò risulta anche dalle pubblicazioni ufficiali del Ministero di agricoltura, industria e commercio) grazie alla applicazione severa di questo sistema nella provincia di Porto Maurizio, non solo la mia Provincia fu salvaguardata, e decine di milioni di prodotti vinicoli si furono così salvati, ma nella stessa provincia di Porto Maurizio il diffondersi del malanno fu intralciato, per cui dopo 16 anni dalla comparsa del malanno, vi sono ancora molti Comuni immuni e parecchi dove il micidiale aspide è penetrato, si trovarono in occasione di successive esplorazioni meno intensamente infetti.

L'onorevole sotto-segretario volle soggiungere che il sistema distruttivo in detta Provincia sarà continuato, ed essendo questo appunto nell'interesse della mia Provincia, il mio desiderio, non posso non dichiararmi pienamente soddisfatto della sua risposta.

Sovra un punto solo della risposta mi permetto fare delle riserve, là dove l'onorevole sotto-segretario di Stato mi pare abbia accennato all'opera della Commissione consultiva per la fillossera, in quanto che non ho troppa fiducia negli studi e nelle deliberazioni di quella Commissione, dove la provincia di Cuneo, che ha 50 mila ettari di terreno vitato, non è rappresentata, e su proposta della quale il Governo nello scorso anno, secondo me non saggiamente, cessò di combattere la fillossera col sistema distruttivo nei due ricordati Comuni della provincia di Cuneo.

Ma al postutto osservo che la Commissione consultiva, come indica il suo nome, non dà che dei pareri che il Ministero è libero di seguire o no, conservando colla libertà, intiera la responsabilità dei propri provvedimenti.

Ed io non dubito, facendo assegnamento sull'affidamento oggi solennemente datomi dall'onorevole sotto-segretario di Stato che, a tempo opportuno, il Governo ricorderà che la provincia di Cuneo, dove si produce il re dei vini piemontesi, il *nebiolo* di Barolo, ricava la parte precipua dei suoi redditi dalla viticoltura, la quale vi alimenta numerose industrie e vi dà vita ad estesi traffici. Ricorderà che quella Provincia è quasi immune dalla fillossera, non essendo infetti che i due Comuni accennati, i quali sono separati dal restante della Provincia stessa da un'alta catena di monti; ricorderà

ch'essa per difendersi dal terribile aspidi non solo contribuisce largamente nelle spese per la distruzione dei centri fillosserici di altre Provincie con lei collegate in Consorzio obbligatorio, ma ha ancora costituito, sobbarcandosi a grandi spese, un Consorzio antifillosserico provinciale volontario che funziona egregiamente da oltre tre anni con missione di procedere ad accurate esplorazioni del suo territorio; e ricordando tutto ciò il Governo non solo riconoscerà di doversi eliminare i limitati focolari fillosserici della mia Provincia, ma ancora di doversi distruggere l'infezione nei centri che l'attorniano, con che si darà tempo al tempo; si porranno, cioè, i viticoltori della mia Provincia in grado di affrontare l'infezione fillosserica colla razionale diffusione, oggi appena agli inizi, di viti americane resistenti al parassita, adatte al nostro clima e ai nostri terreni, capaci di servire da porta-innesto dei nostri vitigni.

Lieto intanto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato, che con me deve confortare quanti si interessano alle sorti della viticoltura piemontese, mi permetto aggiungere una calda raccomandazione al Governo, ed è che si riprenda la lotta col sistema distruttivo nei due Comuni di Briga e Tenda, dove l'infezione si riduce a pochi metri quadrati; e può quindi essere facilmente soffocata. Ciò facendo il Governo riparerà ad un grave errore commesso lo scorso anno, e darà una giusta soddisfazione alle ripetute richieste dei legali rappresentanti di una popolazione laboriosa e pacifica, degna di tutto l'appoggio dello Stato. (*Benissimo!*)

**Presidente.** L'onorevole Leali ha interrogato il presidente del Consiglio dei ministri « per sapere se intendeva che il disegno di legge per l'intennità ai superstiti della campagna dell'Agro romano venga discusso prima delle vacanze parlamentari. »

(*Il deputato Leali non c'è.*)

La sua interrogazione s'intende ritirata.

L'onorevole Taroni ha interrogato il ministro dell'interno, « intorno a taluni atti di provocazione del delegato di pubblica sicurezza di Castelbolognese, che possono turbare l'ordine pubblico. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**Ronchetti, sotto segretario di Stato per l'interno.** Il 17 di questo mese, aveva luogo in Castelbolognese la commemorazione della bat-

taglia di Domokos. Fu celebrata con grande solennità, e senza che in nessuna maniera fosse turbato l'ordine pubblico.

La sera di quel giorno, il delegato di pubblica sicurezza approfittando della presenza nella città del rinforzo di carabinieri concesso a maggior tutela eventuale dell'ordine pubblico, ordinava un servizio speciale di ricerca di persone che si ritenevano abituali detentori di armi insidiose; e a tal uopo divise la forza della quale disponeva in due pattuglie, comandate rispettivamente da due graduati.

Una pattuglia entrata in un'osteria, arrestava un tale trovato in possesso di un coltello a molla fissa.

Un'altra pattuglia entrata in altra osteria frequentata, si dice, da anarchici, tentò di perquisire uno degli astanti. Ma questi si rifiutò: che anzi due altre persone che erano con lui, presero le sue parti, protestando contro l'atto che si voleva compiere. Vennero allora arrestati tutti e tre, anche per procedere alla loro identificazione.

E poichè, mentre li traducevano in caserma, da varie persone si lanciavano epiteti oltraggiosi all'indirizzo dei carabinieri e fra esse si riconobbe un anarchico; si procedette anche all'arresto di questi traducendolo alla caserma.

Frattanto circa centocinquanta persone si radunavano nelle vicinanze della caserma, reclamando il rilascio dell'ultimo arrestato; ma alle loro richieste, delle quali si rese interprete il segretario comunale, non si aderì.

Contemporaneamente pochi giovanastri si recavano alla torre e incominciarono a suonare il campanone d'allarme.

Ma furono subito raggiunti dai carabinieri che li fecero uscire e li dispersero.

Degli arrestati non fu trattenuto che il primo, che era stato trovato in possesso di arma insidiosa, e l'ultimo che aveva pronunciato parole oltraggiose contro i carabinieri; e ambedue furono poi nella notte mandati alle carceri giudiziarie di Faenza a disposizione dell'autorità giudiziaria: gli altri tre vennero immediatamente rilasciati in libertà.

L'onorevole Taroni chiede il nostro giudizio intorno a questi che egli chiama atti di provocazione, del delegato di pubblica sicurezza. Mi permetta l'onorevole Taroni che io rilevi subito questa frase, perchè, comunque possano essere stati e possano

essere giudicati effettivamente gli atti di quel funzionario, egli è tale che non poté in nessun modo avere avuto l'intenzione di una qualsiasi provocazione.

Ho voluto personalmente rendermi conto dei precedenti di questo funzionario e mi accertai che sono assolutamente buonissimi: si tratta di un funzionario che nel corso della sua carriera ha costantemente adempiuto con zelo e con tatto al suo dovere. Ma, detto ciò, posso io lodarlo per il contegno tenuto nella sera del 17? No, non lo posso lodare. Se egli non avesse avuto altra colpa, avrebbe avuto quella di compiere un delicato servizio di pubblica sicurezza, proprio la sera di un giorno di festa patriottica celebrata e trascorsa con tranquillità e dignità, del giorno della commemorazione di quella battaglia di Domokos, che non è soltanto sacro ricordo per la Grecia, ma anche per l'Italia, che mercè le leggendarie sue camicie rosse, scrisse allora una nuova pagina gloriosa. (*Bene!*).

Per lo meno adunque quel delegato mancò di quel senso di opportunità, che deve essere una qualità continua del funzionario di pubblica sicurezza. Ma egli ebbe in quella sera altri torti, se non gravi, notevoli, che avrebbero potuto produrre dispiacevoli conseguenze, per esempio, non comandava personalmente sempre le pattuglie da lui predisposte.

Se non che, sa l'onorevole Taroni, che già il capo della provincia di Ravenna, rilevando questi torti del suo funzionario, per quanto valente, ha promosso in suo confronto un regolare procedimento disciplinare da noi approvato?

Ora pendente questo procedimento disciplinare, non sarebbe giusto di dare un giudizio assoluto su questo funzionario. Dichiaro però subito che, come prontamente, indipendentemente dall'interrogazione presentata dall'onorevole Taroni, è stato ordinato questo procedimento disciplinare, così questo procedimento avrà il suo corso sino alla fine, e che, se sarà il caso di infliggere punizioni, non esiteremo ad infliggerle. (*Benissimo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Taroni per dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

**Taroni.** Io debbo prendere atto delle oneste dichiarazioni dell'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno: non vorrei incrudelire contro quel delegato Maldura, ma i fatti non avvennero precisamente come

l'onorevole Ronchetti li ha esposti. Egli naturalmente è informato dai suoi agenti, i quali sono parte interessata nella cosa; io posso assicurare l'onorevole Ronchetti e la Camera che ho le informazioni da persone temperatissime che per abitudine e per educazione e per sentimento sono lontane dall'approvare alcuna esagerazione, alcuna violenza. Orbene i fatti sono successi diversamente. Intanto è inutile premettere, onorevole Ronchetti, dacchè Ella lo sa, che se vi è paese in Romagna nel quale la vita si svolga perfettamente tranquilla ed indisturbata, è appunto Castelbolognese, dove la vita si svolge tranquilla anche in mezzo ad una crisi finanziaria, cruda e persistente, che quelle popolazioni cercano di superare da sè, senza fare nessuna domanda al Governo, come succede per tanti altri paesi. Quella di Castelbolognese è una popolazione che ha tradizioni patriottiche insigni, che ha dato due giovani nobilissime vite per la difesa della Grecia: Capra e Silvestrini, caduti per la causa ellenica accanto al nostro eroico Antonio Fratti. Il 17 corrente si doveva commemorare questa data che è degna di ricordo per tutta la gioventù italiana; non era preannunciata altra manifestazione pubblica; ebbene la stazione dei carabinieri fu aumentata a Castelbolognese di 12 militi in previsione di un modesto corteo, che si sarebbe recato al ricordo marmoreo dedicato a quei prodi e che fu inaugurato, due anni or sono, dal nostro collega Ettore Socci in quel cimitero.

Il corteo fu realmente modestissimo; il maggiore apparato che v'era in quel corteo era offerto dai pennacchi rossi dei carabinieri: nessun discorso, nessun grido, nulla, assolutamente nulla; pareva che tutto dovesse passare nella più completa tranquillità in quel paese, che ogni prevenzione dovesse sparire; ma alle 10 di sera (questo non lo ha detto l'onorevole Ronchetti) una pattuglia di carabinieri (otto militi con alla testa il delegato e i graduati) irrompe in tutti i luoghi pubblici, in tutte le osterie del paese, non per perquisire un individuo, onorevole Ronchetti, ma tutti quelli che vi trovano. D'onde una grande impressione; chè non ci si è abituati a questi metodi. Tre giovanotti, onestissimi, muovono modeste proteste per l'atto; ebbene, sono ammanettati, e in mezzo ai carabinieri, col revolver alla mano, condotti in caserma. Poi fu arrestato un vecchio, perchè trovato in possesso di un coltello per tagliare il pane. Noti la Camera l'arma insidiosa di

questo vecchio. Eppoi un altro lavoratore, il quale è deferito all'autorità giudiziaria perchè (intenda la Camera, dopo quello che ho detto, tutta l'ironia del caso) perchè aveva usato violenze verso i carabinieri, i quali non avevano fatto che provocare violenze tutta la sera. Naturalmente la gente si è raccolta indignata: pareva insomma una vera invasione in quel paese, tranquillissimo, una invasione di barbari e ha domandato la liberazione degli arrestati. Tre infatti furono liberati.

L'onorevole Ronchetti ha detto: non è possibile che questo delegato si presti a provocazioni, dacchè ha note caratteristiche distinte, ed è anche di animo mite; ma io denunzio il fatto, onorevole Ronchetti; il fatto in sè che è veramente eccessivo e illegale. Quanto ai sentimenti del delegato e alle sue note caratteristiche, io non so quanta attendibilità abbiano le dichiarazioni del sotto-segretario di Stato...

**Ronchetti**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. L'ho viste io le note caratteristiche.

**Taroni**.. dacchè dalle prove dei fatti risulta invece che non ha saputo in nessun modo intendere nè l'ora, nè il luogo, e, come del resto Ella stesso ha dichiarato, contrariamente alla legge, ha commesso atti per cui Lei ha dovuto deferirlo ad un Consiglio di disciplina.

Ora io ho esposto i fatti, non ho quindi altro da dire. Non ho da fare dei commenti. Prendo nota della dichiarazione dell'onorevole Ronchetti: mi auguro che i provvedimenti abbiano un carattere di severità maggiore delle sue parole. (*Oooh! oooh!*) Aspetterò a dichiararmi soddisfatto quando vedrò i risultati dell'inchiesta che egli ha ritenuto di provocare.

**Ronchetti**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Ma non poteva fare di più che sottoporlo a provvedimento disciplinare.

**Presidente**. Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Santini al ministro delle finanze, « per sapere lo stato attuale delle trattative tra il Governo e il municipio di Roma riguardo alla cessione della Villa Borghese. »

**De Nobili**, *sotto-segretario di Stato per il tesoro*. Invece del collega delle finanze, rispondo io all'interrogazione dell'onorevole Santini.

**Presidente** Parli, onorevole sotto-segretario di Stato.

**De Nobili**, *sotto-segretario di Stato per il tesoro*. Le informazioni che posso dare all'onorevole Santini, per quello che riguarda

il Ministero del tesoro, sono le seguenti: il comune di Roma dichiarò che non poteva ricevere in consegna definitiva la Villa se prima non erano definite le questioni relative alle aree e per la scuola di agricoltura e per gli edifici artistici. Il Ministero del tesoro ne informò tosto i Ministeri di agricoltura e dell'istruzione, manifestando loro la necessità, la opportunità di sollecitamente definire le pratiche che potevano occorrere. Una eguale sollecitazione ai due Ministeri fu fatta nel marzo scorso. Dalle risposte che si sono avute parrebbe che sia prossimo l'accordo. Ad ogni modo, convenendo il ministro del tesoro pienamente con l'onorevole Santini, che ragioni d'ordine morale e ragioni d'ordine finanziario consigliano che una buona volta sia definita questa questione, io lo assicuro che nuove e maggiori sollecitazioni saranno rivolte perchè si addivenga a questa soluzione.

**Presidente**. L'onorevole Santini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**Santini**. Ringrazio l'onorevole De Nobili della sua risposta, e per quanto ha tratto al Ministero del tesoro mi dichiaro soddisfatto completamente. Senonchè l'onorevole De Nobili sa come le difficoltà che questa legge, votata da quasi due anni dal Parlamento, non sia attuata, non dipendono dal Ministero del tesoro.

Già l'onorevole Fulci ha capito che volevo alludere a difficoltà sorte da parte del Ministero di agricoltura, e me ne duole. Intanto voglio porre una questione speciale: il voto della Commissione che studiò quel disegno di legge, della quale io ho avuto l'onore di far parte, fu di assicurare che al personale della Villa fossero conservati i diritti acquisiti. È una questione che sembra piccola, ma, giacchè sono a parlare sulla questione di Villa Borghese, raccomando all'onorevole De Nobili di tener conto del voto della Commissione parlamentare, che riconobbe al personale attuale della Villa, tanto di custodia, che di amministrazione, il diritto di non essere messo fuori, quando il Municipio entrerà in possesso della Villa stessa.

Perchè questo personale si distingue, non solo per la grande probità, ma anche per la grande cortesia che mette sempre nell'adempimento del suo servizio. M'auguro quindi, e me ne appello al cuore del ministro del tesoro, che questo personale benemerito sia conservato.

**De Nobili**, *sotto-segretario di Stato per il tesoro*. Non dubiti, è già fatto.

**Santini.** Quanto alle difficoltà col Ministero dell'istruzione pubblica, credo che siano perfettamente eliminate. Rimane la difficoltà appunto per la scuola di agricoltura; ma l'onorevole De Nobili ha detto che sono cose di famiglia, e quindi se la sbrighino fra loro.

**De Nobili, sotto-segretario di Stato pel tesoro.** Parrebbe prossimo l'accordo.

**Santini.** Ma è curioso che quest'accordo, che si studia da due anni, non sia stato ancora concluso. L'onorevole Baccelli, sempre spinto da onesti entusiasmi, vuole istituire ancora una nuova scuola di agricoltura. Ce ne sono tante, che non ce n'è bisogno di un'altra!

Adesso, a proposito di una elezione così allegra nella provincia di Vicenza, si dice che per un candidato a quella Deputazione, il quale sta tra il sì e il no, fra i preti e la massoneria, si stia istituendo un posto di 6000 lire all'anno. Sarà forse per la scuola di agricoltura, che si dovrà fondare a Villa Borghese?

**Fulci Nicolò, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.** Era per la scuola di commercio, che già da un anno è in funzione.

**Santini.** Allora sarà quella di cui fu presidente l'onorevole Sili. (*Si ride*).

La questione dunque è in questi termini. Io ho avuto occasione di interrogare il sindaco della mia città, il quale mi ha detto molto chiaramente: il Governo mi vuole fare un regalo di tre milioni, eppoi me ne domanda cinque. È un regalo veramente strano, eppure è così; senza pensare poi che s'impone un altro onere al municipio di Roma, il quale per la manutenzione della Villa sarà costretto a spendere non meno di 50 mila lire l'anno. Ebbene: il municipio di Roma dice che di questi regali ne fa a meno.

Ad ogni modo, onorevole De Nobili, Ella sa che il Governo ha pagato la Villa per averla: che per entrarvi si paga: è un continuo pagamento e non si sa come uscirne. A dir la verità, è una cosa che non fa onore alla nostra città. Ma, per non suscitare una questione personale con un collega che mi sta alla sinistra, il quale fa parte del Municipio, ed anche perchè la questione è davanti al Senato, e bisogna uscirne una volta, io non dirò altro. E spero che l'onorevole Baccelli, che è innamorato della sua e della nostra Roma, vorrà desistere

da quelle difficoltà, che forse non sono sue, ma d'altri, e che rinunzierà a questa questione fra lui ed il sindaco. Ed io sono sicuro che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ci metterà tutta la buona volontà.

Ripeto che da questa situazione bisogna uscire. Per lo meno si levi la tassa di entrata, la quale non si sa a beneficio di chi vada.

**De Nobili, sotto segretario di Stato per il tesoro.** Dell'amministrazione per ora.

**Santini.** Ma è un fatto strano.

**De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro.** Siamo d'accordo.

**Santini.** Ed è anche più strano perchè dentro la Villa si sono affittati dei villini. Ed io stesso posso dare una prova di ciò, perchè l'altro giorno essendovi andato, a nome di una signora forestiera, per domandare se vi erano villini d'affittare, mi si disse che c'era quello vicino all'orologio. Questa, davvero, è una situazione strana! Il Governo non ha veduto che si affittano dei villini; in modo che potrà avvenire che, entrando il Municipio in possesso della Villa, il signor A e il signore B, potranno benissimo dire: Ma che Municipio?!

**Giordano-Apostoli.** Ma questo non è esatto.

**Santini.** Io le assicuro che sono stati affittati alcuni villini a famiglie forestiere.

Me ne hanno offerto uno anche a me, se volevo affittarlo.

**Giordano-Apostoli.** Sarà benissimo; ma gli ultimi contratti portano la clausola che quando il Municipio verrà in possesso della Villa, i contratti si intenderanno sciolti.

**Santini.** Io non so se ci sia questa clausola nei contratti, ma ad ogni modo è strano che si affittino dei villini di una proprietà che è riconosciuta ora allo Stato.

**Presidente.** Onorevole Santini...

**Santini.** Ho finito. Ad ogni modo io segnalo questo inconveniente e concludo, volendo esser deferente al Presidente, sperando che la presente strana condizione abbia presto a cessare. (*Commenti*).

**Giordano-Apostoli.** Domando di parlare.

**Presidente.** Su che cosa?

**Giordano-Apostoli.** Sono a disposizione della Camera, se l'onorevole presidente me lo consentirà, per dare tutti gli schiarimenti possibili, trattandosi di un caso veramente eccezionale.

*Voci.* Parli, parli!

*Altre voci.* No! no!

*Voci dalla tribuna della stampa.* Sì, sì!

**Presidente.** Avverto le tribune di astenersi da qualunque manifestazione, altrimenti le farò sgombrare.

**Onorevole Giordano-Apostoli.** Ella ha presentato un'interrogazione sullo stesso argomento svolto testè dall'onorevole Santini, ma mi parrebbe non opportuno di entrare a discuterne oggi. Si riservi a parlarne quando verrà il momento opportuno.

**Giordano-Apostoli.** Ripeto, che sono a disposizione della Camera e se la Camera non vuole che io parli non parlerò; ma le mie parole non creeranno imbarazzi alle trattative in corso.

È già la seconda volta che si parla della cessione di Villa Borghese in questa Camera facendo quasi figurare il Municipio di Roma come trascurato. (*Denegazioni*).

**De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro.** Fu rettificato.

**Presidente.** È inutile, onorevole Giordano-Apostoli, che inviti la Camera ad entrare in questo argomento, perchè a questo il regolamento si oppone. Ora deve parlare il sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio.

**Fulci Nicolò, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.** Io posso assicurare l'onorevole Santini che da parte del Ministero di agricoltura e commercio nessun impedimento è stato posto, perchè le pratiche sieno proseguite con sollecitudine. Mi meraviglio che l'onorevole Santini trovi a ridire che l'onorevole Baccelli, suo illustre concittadino, come egli lo ha sempre chiamato, quando vuole aprire una scuola agraria a Roma, della quale cosa egli dovrebbe invece essere contento.

**Santini.** Ce ne sono troppe!

**Presidente.** Ma non entriamo nel merito!

**Onorevole Giordano-Apostoli.** Ella ha presentata una interrogazione sull'argomento ora discusso. Crede di esaurirla oggi o in un'altra seduta?

**Giordano Apostoli.** Mi parrebbe opportuno ora.

**Presidente.** Onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro, accetta di rispondere subito alla interrogazione dell'onorevole Giordano-Apostoli?

**De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro.** Non ho difficoltà.

**Presidente.** Invito l'onorevole segretario a dar lettura della interrogazione.

**Podestà, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del tesoro sulle trattative tra il Governo ed il Municipio di Roma per la cessione di Villa Borghese. »

**Presidente.** L'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro.** Io non avrei che da ripetere quanto ho detto rispondendo all'onorevole Santini, cioè che continuano le pratiche fra il Ministero di agricoltura e commercio e il Municipio di Roma per definire la questione relativa all'area che il Municipio dovrebbe cedere nella Villa Borghese per fondarvi una scuola di agricoltura. Il ministro del tesoro ha sollecitato e solleciterà ancora queste pratiche; e per quel che riguarda il Ministero del tesoro non ho da dire altro nè all'onorevole Giordano-Apostoli, nè alla Camera.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Giordano-Apostoli per dichiarare se sia soddisfatto.

**Giordano-Apostoli.** In seguito a questa risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato non credo più di dover insistere nella mia interrogazione poichè dalle sue parole risulta che il Municipio di Roma trattando, continua a fare il suo dovere.

### Presentazione del bilancio interno della Camera e di relazioni.

**Presidente.** Invito l'onorevole Biscaretti a venire alla tribuna per presentare una relazione.

**Biscaretti, questore della Camera.** Mi onoro di presentare alla Camera, anche a nome del mio collega onorevole Giordano-Apostoli, il progetto del bilancio per le spese interne della Camera per l'esercizio 1903-904.

**Presidente.** Questo bilancio sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

Invito l'onorevole Vendramini a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

**Vendramini.** A nome della Giunta generale del bilancio e per incarico dei colleghi Rizzetti e Casciani mi onoro di presentare la relazione sui seguenti disegni di legge:

Approvazione di eccedenze d'impegni per lire 5,322,538.74 su alcuni capitoli concernenti spese obbligatorie e d'ordine per l'esercizio finanziario 1901-902 risultanti dal resoconto generale consultivo dell'esercizio stesso.

Approvazioni di maggiori assegnazioni e diminuzione di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1902-903.

Autorizzazione della spesa di lire 1,000,000 per l'esecuzione delle opere di parziale spostamento del canale della Botte al Passo Canne in provincia di Bologna.

Approvazione di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1902-903.

**Presidente.** Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

### Seguito della discussione della mozione sull'esercizio ferroviario.

**Presidente.** Ora l'ordine del giorno reca; Seguito della discussione sulla mozione degli onorevoli Pantano e altri deputati sulle Convenzioni ferroviarie.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

**Rubini.** Onorevoli colleghi! La mozione presentata dall'onorevole Pantano e da altri colleghi pare a me venga opportuna. Era tempo che il Parlamento si occupasse di un problema il quale deve avere una soluzione ad una scadenza non molto lontana ed è così grave che la soluzione medesima non può essere improvvisata. È dunque necessario che si lasci alla rappresentanza del paese il tempo sufficiente per discutere in proposito, di dar modo alle varie parti della Camera di esporre la loro opinione intorno all'argomento medesimo; e credo anche che il Governo stesso possa vedere con piacere la discussione, inquantochè gli permetterà di vagliare le diverse tendenze e di risolvere la questione dopo maturo esame, tenendo pur conto delle opinioni espresse.

Ma non sono del medesimo avviso in quanto all'intento che si prefigge la mozione medesima, ove questo intento sia di venire subito ad una deliberazione concreta; io ravviso inopportuna e pericolosa qualunque deliberazione concreta prima di essere in possesso di quegli elementi, che spett. specialmente al Governo di fornirci; pericolosa, poi, perchè potrebbe compromettere l'azione delle negoziazioni nostre con altri, quando la nostra risoluzione dovesse concludere in favore dell'esercizio privato, poichè, senza volerlo, fortificheremmo le pretese dell'altra parte contraente. D'altronde,

in questa materia così importante, spetta al Governo la piena responsabilità, e con la responsabilità gli spetta, quindi, il diritto di iniziativa.

Obbedendo a questo ordine di considerazioni, ho presentato un emendamento sostitutivo, col quale, pur approvando la disdetta delle Convenzioni attuali, io intendo invitare il Governo a fare quelle proposte concrete a riguardo dell'esercizio che ci sono indispensabili per esprimere su di esso la nostra opinione definitiva e nello stesso tempo a portare la sua attenzione e ad indicarci quali risoluzioni esso crede di prendere intorno all'altra questione, pur grave, dei riscatti. Ho detto fare proposte a riguardo dell'esercizio ed ho detto indicare delle risoluzioni al riguardo dei riscatti, perchè riguardo ai riscatti, la risoluzione può essere anche negativa, mentre che una proposta concreta, sia per l'esercizio privato sia per l'esercizio di Stato, deve pur farsi. Ed ho anche, in relazione alla diversa importanza e alla diversa urgenza dei due argomenti, indicato due date diverse (1), che io spero non parranno troppo vicine al Governo, se egli crederà di entrare nell'ordine d'idee che ho l'onore di esporre.

Abbiamo già assistito ad un duello veramente largo e comprensivo al riguardo della mozione che stiamo discutendo. Da un lato l'onorevole Pantano, promotore, dall'altro l'onorevole De Viti De Marco, contradditore.

L'onorevole De Viti De Marco fu contradditore, senza pronunziarsi esplicitamente in favore dell'esercizio privato, tuttavia la sua polemica fu tutta ispirata alla preferenza, che egli nutre per questa forma di esercizio. Io andrò più in là di lui con la parola, forse andrò meno in là di lui con i fatti e con le definitive mie risoluzioni. Vale a dire che io non ho difficoltà di manifestarvi la mia inclinazione per l'esercizio privato anzichè per quello di Stato, ma, intendiamoci bene, occorre vedere a quali patti e a quali condizioni.

Se questi patti e queste condizioni parranno a me riflettere le giuste esigenze del momento, io non avrò difficoltà e non l'avranno parecchi a qualunque scuola si possa poi appartenere, di approvare la continuazione di uno stato di cose che non fu privo di vantaggi e, se meglio condotto, può, se non altro, evitarci una grave perturbazione; se invece questi patti e queste

(1) Nel corso della discussione le date furono unificate.

condizioni non ravvisassi sufficientemente favorevoli, io allora con animo più tranquillo delibererei in favore dell'esercizio di Stato.

Tanto sono in quest'ordine di idee, che le ho sostenute sia in seno alla Commissione Reale, come in una discussione, che si fece a Torino nel mese di ottobre scorso, dalla Società degli interessi economici su questo medesimo argomento.

In quest'ultima occasione il tema era già riferito con un voto esplicito per l'esercizio privato. Sebbene fosse un voto, che non recasse alcuna responsabilità, tuttavia io dissi: anche nella piccola cerchia di quella modesta influenza, che può esercitare una Società, è bene che noi non compromettiamo la questione: diciamo pure di preferire l'esercizio privato, ma asteniamoci dallo emettere voti recisi; è questione di misura e di modo.

Inoltre, pare conveniente che, se non dovesse approdare l'esercizio privato, si abbia a portare la nostra attenzione e il nostro studio, anche preventivamente, sopra uno schema di organizzazione per l'esercizio di Stato, il che varrà a rafforzare la nostra posizione nelle eventuali trattative.

Abbiamo udito non solo questa volta, ma molte e molte altre volte, esprimere, qui e fuori di qui, gravissime censure contro le attuali Convenzioni. Esse furono ritenute produttrici di gravissimi inconvenienti, e per dire di più, esse furono segnalate quasi come disastrose. Ma è poi vero che tali esse siano per sé stesse, o non piuttosto per le necessità, per i bisogni propri della materia, per effetto principalmente delle circostanze? Gravi difetti presentano le Convenzioni attuali, dal che venne la necessità della denuncia, e ben si fece a denunciarle; ma dalla gravità dei difetti concludere all'abbandono completo, a me pare che il passo sia troppo lungo. Certo, le Convenzioni attuali hanno un grave inconveniente: sono per me troppo complicate, rasentano già quasi un servizio di Stato, fatto con persone e con mezzi di privati.

E il medesimo difetto, anzi più accentuato, mi dispiace dirlo, offre lo schema di future Convenzioni, che sortì dall'esame della Commissione Reale, alla quale io appartenevo, non ostante la mia opposizione.

Ma rimaniamo al presente: prima di tutto la complicazione amministrativa, poi le deficienze delle dotazioni, e, naturalmente, con le deficienze delle dotazioni, gli effetti nocivi nei riguardi del commercio e dei

suoi bisogni, nei riguardi finanziari e del servizio, condussero a risultati assai diversi da quelli che si attendevano, allorchè le Convenzioni furono votate.

Si è quindi dovuto correre al riparo con grosse somme, che falciarono i ricavi apparenti del corrispettivo spettante allo Stato, nè, malgrado questo, si evitarono dei debiti ragguardevoli allo scoperto, nè si evitò di vedere ancora insodisfatte molte esigenze del servizio e del pubblico.

Ma dopo tutto, onorevoli colleghi, non bisogna disconoscere, in contrapposto dei difetti, anche i vantaggi che abbiamo raccolto dalle Convenzioni: il primo vantaggio fu un aumento discretamente cospicuo del prodotto riservato allo Stato, che crebbe da 54 milioni a 75, sulle reti principali, dal 1885 al 1902. Però non è tutto al netto, perchè nel medesimo periodo di tempo aumentava di quattro milioni lo scoperto sulle linee complementari per effetto dello sviluppo delle reti, ed aumentava pure di due milioni il corrispettivo in favore delle reti private delle quali l'esercizio è incluso nelle reti dello Stato; sicchè l'aumento di 21 milioni non fu al netto che di 15, trascurando il concorso che si dà ora alle Casse patrimoniali in 8 milioni, perchè, nel 1885, al posto delle Casse, funzionarono i così detti Allegati B alle Convenzioni.

Inoltre già osservava, che i bisogni che ha manifestato l'azienda si sarebbero in gran parte manifestati, anche se l'esercizio fosse stato condotto dal Governo, anzichè dalle Società: le Convenzioni possono avervi avuta una parte, ma non si sarebbe equi asserendo che esse ne siano stata la causa principale, perchè se deficienze di binari, di apparecchi, di spazio nelle stazioni, se scarsità di veicoli e di altro dobbiamo deplorare, tutto questo sarebbe egualmente verificato; soltanto, forse, la mercè di patti e di un'organizzazione più oculata, avrebbe potuto sorgere in misura più temperata.

Da noi sono molti i bisogni ancora da soddisfare malgrado i gravi sacrifici sostenuti per le linee e per il materiale mobile. Per un altro verso da noi, si osserva, ed è questo un altro rimprovero che si fa all'esercizio attuale, il coefficiente di spesa è eccessivo, dal 68 al 66 per cento circa fino al 92 o 93 per la Sicula; inoltre le tariffe sono troppo elevate.

È un tema sul quale si ferma l'attenzione di molti, ma a questo riguardo bisogna pure ricordarsi del fatto sul quale ha insistito l'onorevole De Viti De Marco,

che non si tratta di numeri omogenei; i coefficienti di esercizio, i ragguagli cioè delle spese coi prodotti lordi sono tanto diversi quanti sono i paesi, quanti i sistemi di esercizio; non dipendono soltanto dalla elevatezza della spesa, ma dipendono altresì dall'ammontare del prodotto, quindi dalle tariffe; e se queste sono molto diverse da un paese all'altro, ne può benissimo risultare che il coefficiente di esercizio sia maggiore là dove il servizio è migliore e le tariffe più basse, anzichè dove l'esercizio, essendo pur peggiore, tuttavia con tariffe alte si riesce a offrire un coefficiente abbastanza tenue. Un'indagine di questa specie per offrire risultati più sicuri, andrebbe condotta con altri criteri; sarebbe, cioè, se ne possedessimo numerosi elementi, da esaminare, l'andamento della curva del coefficiente di esercizio rispettivamente di ciascuna rete per una serie di anni, non soltanto nostrana, ma anche degli altri paesi, in cui non si siano nel frattempo mutati nè il sistema di esercizio, nè profondamente le tariffe.

Se la curva discende e quindi il coefficiente diminuisce si può dedurre che siamo di fronte ad una buona organizzazione, se invece aumenta, fatta la parte alle necessità naturali, potremo quasi sicuramente asserire il contrario. Se da una parte trovassimo in prevalenza le ferrovie amministrate dagli Stati, e dall'altra trovassimo in prevalenza le ferrovie esercitate dai privati, allora soltanto sarebbe più facile concludere a seconda del caso: va meglio l'esercizio di Stato o meglio l'esercizio privato, poichè l'azione loro amministrativa, esercitata sempre coi medesimi criteri, sarebbe spoglia della influenza di altri elementi o estranei o non omogenei.

Ma questi dati in parte o mancano, o non sono completi e occorrerebbe che il Governo, il quale ne ha i mezzi, volesse raccogliarli sistematicamente. L'onorevole De Viti De Marco dichiara la sua assoluta sfiducia per le statistiche. Ma io credo che anche egli le ha studiate e se ne giova; senza di esse si cadrebbe nei difetti del metodo induttivo negando fede all'esperimentale.

Naturalmente le statistiche vanno guardate con attenzione e al lume di un po' d'indagine critica.

Anche a questo riguardo si potrebbero fare delle osservazioni.

L'onorevole Pantano ha citato un coefficiente di esercizio; quello delle ferrovie

prussiane. Ma egli è stato condotto in errore...

**Pantano.** Dalla relazione dell'onorevole Saporito.

**Rubini.** ...precisamente, mi riferisco alla relazione dell'onorevole Saporito. Io ne ho parlato questa mattina collo stesso onorevole Saporito. In quella relazione vi è un errore materiale di divisione; ma essa, onorevole Pantano, tratta di spesa del personale.

La percentuale in parola, dedotta dal lavoro dell'ingegnere Fochier sulle ferrovie prussiane, è un coefficiente di esercizio, ma per rispetto al solo personale; d'altra parte questo non è del 46.33 per cento, poichè facendo la divisione si trova il 35.30 per cento. E siccome si sa, come risulta da varie pubblicazioni, che la spesa per il personale nelle ferrovie prussiane è di quasi due terzi della spesa totale, così eseguendo il ragguaglio con quel 35.30 per cento si arriva al 55.8 per cento, che è precisamente il coefficiente di esercizio delle ferrovie prussiane del 1896-97. Ora è cresciuto.

Del resto in Germania, dove c'è quasi da per tutto l'esercizio di Stato, troviamo anche dei coefficienti di spesa molto alti: Sassonia 75 per cento, Wurtemberg e Baviera 69 per cento, Baden 66 per cento ecc., e quel che più monta l'incremento loro, in questi paesi, è rapido; nel quadriennio 1896-99 cioè, il coefficiente di esercizio è cresciuto dal 60 al 69 per cento in Baviera, dal 61 al 69 nel Wurtemberg, dal 62 al 66 nel Baden, dal 63 al 75 in Sassonia, ciò che non attesta del riserbo di quelle amministrazioni. La Svezia, a sua volta, coll'esercizio di Stato offre il fenomeno che a partire del 1897 sino al 1901 il coefficiente cresce dal 57 all'80 per cento, ma però, per essere giusti, bisogna dire che la Svezia deve avere diminuito le tariffe, per il che non è da meravigliarsi se il coefficiente è divenuto più alto. Bisogna, lo ripeto, tener conto di tutti gli elementi, se non si vogliono fare delle dimostrazioni tendenziose. Nella Svizzera, pure, troviamo il fatto che dal 1901 al 1903 la spesa di esercizio è cresciuta di 5 milioni ed il ricavo netto è diminuito di quasi 2, cosicchè si è dovuto intaccare quella quota di 3 milioni che andava dedicata all'ammortamento. Serie di dati, però, è difficile di averne, specialmente al riguardo dell'esercizio privato.

Posso solo dire che l'Inghilterra offre un incremento un poco minore di quello della Prussia, ma in misura molto minore degli altri Stati tedeschi, mentre la Francia è il solo paese dove il coefficiente di esercizio piuttosto diminuisce, anzichè crescere.

Prendendo i dati della Germania, dell'Inghilterra e della Francia relativamente al quinquennio 1895-1899 si può asserire che nessuna di quelle ferrovie offre dei frutti netti così elevati come quelli raccolti dalle ferrovie prussiane, e quindi che nessun esercente sarebbe più avido del Governo prussiano. Dell'America non ho serie di dati complete; ma, per l'opposto, si può asserire che nessuna ferrovia esercita tanto a buon mercato come le ferrovie americane che sono tutte in mano dei privati. Colà le tariffe scendono ad un limite così basso da far rimanere trascolati. Comunico queste notizie, alle quali del resto non bisogna dare troppa importanza per le diversità delle condizioni, solo per dire che se ne possono trarre argomenti tanto in favore di una tesi quanto in favore della tesi opposta. Io tendo solo a persuadervi che bisogna essere molto prudenti nel giudicare in proposito. In America, per esempio, la media più bassa della tariffa per le merci sarebbe di centesimi 1,86 per tonnellata-chilometro sulla ferrovia dell'Erie, mentre la media più alta è di centesimi 3,77 per la Northern e la tariffa più bassa scende fino a centesimi 1,10 per i trasporti di grandi masse di merci povere, come il carbone ed i minerali. Anzi per il carbone di esportazione si scende persino ad una tariffa di centesimi 0,80 per tonnellata-chilometro. Mi si dirà che questo è frutto della concorrenza, ma è anche frutto di una buona organizzazione, che opera, con materiale perfetto, sopra trasporti di enormi masse, per cui si compongono dei treni di 800 o 850 tonnellate con carri da 50 tonnellate.

**Maggiorino-Ferraris.** Anche due mila...

**Rubini.** Parlo di casi comuni e non eccezionali, appunto perchè non voglio colorire troppo la mia argomentazione.

Da noi invece, purtroppo, le tariffe, specialmente per le merci, sono assai più elevate, anzi si può dire che siano le più elevate del mondo civile, salvo un'eccezione. (*Commenti — Interruzioni*).

Certamente assai più elevate, per esempio, di quelle della Prussia, dove il nolo medio per le merci era nel 1893 di 4,68, mentre noi arriviamo a 7,11 per le merci sulla Mediterranea, a 7,05 sull'Adriatica e a qualche cosa di più per la Sicula, dove le distanze essendo minori, danno luogo al maggiore effetto derivante dalle tariffe di prima o seconda zona sempre più elevate in confronto di quelle di terza, quarta o quinta zona, ecc. ecc. Sulla Gottardo troviamo l'eccezione, cioè per le merci cente-

simi 7,85 e sulla Paris-Lyon-Méditerranée 5,97, ecc. ecc. Ora le nostre tariffe sono assai gravose per il commercio; specialmente lo sono le tariffe delle merci ben più importanti per i fini economici di quelle dei viaggiatori, giacchè le merci viaggiano per soddisfare a dei bisogni veri e propri della Società, mentre i viaggiatori molte volte viaggiano anche per piacere. Quanto a media di tariffe, per i viaggiatori non ci possiamo troppo lamentare: la Mediterranea fa 4,20, l'Adriatica 4,45 e la Sicula 4,52. All'incontro troviamo 5,15 in Olanda, 4,23 sulla Paris-Lyon-Méditerranée; si discende sino a 3,22 in Austria; mentre in Prussia e nel Belgio si ha una media tariffa viaggiatori di 3,54 e di 3,13. Ma io non voglio, onorevoli colleghi, intrattenervi con queste cifre troppo a lungo perchè stancherei certamente la vostra pazienza, tanto più che si tratta di medie, i cui risultati dipendono molto dalla composizione del movimento, sua natura e classi.

*Voci.* No, no, dica pure.

**Rubini.** Molti particolari possono interessare uno studioso, non un'assemblea politica; ad ogni modo io vi ringrazio, onorevoli colleghi, della vostra benevolenza della quale, pur troppo, dovrò ancora molto usare.

Da noi bisogna soprattutto cercar di ridurre le tariffe delle merci, naturalmente andando molto cauti, perchè si è sempre chiusi in un cerchio di ferro da cui non si sa come uscire. Ribassare le tariffe al di sotto del costo? Evidentemente sarebbe opera cattiva rispetto alla economia nazionale e per rispetto ai contribuenti che più raramente si giovano delle ferrovie e sono i più poveri. Evitare il pericolo che le tariffe siano ridotte al di sotto del prezzo di trasporto e della spesa effettiva che questo viene a costare, pare dunque una necessità. Qualche caso speciale di tariffa inferiore al prezzo di costo si può anche presentare ed adottare, ma in genere bisogna che una remunerazione per il trasporto ci sia. Si può arrivare al punto, in casi di eccezione, di impiegare anche a zero il capitale investito nelle ferrovie, ma non si può discendere sino alla perdita materiale: si può dare, cioè, la strada *gratis*, ma almeno il cavallo e la vettura se la paghi chi l'adopera, e già oggi non sempre ciò avviene. Tuttavia noi siamo in questa disgraziata condizione, che se non si ribassano le tariffe non si avvia il movimento commerciale; e se questo non si provoca, non si fa il vantaggio del paese. E se si ribassano, si rischia di trasportare in perdita. Bisogna quindi studiare con grande

amore questo argomento, in ogni caso speciale e conformarvi un'azione perspicace prudente. Oggi sono 880 circa le nostre tariffe ferroviarie; e sono troppe, ma io penso che se ne possa ridurre il numero, pur soddisfacendo ai casi speciali. Sono inoltre molto complicate, offrono andamenti disformi casuistici; una incomincia a discendere ad una zona e l'altra all'altra qualche tariffa è costante, qualche tariffa invece è di blocco per una percorrenza determinata o per ciascuna zona, ecc.

Bisogna dunque semplicizzare, favorendo più che sia possibile, le merci povere: quelle che sono destinate per l'agricoltura e per l'industria e specialmente lo smaltimento dei prodotti di rifiuto, ossia i cascami, che costituiscono un ingombro di poco pregio, di cui, se il vettore, che è la ferrovia, non riesce a sbarazzare colui che li produce, si perde il valore completamente, non solo per questi, ma anche per l'economia nazionale.

Neppure qui si possono trarre argomenti assoluti in favore di una determinata tesi, nè in un senso nè nell'altro, dall'esame delle tariffe vigenti sulle diverse ferrovie anche per le molte diverse circostanze nelle quali ne vien fatto l'esercizio. Però tutto calcolato, coefficienti di esercizio e tariffe, l'esercizio privato, coll'America dove le tariffe sono le più basse, e colla Francia dove i coefficienti di esercizio sono i più costanti ed anche modici, non sfigura certo per rispetto a quello di Stato.

Ma si possono migliorare le Convenzioni attuali? io credo che si possano migliorare. Il *porro unum* è, secondo me, anzitutto la durata; senza una lunga durata non è possibile semplificare i contratti, e in allora piuttosto è meglio non farli. Affidare un patrimonio così cospicuo, la cui conservazione esige delle cure gelose, di tutti i giorni, a colui che non abbia interesse proprio di conservarlo bene, perchè è un utilista a breve termine, sarebbe, secondo me, il massimo dei pericoli e il massimo degli errori.

Se si vuole l'esercizio privato, occorre sia a base di lunga durata. Non dirò una durata eccessiva, ma poco su poco giù quella che abbiamo avuto fino adesso, da 20 a 25 anni; io preferirei 25 piuttosto che 20 anni.

*Una voce.* Allora si andrà in pallone!

**Rubini.** Abbia pazienza onorevole collega, si può andare in pallone, ma i palloni non sono di un colore solo, di un'unica specie.

Del resto, se i contratti non sono buoni, stia sicuro che non li approverò.

**Guicciardini.** Allora non ne approverà nessuno.

**Rubini.** Siccome la bontà bisogna anche considerarla in relazione alle circostanze del momento, mi permetterà di dirle che intanto persisto, (non foss'altro, in ossequio alla bandiera vecchia) a non rinunziare sino a ragione veduta alla mia preferenza; ma se vi dovrò rinunziare non me ne accuorerò troppo, lo farò storicamente, poichè mi suggerite la parola.

Dunque durata lunga dei contratti, perchè altrimenti non si possono semplificare i rapporti fra Stato e ferrovie.

Io mi sono diverse volte meravigliato che si facciano delle distinzioni fondamentali fra le cautele che occorrono per conservare il patrimonio dello Stato, sotto forma di ferrovie già possedute affidate ad un esercente, e quelle che si ritengono o non si ritengono necessarie, per conservare il patrimonio di ferrovie così dette a intera concessione.

Noi, in Italia, intere concessioni non ne abbiamo punto; le nostre ferrovie sono tutte quante dello Stato, e quando esso le concede, la principale e più importante disposizione è che quelle ferrovie debbano ritornare dopo tanti anni in mano del Governo gratuitamente, sicchè sino dall'origine si devono considerare come patrimonio dello Stato.

**Pantano.** Tranne che in America, dove le concessioni sono perpetue.

**Rubini.** ...E in Inghilterra, e in Svizzera ancora in parte.

Io mi domando: perchè tanta diversità di cautele per le ferrovie che abbiamo acquistate o costruite, e quelle che stimiamo sufficienti per le ferrovie a concessione? E non la ravvisa necessaria; la differenza vera fra un caso e l'altro non è che di durata del godimento; quanto minore è la differenza di durata, quanto più lungo, cioè, è il contratto di affitto, e tanto meno avrete bisogno di complicare i controlli, l'intromissione.

Sarà necessario, in ultimo, di moltiplicarli, di aprire dieci occhi, se ne avessimo dieci, invece di due soli.

*Voce.* Ma Lei ne ha quattro...

**Rubini.** Sì, pel momento io ne ho quattro, ma valgono poco tutti e quattro (*Si ride*). È nell'ultimo periodo, allora si è necessario di cautelarsi. Ma il bisogno di cautelarsi è tanto per la ferrovia che si dice concessuta interamente, quanto per la ferrovia che si dà in esercizio, sino all'ultimo momento si può senza pericolo semplificare anche un contratto di affitto.

Le principali nostre ferrovie private, le Meridionali, fra non troppi anni ritorneranno allo Stato; cioè, alla fine del 1966, ossia fra 61 anni e mezzo. Ebbene, fino a

quando quelle ferrovie non fecero parte della rete Adriatica, non ci siamo troppo preoccupati del come la Società delle Meridionali mantenesse le sue linee, come provvedesse al suo materiale mobile, come provvedesse a tutti gli altri servizi. Si esercitava il controllo necessario, ma semplice. Eppure sono anche esse ferrovie nostre, affidate a un consegnatario.

È da questa considerazione che nasce la mia convinzione di potere, senza inconvenienti, semplificare i contratti di esercizio quando sia lungo il periodo d'affitto; altrimenti occorrono in permanenza, sino dal principio, troppi controlli, troppe intrusioni e la cosa non sarà conveniente, non cammina. Mentre col contratto lungo vi è permesso di semplificare fino all'ultimo periodo precedente la scadenza.

Vi sarà permesso allora di abolire il primo fondo: riparazione e prevenzione dei danni provenienti da cause di forza maggiore; il secondo fondo, quello della rinnovazione dell'armamento, ed il terzo fondo della sostituzione dei veicoli, perchè il materiale mobile, secondo il mio concetto, dovrebbe naturalmente essere ceduto alle Società. E non temiate che abbiano a nascerne gravi inconvenienti per tutto il tempo del contratto, fino a che, ripeto, non si sia sotto la scadenza sua. È soltanto allora che nasce il pericolo, e converrà disciplinare, ma soltanto per allora, le difese. Il primo fondo d'altronde, dopo tutto, non ha speso che tre milioni all'anno, e per tre milioni non si giustificano congegni eccezionali, mentre la manutenzione corrente, ordinaria e straordinaria, affidata alle Società esercenti, assorbe, secondo i loro bilanci, più di 30 milioni all'anno di spesa senza nostro intervento.

Ma se abbiamo lasciato alle Società di provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria; se ad esse abbiamo lasciato di provvedervi quasi senza controllo, senza crearne un titolo di spesa a parte dotato di speciali proventi, o perchè non possiamo fare lo stesso anche per quei tre milioni, quell'undicesimo di spesa, che è rappresentato dalla spesa per le riparazioni nei casi di forza maggiore? Io non solo non ci vedo nessuna difficoltà; ma, dico, eliminiamo una contraddizione ed un pericolo: in quanto che non sono rari i casi in cui non si sa determinare bene il carattere della spesa. Si tratta di spese di manutenzione di carattere straordinario, ma corrente, o dipendenti da danni di forza maggiore? Danni di

forza maggiore possono avvenire in misura più lieve e più grave, repentinamente come in seguito a lenta degradazione, e non sempre hanno un carattere o una casuale così spiccata da poter affermare in assoluto: questo tocca allo Stato, e quell'altro, no.

E vi è un altro pericolo: una manutenzione mal fatta, male continuata per parecchi anni, o può far nascere o contribuire al caso di forza maggiore. Prendete, per esempio, la linea litoranea della Liguria o una linea costeggiante un fiume, un torrente; se non si fa a tempo e bene la manutenzione della scogliera di difesa e dei massi smossi dalle mareggiate o dall'impeto del corso d'acqua, verrà un giorno che una mareggiata o una piena ci asporterà la linea. Allora, il fatto può battezzarsi per un caso di forza maggiore, mentre sarà piuttosto dovuto a incuria di manutenzione. E così di altri. Vedete dunque che non conviene conservare il primo fondo, il quale costituisce una complicazione inutile ed un pericolo e che, dopo tutto, non rappresenta che una spesa dell'uno per cento del prodotto lordo.

Così dicasi del secondo fondo. Esso è quello che deve mantenere la soprastruttura.

Anche per esso non vi è nessuna necessità di farne un fondo a parte con una speciale dotazione e norme speciali di amministrazione.

Credete che una Società esercente, per quanto non proprietaria delle linee, non abbia interesse di mantenere in ordine le rotaie, le traversine e le massicciate?

Come potranno correre le locomotive, i carri, le vetture sulle linee, se le rotaie e i loro appoggi non sono ben conservati?

Anche qui, dunque, necessità di un minuzioso controllo, di dotazione speciale, di un'amministrazione a parte non esiste; sono lavori che rivestono un'importanza non maggiore di quella che reclama la manutenzione e conservazione dei muri di sostegno; certo è che le rotaie, la soprastruttura sono un elemento così necessario per l'esercizio quotidiano delle linee, che non è il caso di supporre nelle Società il deliberato proposito di trascurarne la manutenzione per risparmiare una frazione di una spesa relativamente poco rilevante; finora, infatti, il secondo fondo, è costato anch'esso soltanto 3 milioni all'anno, vale a dire la undicesima parte circa delle spese di manutenzione, non di più. La spesa di questo fondo crescerà, è vero, man mano che si conduca a fine il primo cambiamento delle rotaie di ferro in acciaio, il rinnovamento delle massicciate, il che si fa, per altra anomalia, a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali. In seguito la rinnovazione andrà a carico del

secondo fondo, che ne sarà maggiormente aggravato; ma se anche la spesa dovesse crescere a 6 o 7 milioni sarà sempre relativamente modica in confronto delle altre per la manutenzione generale del piano stradale e sue opere.

Si verrebbe così anche a un'altra semplificazione. Oggi il secondo fondo ha un organismo finanziario come quello di una Cassa pensioni, vale a dire che si dovrebbe tenere in disparte, accantonare quella frazione percentuale della sua dotazione, che si crede possa, con gli interessi composti, non so se dopo 10, 15 o 20 anni, perchè ancora nessuno sa per quanti anni durano le rotaie, formare il fondo necessario al loro rinnovamento.

È una complicazione in più da evitare a proposito di una spesa che, se è di grande importanza tecnica, tale non è dal punto di vista finanziario.

Il terzo fondo, che deve provvedere alla sostituzione del materiale mobile invecchiato, può anche abolirsi, dato che il materiale mobile si passi effettivamente in proprietà delle Società, il che mi sembra necessario. Le Società non possono essere interessate alla buona conservazione del materiale mobile, se la spesa relativa è a loro carico e il materiale appartiene allo Stato. E le conseguenze, pur troppo, non tardarono a farsi sentire.

Ed ecco dunque un'altra semplificazione per la quale non è neppure grave il pericolo del periodo finale; non diverso, d'altronde di quello delle Concessioni. (*Interruzioni*).

Il materiale sarebbe ceduto a stima e ripreso a stima, dedotto l'ammortamento. Circa all'ammortamento non si può assegnare al materiale una durata tanto lunga come quella prescritta nelle Convenzioni: anche in questo abbiamo voluto illuderci; non vi è esempio di ferrovie per le quali si assegnasse al materiale una durata così lunga come fu da noi stabilita. Noi abbiamo assegnato 40 anni di vita alle locomotive e vetture, 60 ai carri, mentre in Prussia, ad esempio, il limite della durata delle locomotive è di 21 anni, delle carrozze 26 e dei carri-merci 35. In America ancora meno. Ora io credo che noi non possiamo andare oltre i 30 anni per le locomotive, i 35 anni per le vetture, i 40 per i carri; in media circa 35; sui quali limiti andrebbe stabilito l'ammortamento, e commisurata la stima.

Però l'interesse e l'ammortamento del materiale mobile non lo vorrei accollare alle Società per intero, perchè ne nasce un pericolo.

Voi potete prescrivere obblighi, fare delle pattuizioni circa alla quantità di dotazione dei rotabili di ogni qualità e classe commisurata alla quantità e qualità del traffico, alla percorrenza media, alla percorrenza totale in ciascun anno, voi potete congegnare cautele d'ogni specie possibile, ma le Società, quando si trattasse di una spesa gravissima da sostenere tutta in proprio, tanto per la sostituzione come per l'aumento di quello occorrente all'aumento del traffico, si farebbero riluttanti, e scarseggerebbero nelle provviste. Ecco perchè credo che il servizio degli interessi e dell'ammortamento del materiale mobile, sebbene appartenente alle Società, non debba essere fatto tutto a carico delle Società medesime, debba essere a carico promiscuo.

E l'ammortamento, commisurato a quei 35 anni circa di vita media, quindi a ragguaglio del due e mezzo o tre per cento del valore di acquisto, vorrei fosse a quota costante del costo primitivo, così da riprodurre in quel numero di anni il veicolo. E lo metterei insieme agli interessi a carico del prodotto lordo, depurato dalle spese vive di esercizio, ossia a carico all'incirca per una metà allo Stato e per una metà alle Società esercenti. Ben inteso che nella riconsegna si dovrà tenere conto dell'ammortamento già praticato. Così si contempera lo stimolo di largheggiare nel materiale, col freno di una parte del carico e, per l'opposto, il sollievo dal resto del carico e il vantaggio che scaturisce da una buona dotazione non faranno restie né società né Governo alle provviste ragguagliate ai veri bisogni. Ne abbiamo un esempio nella recente legge del 1900, ispirata a tali concetti, che diede subito e dà buoni frutti, nei limiti, nei quali in allora fu concepita, di una breve durata. Per una lunga durata, e col materiale di proprietà dell'esercente, dovrebbe naturalmente modificarsi.

Però a riguardo del materiale mobile devo soggiungere una osservazione. Si è esercitata molto la critica, anzi si sono fatte gravi, fondate lagnanze sulla deficienza sua e si continuano ancora a fare. Ma in realtà, e me ne appello al mio amico onorevole Fasce, che essendo di Genova conosce bene i bisogni della specie, ma in realtà le lagnanze sono diminuite, il fabbisogno è meglio coperto, in grazia appunto delle disposizioni della legge del 1900 che ha largheggiato in materia. I colleghi e il pubblico abbiano pazienza finchè quella legge, ancora recente, porti i suoi frutti, e il ma-

teriale mobile non difetterà più. Noi d'altronde la dotazione l'avevamo già accresciuta. Non è esatto di credere che non si sia tenuta in corrispondenza dell'aumento del traffico; anzi in corrispondenza è più oggi di quel che fosse nel 1885.

Il rapporto fra il valore del materiale mobile a nuovo e l'unità di prodotto era nel 1885 di 1,22; attualmente è di 1,50. È vero che il materiale è un po' più costoso, e quindi l'incremento di quantità, in proporzione, è un po' minore dell'incremento di valore. Ma tuttavia il miglioramento è abbastanza significativo. Se non recò vantaggio adeguato, è appunto da attribuirsi in parte al difetto accennato, che le Società non hanno interesse a ben mantenere, a bene utilizzare, perchè la rinnovazione e le nuove provviste non erano a loro carico.

Vi è un'altra causa che ha acuita la deficienza, ma, bisogna convenirne che non è dipendente dalle sole Società. L'altro guaio è lo stato delle linee. Lo stato delle linee, voi lo sapete, lascia molto a desiderare e impedisce la celere circolazione del materiale, specialmente da noi dove le correnti del traffico sono quasi tutte dirette per pochi versi, anzichè essere sparse, meglio distribuite per tutta la rete, e compensarsi coi ritorni.

A questo proposito le lagnanze sarebbero state alquanto minori se le Casse per gli aumenti patrimoniali, a cui spetta il compito dei miglioramenti e perfezionamenti da portare alle linee, alle stazioni, ai piani scaricatori, agli apparecchi, ecc. ecc., non fossero state così stremate di forze. Nel 1896 gli onorevoli Perazzi e Colombo avevano presentato un disegno di legge, per il quale si cercava di sistemare, molto mediocremente, ma pur si cercava di sistemare la condizione delle Casse per gli aumenti patrimoniali, che allora erano, quanto a fondi, in uno stato quasi disperato, per il mancato incremento del prodotto al di sopra dell'iniziale. La sistemazione comprendeva tutto il novennio. Però, sfortunatamente, quel disegno di legge, mentre era già stato approvato dalla Camera, fu ritirato dal Senato ed il ritiro di esso portò un pregiudizio, secondo me, non indifferente alla sistemazione delle linee, non che alla finanza.

Quel disegno di legge semplificava anzitutto la gestione del primo e del secondo fondo, che si davano da gerire *à forfait*, in accollo, alle Società con le rispettive dotazioni, compensando le deficienze del primo colle momentanee esuberanze del secondo

fondo. Le Società avevano accettato. Da questo lato, siccome il disegno di legge non è diventato legge, abbiamo avuto un primo danno abbastanza grave, poichè al 20 giugno 1902 la situazione dei due fondi combinati offre un peggioramento di 5,190,000 lire per rispetto al 1896, vale a dire che le Società avrebbero dovuto rispondere esse dei 5,190,000 lire, mentre così restano sulle spalle dello Stato.

Il disegno di legge non si limitava a regolare la gestione del primo e secondo fondo. Lo ho ricordato, per dirvi dei suoi rapporti col materiale mobile e specialmente con le risorse destinate a migliorare le linee. Anche sotto questo aspetto troviamo una perdita effettiva sotto forma del perduto concorso al quale le Società si erano impegnate. Si tratta di una perdita che al 30 giugno 1902 era di 7,940,000 lire. Ecco come: le Società si erano obbligate con quel disegno di legge a concorrere per un decimo in tutta la spesa che si sarebbe fatta a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali, nel novennio, gratuitamente, a fondo perduto; dico un decimo di tutte le spese elencate nella tabella relativa, a cui si riferiva l'articolo 13 del disegno di legge, da sostenersi con tutti i proventi delle Casse, compresi quelli segnati per memoria nella tabella medesima, perchè allora non avevamo il beneficio del ricavo del prodotto ultra iniziale e non soltanto per il decimo dei contributi del tesoro, come avvenne da poi. E le Società si erano adattate a pagare tale decimo, su di tutto, perchè anch'esse hanno grande interesse a che le linee siano bene mantenute e migliorate.

Ma il disegno di legge fu malauguratamente ritirato e sono stati sostituiti altri provvedimenti di minore efficacia, con contributi delle Società a spizzico, i quali, nel periodo considerato fino al 30 giugno 1902, hanno fornito 2,700,000 lire di concorso da parte di esse, mentre che, se quel disegno di legge non fosse stato ritirato, le Società sarebbero state obbligate a contribuire, sino al 1902, in ragione di 10,640,000 lire.

Fate la differenza, e trovate 7,940,000 di proventi perduti: erano danari tutti a beneficio delle Casse patrimoniali, delle opere e provviste che si fanno con esse. Se aggiungete tale somma alla precedente, trovate una perdita al 30 giugno 1902 di 13 milioni, la quale sino al 30 giugno 1905 sarebbe certamente salita a 16 o 17 milioni.

Ma anche tali maggiori risorse non sarebbero bastate. Bisognò pensare di provvedere

mezzi più larghi per le migliorie: non era possibile andare avanti con le dotazioni previste e soddisfare a tutti i compiti assegnati alle Casse. Ne venne la legge per il materiale mobile del 1900 che ne scarica il peso dalle Casse, e provvederà circa 150 milioni sino alla fine del 1905 di materiale mobile, a condizioni che sono eccellenti. L'onorevole Lacava, ministro del tempo, potrà affermare alla Camera che dette condizioni non potrebbero essere migliori, perchè il danno è anticipato dalle Società ad un interesse medio del 2 e mezzo per cento circa, tutto compreso. Se il materiale mobile passa alle Società, vi penseranno esse col dovuto corrispettivo. Ma alle Casse degli aumenti patrimoniali che rimangono ente a sè stante, dovremo, non ostante, provvedere con migliori dotazioni.

Le Casse degli aumenti patrimoniali furono il congegno meno felice delle Convenzioni: sono state buone soltanto nelle intenzioni. Esse costituiscono un congegno assurdo nelle attribuzioni, coll'accollo di molti lavori che non hanno a che fare con l'aumento patrimoniale, lavori di manutenzione e di riparazione; assurdo nei proventi dipendenti da certi aumenti di prodotti al di sopra dell'iniziale, che non si sono verificati, e se si fossero anche verificati non avevano sempre da vedere coi bisogni delle Casse e, ad ogni modo, erano troppo aleatori.

I bisogni delle Casse possono nascere anche senza che si accresca il prodotto iniziale, ad esempio: le esigenze sempre crescenti del pubblico e del commercio, in ordine a celerità e comodi, non sono in necessaria correlazione coll'aumento del prodotto; così dicasi degli spostamenti di traffico da una linea all'altra, così dell'innesto di linee nuove, che obbligano a fare lavori che non rappresentano aumenti di prodotto, ecc. L'esistenza delle Casse fu quindi campata in aria con scarse dotazioni, senza rispondenza fra cause ed effetti, fra proventi e spese, e quindi ha avuto l'esito disastroso che voi conoscete. In totale si è anticipato da parte del Tesoro alle Casse patrimoniali circa 210 milioni provveduti in gran parte con debiti, senza calcolare quello nuovo per il materiale mobile.

Un nuovo ordinamento delle Casse deve adunque provvederle di maggiori mezzi; questi, dal loro canto, devono essere forniti in guisa sicura; quindi non più a base di aumento di traffico troppo aleatorio, ma a carico del prodotto. Per quella parte che

risponde a bisogni indipendenti dall'aumento del prodotto direttamente a carico totale del prodotto medesimo; per l'altra parte, dipendente dall'incremento del traffico, invece, la spesa si farebbe attingendo al credito col servizio degli interessi e di un ammortamento sollecito, sempre a carico del prodotto.

In base all'esperienza possono bastare circa dieci milioni corrispondenti al tre o quattro per cento del prodotto all'anno per la prima parte; la seconda dipende dall'incremento del traffico e sarà da determinarsi, tenuto conto dei mezzi già resi disponibili in forza della prima; il servizio dei rispettivi interessi e dell'ammortamento si metterà a carico pure del prodotto; crescerà naturalmente col tempo, ma crescerà insieme il prodotto. Quando parlo di questo lo intendo depurato dalle spese vive di trasporto, cosicchè per le Casse il servizio sarà sopportato circa metà per parte, come per i rotabili. Così l'interesse è reciproco e così i freni, per i due associati.

Mi accorgo, onorevoli colleghi, che il mio discorso va per le lunghe più di quello che io volevo e quindi cercherò di ridurlo.

*Voci.* No! no!

**Presidente.** Si riposi, onorevole Rubini.

*(L'oratore si riposa per cinque minuti. La seduta è sospesa — La seduta è ripresa alle ore 16.15).*

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

**Rubini.** Io chiedo il permesso alla Camera di ritornare un momento ancora sull'argomento delle tariffe, più propriamente riferibile all'articolo 44 del capitolato della Mediterranea e dell'Adriatica, che fu sempre causa di ampie e vivaci discussioni. Bisogna trovare maniera che i ribassi di tariffe non incontrino troppa riluttanza da parte dell'esercente, nè troppa riluttanza da parte del ministro del tesoro.

Al ministro del tesoro si sono sempre fatte gravi censure, perchè egli ha quasi dovuto sempre, chiunque esso fosse, resistere alle domande di applicazione dell'articolo 44 delle attuali Convenzioni, e con ragione. Quell'articolo trae a conseguenze troppo gravi per la finanza, perchè si possa accettarlo con tanta facilità; esso dispone che, quando lo Stato ordina dei ribassi di tariffa, occorre che lo Stato compensi le Società di quanto costituisce la differenza di ricavo perduta, anche sull'aumento del traffico procurato dal ribasso della tariffa. Questa

è un'enormità, ed è naturale che in questi termini il ministro del tesoro non abbia facilmente ad acconsentire. Così ad esempio:

Siano 100 tonnellate di merci che si muovono con la tariffa di 10. Ribassate la tariffa a 5 e le 100 tonnellate divengano, ad esempio, 200. Voi dovete compensare all'esercente i 5 centesimi di differenza di tariffa non soltanto sulle prime 100, ma su tutte le 200. Ora questo è assurdo.

Si capisce che l'esercente abbia ad essere compensato intieramente della parte viva delle spese, quella parte viva, che nelle Convenzioni è rappresentata in certo modo dalla qualifica di rimborso di spese.

Questo si capisce, perchè sovente cresce il traffico, la parte viva di spesa proporzionalmente non diminuisce, è costante per ogni unità; ma sull'altra parte di spesa, che non è viva, che decresce con l'aumentare del traffico, egli è pur mestieri che anche il Tesoro, che anche lo Stato abbiano un beneficio, un sollievo.

L'articolo va dunque assolutamente abolito nei termini in cui sta. Ma si può in termini quasi identici riprodurlo, colla medesima disposizione purchè essa si applichi solo alle spese vive, da determinarsi, se occorre, diverse a seconda delle diverse classi e qualità di persone e di merci; in allora l'articolo avrà facile applicazione, ed allora cesserà da parte del ministro del tesoro la riluttanza che gli si rimprovera.

È poi mestieri, sul tema delle tariffe, di commisurare quella dei viaggiatori presso a poco come sono commisurate quelle delle merci, vale a dire con unità decrescenti di spesa in ragione della lunghezza del percorso. Perchè anche questo risponde ai buoni canoni, così di amministrazione, come di economia. Ai buoni canoni di amministrazione in quanto che non essendo vero che il passeggero di 200 chilometri costi il doppio di quello che viaggia per 100 chilometri, manca il titolo di esigere da lui una retribuzione doppia.

Ed è ancora, come dissi, in armonia con i buoni canoni dell'economia pubblica, in quanto che non contrastando con soverchia spesa i viaggi a lunga percorrenza, noi facciamo col beneficio del pubblico, altresì quello delle stesse ferrovie, dove uno dei guai più gravi è la scarsità dei viaggi di lungo percorso. E si comprende come i viaggi siano brevi, giacchè i forestieri, i quali hanno i mezzi, procedono per tappe a visitare il nostro paese, ed il pubblico italiano, che è p. vero, non affronta facilmente

la spesa eccessiva dei lunghi viaggi. Diminuite, man mano che il viaggio diventa più lungo, la spesa, e se ne avrà di certo un beneficio.

Così facciamo per le merci, e ce ne troviamo bene. Però vi è da schivare un pericolo.

Per le brevissime percorrenze, il fenomeno si manifesta anche sotto l'aspetto della concorrenza.

Per le piccolissime percorrenze, le tariffe devono essere basse, altrimenti le tariffe alte aggiunte al disagio e alla spesa di dover andare e venire alla o dalla stazione, di trasportarvi le merci, fanno sì che le ferrovie siano disertate per altri mezzi di trasporto.

Io vi ho così tratteggiato, onorevoli colleghi, quale sarebbe, a mio credere, il modo di rendere più facili le Convenzioni future in confronto delle attuali, pur non disconoscendo il merito di coloro, che le attuali hanno studiato, e che, se hanno avuto un torto, è stato soltanto quello di aver voluto farne un arnese troppo perfetto, poichè gli arnesi troppo perfetti ed ingegnosi finiscono per rompersi al contatto aspro della realtà delle cose.

Bisogna semplificare nell'interesse reciproco delle parti contraenti, per evitare conflitti dove non ve n'è un motivo e limitare se mai le nostre diffidenze unicamente al periodo di tempo, in cui si debbono realmente esercitare, cioè alla fine del contratto. In quel periodo, anzi, io sarei anche disposto ad accrescere i titoli e i mezzi di controllo.

Fra le difese ve ne è una molto efficace, senza ricorrere a soverchie intromissioni, presso a poco come fu proposta in altri tempi, due o tre anni fa mi pare, dall'egregio nostro collega e mio amico, onorevole Carmine; vale a dire quello dello spostamento della data di scadenza di diritto del solo Stato. Egli lo allungava, io preferirei l'opposto. Per esempio, se il contratto fosse per 25 anni, si dovrebbe stabilire che si possa anticiparne, da parte del solo Stato, la scadenza di 5 anni, mediante il preavviso di un anno, dando un leggero, conveniente compenso all'esercente per la decurtazione del periodo di godimento dell'esercizio, che si era convenuto.

E questo potrebbe servire specialmente nel caso, in cui ci fossero sospetti che le linee con tutti i loro accessori non fossero bene curati dalle Società esercenti o rischiasero di non esserlo più.

Ma, oltre al semplificare, l'ordinamento

indicato otterrebbe un altro effetto, vale a dire l'effetto di rovesciare la posizione debitoria e creditoria fra lo Stato e le Società; allo spirare delle Convenzioni lo Stato, invece di essere debitore delle Società, sarebbe creditore. Perché? Perché sarebbe creditore al netto del valore di tutto il materiale mobile, che è stato costruito a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali, e del materiale di esercizio, provveduto in più dalle Casse medesime.

Questo rovesciamento di condizioni porrebbe a disposizione, secondo il mio modo di vedere, una somma, che non è dispregevole, forse di 150 o 160 milioni, la quale potrebbe essere utilizzata con molta opportunità per i lavori di miglioramento, dei quali si avesse una assoluta urgenza. Con questa somma di 150 milioni, e la mercè di una conveniente dotazione della Cassa per gli aumenti patrimoniali io credo che man mano si potrebbero mettere in buon assetto le nostre linee. Certo non bisogna confondere costruzioni con miglioramenti, perchè, se vogliamo porre costruzioni e miglioramenti tutto a carico dell'esercizio, come vuole la maggioranza della Commissione Reale, tarderemo molto ad avere le une e gli altri.

Otteniamo un altro buon effetto: nelle proposte della Commissione Reale, con le quali si mantengono ed anzi si rinforzano gli organismi dei fondi di previdenza, si dice che è necessario colmare, non soltanto il loro disavanzo contabile, ma anche il disavanzo tecnico. E non è poco. Si tratta di forse 130 o 140 milioni, salvo errore, mentre colle mie proposte occorre coprire il solo disavanzo di cassa, che è di circa 40 milioni.

E vengo al corrispettivo. Non dico cifre, dico soltanto il mio modo di vedere sul come deve essere rappresentato. Fu un errore anche questo delle Convenzioni (forse non lo si poteva evitare per l'incertezza della materia) fu un errore avere fatto la distinzione delle reti in principali e secondarie ed avere stabilito per esse un corrispettivo diverso.

Pare impossibile che si sia ricaduti in tale errore: dovevano essere sempre presenti alla nostra mente gli inconvenienti nati da rapporti così fatti con altre Società esercenti derivati da formule di scala mobile e di corrispettivo, male congegnate. Così i corrispettivi delle Convenzioni sono congegnati per modo da determinare l'affluenza della merce preferibilmente sulle linee principali, togliendo il traffico alle linee secon-

darie. Perché? È naturale; sulle linee principali l'esercente ottiene la partecipazione in parte maggiore del 62 e mezzo per cento, e minore del 56 per cento del prodotto mentre sulle reti secondarie non ha che il 50 per cento. Ciascuno di noi farebbe lo stesso nei panni delle Società esercenti, favorirebbe cioè le linee principali. Il congegno è così mal fatto, che fra le 14 e le 15 mila lire le Società non hanno nessun interesse a fare aumentare il traffico sulle secondarie.

Dunque occorre una forma unica di corrispettivo per tutte le linee, e questa forma può essere espressa da due termini, uno fisso coll'altro proporzionale al prodotto.

È però necessario lasciare alle Società un conveniente interesse di promuovere il traffico; quindi è meglio che sia piccola la retribuzione fissa, non più di lire 1500 a 2000 al chilometro e larga la retribuzione percentuale. E della retribuzione fissa farei anche a meno, se non fosse la questione di adottare una formula, che si presti anche alle accessioni di nuove linee.

Dovrei ora discorrervi un po' dei nuovi bisogni, ma ne ho già parlato incidentalmente e quindi mi limito a poche parole. Nuovi bisogni ho detto: si sono pronunziate cifre in proposito che mi paiono favolose; ne ha riferita, una, non sua ma di altri, l'onorevole Maggiorino Ferraris di 800 milioni, ed egualmente ha detto l'onorevole Pantano.

*Una voc.* Di costruzioni.

Rubini. Appunto dico io: Se si tratta di costruzioni è un'altra cosa; noi dobbiamo parlare di lavori e migliorie sulle linee in esercizio.

Se non erro, le Società cercano, ora, per tali lavori 300 o 330 milioni in occasione di rinnovare i contratti, ma in un memoriale presentato tre anni or sono, salvo errore, le richieste erano solamente di 100 milioni. Checchè ne sia, se si tratta di lavori utili non importa anche una somma alquanto maggiore, però debbono essere assolutamente utili; ma non vorrei andare oltre ai 150-160 milioni, ossia mi limiterei a quel tanto che si può ricavare al netto dalle Società, qualora si accettasse il mio partito di vendere ad esse il materiale mobile; e pel resto, provvederei anno per anno, come già dissi, con convenienti dotazioni delle Casse. Non crederci utile, per la stessa economia pubblica, di fare una massa di lavori troppo grossa ad un tratto, di ricostituire un esercito di lavoranti, con tutto il suo stato maggiore,

di ufficiali e sott'ufficiali, il quale esercito, dopo un dato tempo non potrebbe più essere mantenuto. È meglio che i lavori sieno regolarmente distribuiti; anche per i lavori di miglioria delle linee, bisogna seguire quel criterio che si è sempre raccomandato dal Parlamento pel materiale mobile, vale a dire di distribuirne regolarmente il lavoro un tanto per anno, onde stabilimenti ed operai abbiano sempre una occupazione costante ed assicurata.

Quanto alle nuove costruzioni, qui non è necessario di trattarne. Per brevità vi rinuncio. Così rinuncio a discorrere del servizio economico, come di altri argomenti.

Però io non compirei il mio programma, parlando solo dell'esercizio privato. Dirò quindi qualche parola anche dell'esercizio di Stato.

Su questo sarò brevissimo, perchè già diversi oratori ne tratteggiarono le forme e come dovrebbe essere ordinato. Così fece ieri l'onorevole Guicciardini. Al proposito ancor io non dissento dalle conclusioni a cui viene la Commissione Reale, conclusioni che sono basate sopra una grandelibertà ed autonomia, non solo dell'amministrazione centrale, ma anche delle direzioni locali nelle quali andrebbe ripartita la rete e su di una grande indipendenza dal potere parlamentare.

Io andrei anche più in là della Commissione, deferendo la materia del bilancio al solo ministro, al direttore generale e al Consiglio di amministrazione, e per il consuntivo l'approvazione altresì della Corte dei conti. Il Parlamento dovrebbe deliberare soltanto la cifra del ristretto del bilancio ferroviario da includere nel bilancio generale dello Stato. Su quella sola cifra si potrà discutere, non sui particolari. Non mi dilungo altro su questo punto, perchè, come dissi, ne hanno già parlato vari oratori. Così è sperabile che, anche facendo l'esercizio di Stato, se ne possano ridurre alquanto gli inconvenienti. Ma non bisogna illudersi; saranno sempre labili freni, difese scarse contro l'invadenza parlamentare e la compromissione col bilancio generale. E queste ne costituiscono il maggiore pericolo. Inoltre l'esercizio di Stato non può funzionare così bene, in massima, in linea astratta, come l'esercizio privato; perchè gli manca la molla di quest'ultimo più efficace, più veemente che è il proprio interesse, come non vi ha dubbio che sarà più lento, più impacciato e pesante nelle sue mosse, e meno accessibile al progresso, alla novità.

Con questo non intendo di esprimere sfi-

ducia verso i funzionari dei quali si serve il Governo, che io ho imparato, dacchè ho l'onore di appartenere a questa Camera, a conoscere e ad apprezzare. Certo anche io partecipo alle critiche che si fanno contro la burocrazia come tendenza in genere, ma debbo dire, che specialmente fra gli alti funzionari, vi sono degli elementi preziosissimi, (*Bravo!*) tanto più da riconoscere, perchè poco remunerati in confronto alle mansioni che sono loro affidate e delle responsabilità che ne conseguono. (*Bravo! — Commenti.*)

Non per essi diceva che l'esercizio di Stato poco mi convince, ma perchè manca allo Stato quella grande molla che è l'interesse privato, ed anche perchè temo l'eccessiva intromissione politica e parlamentare, come disse ieri il collega Majorana con parola tanto elegante ed elevata, e con utili raffronti.

E con ciò ho finito la prima parte e maggiore della proposta contenuta nel mio emendamento sostitutivo, quella che riguarda l'invito al Governo di volere, non più tardi del novembre di quest'anno, portare avanti al Parlamento delle proposte concrete, in merito all'esercizio delle strade ferrate.

Ma non consiste soltanto in questo il mio emendamento. In una seconda parte invito il Governo a presentare al Parlamento, entro il giugno 1904 (1), le sue decisioni riguardo all'eventuale riscatto della linea del Sempione, dell'Ovada-Alessandria e delle linee Meridionali. Io non chiedo su di ciò proposte, chiedo semplicemente che il Governo ci dica come intende comportarsi nella materia. Secondo i casi, la decisione potrebbe anche essere negativa. Però a me pare impossibile, nel caso dell'esercizio di Stato che non si abbiano a riscattare le due linee del Sempione e dell'Ovada-Alessandria: esse costituiscono tronchi di arterie troppo vive del traffico, perchè in un regime di esercizio di Stato possano essere ancora lasciate all'esercizio privato.

Specialmente l'Ovada-Alessandria non darebbe tutti i suoi frutti, per la concorrenza delle nostre linee. Per incidente osservo che alle ferrovie private noi diamo facilmente i mezzi di essere costruite ed esercitate; viceversa siamo i primi a negar loro i mezzi di vivere. Noi facciamo una politica contraddittoria. Vogliamo le ferrovie, eppoi, se appena accennano a concorrenza, le disvogliamo; come se il danaro dello Stato avesse un valore diverso quando lo spendiamo in sussidi

(1) Fu poi mutato col 30 novembre 1903.

chilometrici, da quello che non abbia quando si tratta di perdere il provento di non so qualche centinaio di tonnellate di merci o di un certo numero di passeggeri, per via della loro concorrenza alle ferrovie dello Stato. Così la Ovada-Alessandria, tronco intermedio, sarà insidiata nel suo traffico, se in mano di privati, e di conseguenza la Genova-Ovada non potrà mai dare tutti i frutti facconsentiti dalle sue modalità di costruzione, non tanto infelici come si assevera, e che in ogni caso possono essere non difficilmente migliorate; onde mi pare che il riscatto della Ovada-Alessandria, necessario coll'esercizio di Stato, possa venire utile anche senza l'esercizio di Stato.

E vengo alle Meridionali: qui il problema è assai più grave e nello stesso tempo più incerto. Si tratta infatti di una rete di 1800 chilometri e di un fortissimo capitale.

L'onorevole Pantano faceva del riscatto una questione principa, quasi di *salus publica*. L'onorevole Brunicardi, invece, è del parere completamente opposto. Mentre un oratore battezza per atto biasimevolissimo quello di lasciare sfuggire una seconda volta l'occasione del riscatto, l'altro oratore, pur competente, non lo vuole in nessuna guisa. Io in verità non so se essere fin da ora favorevole o contrario al riscatto, perchè non ho gli elementi necessari e i calcoli indispensabili per pronunziarmi; certo il problema è difficilissimo e vuole essere studiato e sottillizzato con attenzione, prima di consigliare una soluzione e di prendere una decisione.

Questo è sicuro, che bisogna essere molto guardinghi prima di decidersi, ed avveduti.

Io spero che il Governo, mettendosi tra le due opposte opinioni, vorrà ponderare bene la materia sulla scorta dello studio e dei conti che prepara la Commissione apposita presieduta dall'onorevole Saporito e di tutte le altre contingenze ed esigenze collegate all'interesse pubblico.

Intanto a me pare che questa questione del riscatto delle Meridionali abbia anche in altri tempi offerto campo a discussioni anche troppo passionali. Se non fosse così, non mi saprei capacitare della titubanza, della mancanza di risolutezza, che ebbero due valentuomini, pur troppo morti da tempo, cioè l'onorevole Baccarini e l'onorevole Genala, intorno allo stesso argomento, i quali pure professavano idee molto diverse in materia ferroviaria. Se essi hanno tanto dubitato, è lecito anche a noi di dubitare. Però se il riscatto non si fa ora, è evidente che

non lo si deve fare più, perchè le condizioni ne diverrebbero sempre più gravi senza contare che ogni giorno che passa avvicina il termine in cui potremo appropriarci quelle ferrovie senza spesa.

Nofri. C'è tempo.

Rubini. No, onorevole Nofri. Si tratta di sessantun'anni e mezzo. La quota di ammortamento, che vi corrisponde al 3 1/2 per cento, di 47 centesimi ogni 100 lire, non è una quantità trascurabile per un capitale così ingente. Bisogna anzi tenerla presente come altro elemento di giudizio, se debba o no farsi il riscatto.

Ho ricordato le titubanze dei due valentuomini. Il riscatto delle Meridionali, in base alla legge del 1865, si sarebbe dovuto fare sopra il corrispettivo del reddito medio dei cinque anni migliori durante l'ultimo settennio, da darsi alle azioni. Poi venne la legge del 1881 a firma Baccarini, con cui si portarono alle precedenti disposizioni due modifiche: una ai patti generali dell'esercizio e l'altra al corrispettivo del riscatto medesimo. Mentre la legge del 1862 attribuiva alle Meridionali una sovvenzione chilometrica di 29 mila lire a chilometro, con la legge del 1865 essa si è distinta in parti così: venti mila lire fisse per chilometro; indi tutto il reddito lordo sino a sette mila lire; infine la metà del reddito lordo oltre le sette mila lire sino a quindici mila e poi più niente.

Tutto ciò voleva dire che la sovvenzione originaria di lire 29,000 si trasformava in una scala mobile produttiva da 27,000 a 31,000 lire per chilometro, al massimo.

Il vizio della nuova formula, vizio grave, si manifestò quando, per l'aumento del traffico, quelle linee si avvicinarono al prodotto di 15,000 lire, perchè un tal fatto, degno di essere salutato con gioia, doveva invece preoccupare la Società, la quale oltre le 15,000 lire non avrebbe avuto più che la spesa senza nessuna ulteriore partecipazione al maggiore prodotto. S'intende che la Società ne veniva indotta a ostacolare, anzichè favorire il naturale incremento del traffico. D'onde la necessità della legge Baccarini del 1881 con cui alla sovvenzione chilometrica del 1865, senza ridurla, in nessuna delle sue parti, si aggiunse un altro elemento e fu quello del 60 per cento del prodotto lordo oltre le lire 15,000. In pari tempo si stabilì per il riscatto una nuova condizione e cioè che invece di commisurarla sul reddito netto medio verificatosi nel miglior quinquennio del settennio, si sarebbero date alla

Società delle Meridionali 25 lire di rendita per ogni azione qualora l'esercizio non fosse più in mano loro e 24 qualora avessero potuto continuare nell'esercizio delle linee riscattate.

L'opzione per fare il riscatto scadeva col 31 dicembre 1882, però con facoltà di proroga per sei mesi e cioè al 30 giugno 1883. Prego i colleghi di stare attenti alle date perchè esse mi pare significhino molto.

Passò la prima scadenza; il Baccarini credette di non approfittarne, e così il termine per il riscatto fu prorogato al 30 giugno 1883.

Al 25 maggio 1883 succede la crisi.

Genala subentra a Baccarini. E come Baccarini non si era deciso avanti a concludere il riscatto, egli vi rinuncia del tutto, almeno nei termini della legge del 1881, e concorda un altro patto, quello della legge del 1885, che sostituisce alle lire 24 di rendita per ogni azione, il prodotto lordo del 1884, calcolato al 32 per cento per ridurlo al netto. Questo è il patto ancora vigente e noi ce ne possiamo ancora valere per tutta la durata delle Convenzioni; quando le Convenzioni siano cessate, si ritorna al patto della legge del 1865, ma non prima di altri sette anni, cioè non prima del 1912. Per questo dico o il riscatto si fa ora o non si fa più, perchè non v'è dubbio che il reddito medio del miglior quinquennio fra il 1905 e il 1912 risulterebbe troppo elevato. Quindi bisogna far bene i calcoli per vedere se conviene o no. Io non posso dire che sarebbe conveniente o non conveniente. (*Interruzioni del deputato Luzzatti Luigi*).

Io credo alla sua parola. Allora io non era qui. Ma per determinarsi al riscatto bisognava sapere che cosa avrebbero reso le linee dopo di esso, in più del corrispettivo di esercizio, da contrapporre a quelle 25 o rispettivamente 24 lire di rendita da sborsare per ogni azione. Bisognava, cioè, che dalle linee riscattate sortisse un ricavo in più uguale a quello, vale a dire sette milioni e mezzo o rispettivamente 7,200,000 lire (perchè allora le azioni erano 300,000) altrimenti il riscatto non conveniva. Io questo non lo posso dire: l'onorevole Luzzatti asserisce che la convenienza vi era e sarà benissimo; lo ammetto sulla sua fede: ma se si è fatto male allora, non è una ragione oggi per dire, *a priori*, se, a patti che non sono più quelli, la combinazione ancora convenga o non convenga.

Luzzatti Luigi. Siamo d'accordo!

Rubini. Io a questo proposito, mancando

dei numeri, non posso esprimere nessuna opinione. Vi sarebbe, però, un termine di confronto, il quale è in mano di tutti noi e che può gettare, sebbene indirettamente, luce sull'argomento. Qual'è il corrispettivo di esercizio che, secondo la legge dell'81, spetterebbe alle Meridionali, qualora, finito il presente contratto con la rete Adriatica, esse tornassero ad esercitare le loro linee? Quel corrispettivo di esercizio, l'ho già detto, è formato di diverse parti: 20 mila lire, più 7 mila, più metà di 8 mila, poi il 60 per cento del resto del prodotto lordo. Tutto ciò conclude, fatti i conti, ad una formula binomia più semplice, in questi termini: due mila lire a chilometro più il 60 per cento del prodotto. Questo è il corrispettivo che spetterebbe alla Società delle Meridionali, qualora tornasse ad esercitare la sua rete, finito il presente contratto.

Quanto significa, per noi, Stato, questo corrispettivo? Quanto ci lascia di partecipazione? Poniamo che le linee delle Meridionali rendano 25 mila lire a chilometro nel 1905: io non so se rendano tanto, anche perchè non ho sottomano le statistiche. Ma mettiamo 25 mila lire a chilometro. In tal caso lo Stato percepirà, al netto, una quota del prodotto lordo pari al 32 per cento.

Se il prodotto delle Meridionali salisse a 30 mila lire al chilometro, in allora aumenta la partecipazione dello Stato, non soltanto perchè il prodotto è cresciuto, ma aumenta ancora per la percentuale. Tale è l'effetto della formula binomia: vale a dire, che, nel caso in cui le linee delle Meridionali rendessero 30 mila lire a chilometro, in allora la partecipazione dello Stato al netto salirebbe al 33 e un terzo per cento del prodotto lordo. Badate bene: dico al netto: e cioè al netto dei fastidi, delle discussioni, dei fondi, delle casse, del mobile, di tutto. Ora fate voi il confronto materiale dell'effetto di questo patto con quello che caviamo o speriamo di cavare dalle altre linee di proprietà dello Stato, che daremo o non daremo in esercizio.

Sarà difficile, molto difficile di averne il 32 per cento del prodotto lordo, netto di tutto, senza nessuna spesa. Ecco un'altra ragione per cui ho concluso: andiamo adagio. Io non so se ci sia, o no, la convenienza di riscattare; ma questa è la condizione di cose, pel caso in cui non si riscattasse. (*Interruzioni al centro*).

Ma, onorevole collega, se riteniamo alla partecipazione del 1865, è ancora meglio per noi: perchè la legge del 1865...

**Ferraris Maggiorino.** La legge del 1881, su cui l'onorevole Rubini ragiona, è stata abrogata dalla legge dell'85 sulle Convenzioni ferroviarie. Il riscatto non si fa più sulla base della legge del 1881, ma su quella della legge del 1885, delle Convenzioni ferroviarie.

**Rubini.** Ma io ho fatta l'ipotesi opposta, cioè del non riscatto e che le Meridionali riprendano l'esercizio delle loro linee. (*Interruzioni al centro*). Si ricorra, per la formula di partecipazione, alle Convenzioni del 1865, se non a quelle del 1881, ed è lo stesso, anzi per noi è meglio.

**Presidente.** Onorevole Rubini, non faccia conversazioni!

**Rubini.** Onorevoli colleghi, io credo di avere ben considerata la condizione delle cose. Posso sbagliarmi; e, se qualcuno vorrà dimostrarmelo, io accetterò, senz'altro, la sua correzione; ma per ora rimango del mio avviso.

In ogni modo, osservo che si tratta di questione grave, da non risolvere con argomenti passionali, ma solo esaminando la questione stessa con calma ed a tavolino; altrimenti correremo il rischio di fare non l'interesse dello Stato, ma il rovescio dell'interesse dello Stato.

Con ciò, io ho finito. Ho detto schiettamente quale sia la mia propensione: essa è per l'esercizio privato. So che la cosa non è facile, ma ancora non ne dispero; ammessa difficile conviene anche pensare in tempo ad uno schema di eventuale esercizio di Stato. Dissi pure la mia opinione schietta intorno alla materia del riscatto. Per tutti e due gli argomenti, non faccio proposte concrete, ma spero che il Governo vorrà accettare il mio invito, di presentare le sue risoluzioni in tempo utile, perchè anche il Parlamento abbia tempo di studiare la materia, e perchè sia sgombrato l'animo di tutti da ogni possibile preoccupazione, che la rapidità dell'esame lo renda meno pacato, meno profondo, meno persuasivo.

Io sono sicuro che il Governo non può volere diversamente. L'onorevole Zanardelli è troppo patriotta, è uomo troppo provato, perchè egli non abbia a provvedere anche in questa occasione, come ha già fatto in tante altre col concorso del Parlamento, al migliore utile del Paese; io sono sicuro di ciò, ed è colla fiducia di veder presto davanti a noi le proposte concrete del Governo che pongo fine al mio dire. (*Bravo! Bene! — Parecchi deputati vanno a stringere la mano all'oratore*).

**Presidente.** L'onorevole Luzzatto Arturo ha facoltà di parlare.

**Luzzatto Arturo.** Egregi colleghi, l'onorevole Pantano incominciava sabato il suo splendido discorso, al quale mi duole di non aver potuto assistere, con una dichiarazione, e cioè che la mozione ha il solo proposito di posare una questione puramente obiettiva, affinché tutte le opinioni abbiano agio di manifestarsi. Ed in vero io ho in questo senso interpretato il pensiero dei proponenti; in quanto che se può essere utile, come ha detto testè l'onorevole Rubini, ed anzi a mio parere se è indispensabile che una discussione, sia pure accademica, sopra un così importante argomento si faccia, non è però allo stato della questione il caso di compromettere in nessun senso la risoluzione del grave problema; in nessun senso ho detto, e ripeto e mi auguro quindi che anche questo sia l'intendimento del Governo e che la parola troppo esplicita del ministro, nella recente occasione dell'interrogazione dell'onorevole Pantano, abbia tradito il suo pensiero, il quale non può nel momento presente affermarsi sopra delle teorie astratte, in presenza come ci troviamo di così gravi e poderosi interessi da tutelare.

Si è detto che questa discussione sarà puramente accademica: è certo però che darà occasione di manifestarsi a svariate opinioni, e che verremo così concretando le nostre opinioni e faremo, dirò così, un corso preparatorio, corso preparatorio non inutile in una questione così complessa e che non può essere trattata brevemente. Del resto la Camera ha ascoltato con molta deferenza e compiacenza le forti e valorose arringhe di avvocati e magistrati sulla prima lettura dell'ordinamento giudiziario, e io non dubito perciò che vorrà interessarsi anche all'attuale dibattito, il quale si ricollega ad interessi, agli interessi più vitali della nostra penisola.

I Governi che si sono succeduti al potere in questi ultimi anni si sono solo apparentemente preoccupati della questione, ma in fatto tutto si è limitato alla nomina di una Commissione Reale. Questa si è data ad un lavoro che sapevamo minuzioso e lungo, atteso nei primi tempi con grande impazienza, dimenticato addirittura adesso, quando proprio eravamo giunti all'imminenza della denuncia delle Convenzioni. La relazione dunque presentata dinanzi a noi in questi giorni è caduta come un bolide, così tardi che ha potuto dare ben poca luce in questa discussione. Ho voluto tuttavia

fare un *tour de force* e leggerla tutta: ma mi sono subito convinto che il lavoro è tutto coordinato ad un preconconcetto, che la proroga poco riveduta e poco corretta delle attuali Convenzioni, che apparirebbe come conclusione del lungo studio, è proprio davvero una vera premessa. Lo studio dei dettagli, la correzione dei piccoli errori del contratto, ecco quello di cui si occupa quasi esclusivamente la Commissione. E ciò fece per tutte le parti che riguardano le Casse speciali anche abbastanza bene. Fermiamoci un momento su questo punto brevemente, però, perchè ci si è fermato a lungo l'onorevole Rubini.

Qualunque sia la forma dell'esercizio da adottare io non credo che nessuno di noi vorrà compromettere l'assetto finanziario dello Stato, assetto finanziario che si è potuto raggiungere dopo molti e gravi sacrifici. Quindi noi non potremo lasciare mano libera, o meglio cassa aperta a disposizione per miglioramenti e rinnovamenti ferroviari. Viene la necessità quindi di fissare delle quote che debbono, a seconda dei servizi cui vogliono essere adibite, essere proporzionate alla lunghezza delle linee o essere proporzionate al traffico. Presso a poco su queste basi erano fissati i fondi speciali delle Convenzioni vigenti.

So benissimo che vi sono molti in questa Camera contrari al sistema di queste Casse speciali, e lo sono principalmente per il fatto che queste Casse hanno sempre creato dei grossi debiti.

Debbo dire però che nel caso attuale io non saprei trovare una forma molto diversa, perchè fondi speciali bisognerà pur assegnare per queste spese: si tratterà semplicemente allora, se non vogliamo chiamarli fondi speciali, di cambiamento di nome, perchè (e qui io dissento profondamente dall'onorevole Rubini) per aumenti delle linee, e anche per i miglioramenti, si possono fare gli stanziamenti anno per anno e direi quasi a *posteriori*, ma per quel che riguarda il consumo delle rotaie e l'armamento metallico, per quel che riguarda il rinnovamento del materiale mobile, è evidente che se non si provvede con dei fondi accantonati via via in modo che alla fine si abbiano messe insieme delle somme sufficienti per il rinnovamento di questo materiale, noi verremo annualmente ad avere una perdita patrimoniale che non apparirà nel nostro bilancio. Del resto l'esperienza del passato ci può servire, ed è a sperarsi che facendo le assegnazioni con criteri più

larghi eviteremo le sorprese dell'attuale ventennio. Poichè le sorprese, onorevoli colleghi, non furono poche e non saranno poche per i nostri ministri del tesoro. Il primo fondo al quale accennava testè l'onorevole Rubini, era destinato principalmente a casi di forza maggiore e ha dato un *deficit* di 10 milioni. Il secondo fondo per il rinnovamento della parte metallica darà un *deficit* di 15 milioni; perchè dovrebbero esserci in cassa 30 milioni ed invece ce ne sono solo 15.

Il fondo per il materiale rotabile infine dà un *deficit* di 112 milioni.

Quanto poi ai fondi per gli aumenti patrimoniali, si è avuto un vero disastro ed il ministro del tesoro ha dovuto intervenire parecchie volte.

Nè tutte queste deficienze sono dovute ad insufficienti assegnazioni, ma soprattutto si devono al fatto che l'esercente non aveva nessun interesse a curarne l'economia, ma anzi aveva tutto l'interesse ad approfittarne in diminuzione delle proprie spese di esercizio. È così che al principio delle Convenzioni, quando l'Ispettorato era ancora bambino, le Società ferroviarie si son mangiati in erba quasi tutti quei fondi.

Ora il correttivo che è stato proposto dalla Commissione Reale, di interessare l'esercente all'economia di questo fondo, nel caso di un esercizio privato, io credo che servirà abbastanza bene. Naturalmente andrà opportunamente studiato e semplificato, per togliere la possibilità di tutta quella massa di questioni sorte pel passato e per le quali ha servito molto poco e molto male il collegio arbitrale.

Ad ogni modo però, è certo che, se molti bisogni vi sono, se le linee si trovano in condizioni non liete, a questa situazione si potrà rimediare con congrue assegnazioni annue e non conviene esagerare il problema, non conviene dimenticare che è interesse delle Compagnie di ingrandire i bisogni dell'oggi per ottenere tali miglioramenti che diminuiscano per lungo tempo le spese di manutenzione.

Permetta dunque il collega Majorana, che mi dispiace di non vedere qui, che io non lo segua nel pauroso elenco, che egli ci ha fatto ieri, delle opere da eseguire che egli valuta a parecchie centinaia di milioni. Vi sono, per esempio, delle spese che fino a ieri apparivano indispensabili per il valico dell'Appennino in servizio del porto di Genova e che, col progetto dei trasporti aerei del carbone e del grano oltre l'Appennino (progetto che raccomando molto

all'onorevole ministro e del quale dovrebbe prendere anzi l'iniziativa la nuova amministrazione autonoma del porto di Genova, prima che altri sfruttasse l'idea) si potranno risparmiare.

C'è poi un'altra grossa questione, quella della trasformazione della trazione a vapore in trazione elettrica, che altri preventivi può spostare.

Dunque io credo che non si debba assolutamente precipitare, ma che si debba attendere un po', per essere sicuri di spendere bene e di spendere solo il necessario.

Quello che è certo però si è che per quasi unanime consenso noi non vogliamo (mi consenta il collega Majorana questa affermazione recisa), confondere l'esercizio ed anche i miglioramenti delle linee, che possono essere giustamente collegati all'esercizio, con le nuove costruzioni. Le nuove costruzioni si devono fare con criterii di giustizia distributiva; si devono fare, è verissimo e lo concordo, specialmente nel Mezzogiorno. Ma per questo non abbiamo nessun bisogno di ricorrere a Società private. Il sistema adottato nel 1885 non è stato mai abbastanza deplorato e non vogliamo più nemmeno un sistema sia pur corretto e riveduto che si ispiri ai concetti di allora.

Sistema poi che non è di alcuna utilità: perchè sia per costruzioni, sia per miglioramenti, mai può essere utile di farsi anticipare danaro da società industriali, le quali dai loro capitali devono necessariamente ritrarre un interesse sempre maggiore dell'interesse dei titoli di Stato.

Mi sono intrattenuto prima su questo argomento, perchè questa parte, a mio parere, è indipendente dalla forma di esercizio.

E non ho anzi capito come su di esso il collega Majorana volesse ieri basare i suoi argomenti per un esercizio piuttosto che per un altro. Nel caso di esercizio privato quello che a me pare che si debba cercare si è di mettere, per questa parte, l'interesse delle Compagnie in linea parallela con quello dello Stato, ottenendo così di evitare le controversie, le molte controversie che abbiamo fino ad oggi avuto. Ed in questa parte la relazione dell'onorevole Saporito fa un lodevole sforzo in questo senso. Quello che invece non trovo mai nel resto della relazione e che a me sembra capitale, si è lo studio di mettere l'interesse di chi deve usufruire delle ferrovie in linea parallela con quello dell'esercente, sia esso lo Stato

od un privato, ma soprattutto se è un privato. Ora, poichè la Commissione aveva riconosciuto l'utilità e la necessità di non mettere in antagonismo gli interessi dello Stato e delle Compagnie, io non mi so spiegare come mai non ha pensato che la prima base, il primo punto d'appoggio di utili Convenzioni pel paese, deve trovarsi in patti contrattuali tali che rendano l'esercente alleato del consumatore, ossia di tutto il paese.

Ma che verso questo indirizzo non piegasse la Commissione lo prova tutto quanto scrive, tutto quanto ha escogitato in merito alle tariffe. La Commissione comincia dal dipartirsi dal costo delle linee, oltre cinque miliardi, per provare che abbiamo attualmente uno sbilancio annuo fra interessi che si pagano e ricavo della compartecipazione al prodotto lordo di 189 milioni che saranno poi, dice la Commissione, anche 200 all'epoca dello spirare delle Convenzioni.

Si preoccupa, dunque, del ricavo maggiore o minore, dice che la base delle tariffe dovrebbe essere il costo del trasporto più una quota per gli interessi del capitale, si occupa insomma di questo problema che coinvolge tutte le forze nazionali dal solo punto di vista di un bilancio aritmetico di quella gestione. Ora è evidente che, dato questo indirizzo dello spirito cui si informa il relatore, le conclusioni potevano essere poco differenti. Non si tratta, secondo la relazione, di risolvere una questione che tocca tutte le fibre della nazione: che può essere se mal risolta, sotto certo aspetti, la rovina del paese; si tratta invece solo di sapere quale è la forma di contratto che darà maggiori utili al bilancio, astraendo così da quasi tutte le altre considerazioni. E siccome io parto invece da premesse, da concetti tutti diversi, così il mio dissenso in tutto questo e specie sulle tariffe è addirittura profondo.

Si è detto e ripetuto in questa Camera che pende sopra noi la grossa questione dei trattati di commercio. Si è detto e ripetuto che le tariffe ferroviarie possono essere in mano nostra un'arma per negoziare.

Invero in questi ultimi giorni si è stampato in uno dei principali nostri giornali che questo concetto della riduzione delle tariffe per sopperire ad aumenti di dazio delle nazioni vicine, poteva essere dannoso e che infine si sarebbero fatti pagare a noi i maggiori ricavi delle dogane svizzere, tedesche ed austriache. Questo ragionamento mi ha sorpreso assai. I trattati si negoziano

e formano oggetto di lunghe, laboriose trattative.

Ora in queste trattative ogni paese valga naturalmente il pro ed il contro e fa alla fine una specie di bilancio delle concessioni date ed ottenute, firma poi il trattato solo quando questo bilancio non si chiude con troppo proprio danno. Ora, può darsi benissimo che il bilancio si chiuda bene per il paese intero e che alcune voci che interessano più specialmente alcune regioni rimangano sacrificate.

Si può per questo non accettare il trattato e portare così grave danno all'economia generale del paese? Si può d'altra parte sacrificare una o parecchie regioni? E dato che questo si debba fare, non conviene avere in mano un mezzo per fare poi questa perequazione interna? E quale mezzo più pratico, più efficace, abbiamo noi delle tariffe, per tale perequazione? E che documento, dico io ancora, può portare il parlarne e discuterne fin d'ora? Noi non manderemo degli ingenui a negoziare! Altrettanto non possiamo pretendere che facciano gli altri, e sappiamo benissimo che la Germania conosce, avendone usato e largamente usato, le tariffe speciali per l'esportazione. Non dobbiamo dunque, e concludo a questo riguardo, avere alcun ritegno ad affermare che le tariffe ferroviarie debbono a noi servire, lo ripeto, come mezzo efficacissimo di perequazione interna, e che potrà giovare al Mezzogiorno d'Italia più di qualsiasi altro provvedimento.

Da quello che vi ho detto, voi capite subito che io intendo che lo Stato rimanga assoluto padrone delle tariffe, ed aggiungo poi che nessun pericolo vedo in questa facoltà lasciata allo Stato. È bene, su questo punto della questione, di soffermarsi un poco.

È invalsa l'opinione, che questa libertà di tariffe rappresenti un grave pericolo per il bilancio, è invalsa l'opinione che le ingerenze parlamentari e politiche possano forzar la mano al Governo e farci correre il rischio di disastri finanziari. Questo punto non mancò di preoccuparmi; velli per ciò parlarne personalmente con persona pratica, dalla quale potessi avere un parere competente.

Mi recai per ciò nello scorso mese a Berlino e potei colà conferire col sotto-segretario di Stato ai lavori pubblici, che è il presidente del Consiglio delle tariffe. Espostigli i miei dubbi, egli ebbe ad affermarmi che simili dubbi anche in Germania si erano

affacciati, ma che all'atto pratico erano svaniti completamente. Composto opportunamente il Consiglio delle tariffe, in modo che tutti gli interessi siano equamente rappresentati, e qui sta il vero nodo della questione, si trovò un freno automatico all'eccessivo ribasso delle tariffe nel cozzare degli interessi opposti. E mi citava anche il fatto di una parte della Prussia ove si produceva grano in esuberanza, e lo si mandava quindi nelle altre parti del regno, e mi citava il fatto che la domanda di forti ribassi di tariffe per il grano aveva trovato ostacolo negli agrari delle altre parti che vedevano di troppo ribassato il prezzo.

E così via via altri fatti egli citava che mi hanno assolutamente convinto che se vi è un pericolo è per l'appunto il pericolo opposto. Scartato dunque questo timore io credo non vi sarà nessuno che nel momento che attraversiamo voglia privare il nostro paese di un mezzo così potente per venire in aiuto a delle energie che hanno diritto di essere incoraggiate se l'unità d'Italia non deve poi essere una vana parola. Ma se le tariffe debbono essere in mano dello Stato, voi dunque mi direte, resta escluso l'esercizio privato, ed abbiamo senz'altro l'esercizio di Stato. No, onorevoli colleghi. Sebbene io non abbia tanta paura dell'esercizio di Stato, sebbene io creda che questa nostra Italia, che spesso tanto caluniamo, troverebbe energie ad esuberanza per risolvere bene anche questo problema, non certo peggio degli Stati vicini che già l'hanno affrontato, io credo però che si possa ancor fare l'esperimento dell'esercizio privato, ma sopra tutte altre basi di quelle attuali.

La Commissione di inchiesta del '78 (ripeterò qui le parole precise, che trovo appunto nella relazione Saporito) dall'esame dei più importanti lavori, fatti in Italia ed all'estero sulla valutazione delle spese per le varie unità di traffico, trasse il convincimento che un contratto di appalto per esercizio di una rete ferroviaria a base di rimborso al concessionario delle spese, valutate secondo convenuti prezzi unitari per il viaggiatore-chilometro e la tonellata-chilometro, sebbene potesse offrire alcuni vantaggi per riguardo alla maggiore libertà nella determinazione delle tariffe, avrebbe presentato i maggiori rischi, e ciò perchè si incontrano molte difficoltà nel determinare il costo del trasporto di una qualsiasi unità di traffico.

Ora, egregi colleghi, quello, che poteva essere difficile, forse impossibile, nel '78,

deve essere facile, possibile oggi, dopo 20 anni di maggiore esperienza! È questa adunque la vera soluzione del problema, se non vogliamo andare addirittura all'esercizio dello Stato. Avremmo allora questi due grandi benefici: lo Stato, padrone delle tariffe e quindi non più l'agricoltura, le industrie ed il commercio talvolta paralizzati da tariffe inibitorie, e l'esercente, vero alleato del consumatore.

Data una quota per viaggiatore e tonnellata-chilometro, voi vedete che l'esercente ha tutto l'interesse di trasportare molto per meglio ripartire la quota di spese generali; voi vedete l'esercente favorire in tutti i modi lo sviluppo del traffico, voi vedete le amministrazioni ferroviarie cambiare di punto in bianco il loro contegno. Gli effetti benefici di ciò non tarderebbero a farsi sentire nel paese. Invece i contratti attuali, sia pure emendati, avendo un vizio organico, non potranno mai riuscire utili al paese.

Del resto, come sono congegnati, nemmeno alle Compagnie possono lasciare gran margine, e perciò anche ad esse dovrebbe riuscire gradita una nuova forma.

Per quel che riguarda i risultati finanziari del ventennio, che sta per scadere, la relazione Saporito invero sfata alquanto la leggenda del cattivo risultato economico, ma pone in evidenza soprattutto un fatto molto importante, la grande, esagerata spesa pel personale.

Messa a raffronto questa osservazione con le recenti lamentele, trovate giuste, e che ebbero il loro legittimo riconoscimento nella legge, che abbiamo votato nello scorso anno, apparirebbe una stridente contraddizione. Io ritengo però che contraddizione non vi sia.

Il personale si lamentava giustamente perchè non erano riconosciuti i suoi diritti, provenienti dalle Convenzioni; ma il personale è spesso mal distribuito, è spesso esuberante, o, per meglio spiegarmi, specie nella parte contabile, noi abbiamo messo insieme tra Governo e Società tale un intricato involuppo amministrativo, che dà luogo ad un lavoro altrettanto colossale, quanto inutile, e ad una conseguente non piccola spesa. Non si potrà dunque a questo riguardo mai abbastanza raccomandare la semplificazione. Poco personale e ben pagato, questo è il concetto, al quale conviene ispirarsi.

Giacchè parlo del personale, una parola sopra un argomento, per me capitale. L'onorevole Pantano, se i resoconti non errano, ha sorvolato su questa quistione; ha detto

ciò: se vi sarà esercizio di Stato, il personale non potrà scioperare. Perchè? In virtù di quale disposizione? Io credo che su questo sia bene intenderci.

I ferrovieri rappresentano una categoria di persone benemerite, come del resto per me sono benemeriti tutti i cittadini d'Italia, ma sono un numero limitato, sono 100 mila, mentre gli italiani di cui si dovrebbero in certi casi sacrificare gli interessi, sono 36 milioni. Io dunque dico: si facciano patti equi, se l'organico non fosse giusto lo si riveda ancora, ma cessi una volta per sempre il pericolo dello sciopero.

Affrontiamo addirittura la questione, che del resto è d'attualità ora nel mondo intero; creiamo gli organi arbitrari occorrenti a redimere i conflitti, e le decisioni di questi organi arbitrari sieno per ambo le parti obbligatorie, e conseguentemente lo sciopero per questa categoria di lavoratori sia assolutamente proibito. (*Commenti*).

È una limitazione di libertà, che non può piacere a noi, che non è consona ai nostri principî; ed appunto perciò deve avere il suo compenso in una situazione finanziaria più sicura, in una situazione direi quasi privilegiata con norme precise che garantiscano la loro carriera, che garantiscano in tutti i modi il personale; ma è una limitazione di libertà necessaria, perchè si tratta proprio di un caso di salute pubblica.

Per rendere però sempre migliore la posizione morale del personale esso deve essere anche opportunamente interessato agli utili. A questo riguardo molto si è scritto: si è principalmente affermato che il personale rappresentando il 56 per cento della spesa di esercizio e l'utile dell'esercente, se prendiamo per esempio l'Adriatica, essendo del 2 e mezzo per cento del prodotto lordo la partecipazione del personale sarebbe illusoria. A me pare invece che, ammesso che il costo dell'esercizio sia approssimativamente del 60 per cento del prodotto lordo, il personale c'entra per circa il 34 per cento, facendo la proporzione e non c'è chi non veda come un'economia sul personale, economia sul numero non sulle paghe, e che si potrà ottenere solo interessando largamente il medesimo, potrà influire moltissimo e sul costo dello esercizio e sugli utili della Società.

Ed è a tener conto poi di un altro coefficiente, dei benefici effetti morali che un simile equo trattamento produrrebbe in tutti i rapporti tra il personale e le amministrazioni.

È dunque in questo senso che io credo che debbano essere diretti i nostri sforzi, e con questo fine davanti a noi debbono essere preparati gli elementi occorrenti ad un così complesso contratto.

Onorevoli colleghi, come vedete, il problema presenta una soluzione che a me pare relativamente facile:

esercizio affidato a Società private studiato sotto diverse forme a seconda dell'importanza delle linee, verso un compenso per viaggiatore-chilometro e tonnellata-chilometro, con norme precise e ben definite per il personale;

assegnazioni ben determinate per miglioramenti, rinnovamenti, ecc., come l'esperienza ci può ora dettare, in modo che non si verifichi il fatto attuale dell'avvenuto deperimento delle nostre linee, ma però studiate, congegnate opportunamente affinché l'esercente sia interessato all'economia di questi fondi e non, come è attualmente il caso, al loro sfruttamento;

introito lordo devoluto allo Stato, il quale dispone completamente a suo piacere delle tariffe.

Per far questo però, per preparare tutti gli elementi indispensabili ad una simile trattativa, per riunire tutti quei dati statistici non avete tempo da perdere, occorre mettersi subito all'opera. Tali dati a conferma stessa della Commissione Reale, vi mancano, ed i due anni che ancora avete saranno appena sufficienti per raccogliervi. Vi servirà a questo scopo l'organo di cui disponete, l'Ispettorato? Sull'azione del medesimo nel tempo passato non voglio oggi ritornare, tanto più che questo ci obbligherebbe ad entrare in dettagli che verrà il momento più opportuno di discutere in questa Camera; ma è certo però che, sia deficienza di organizzazione, di numero o sia pure per deficienze insite nei contratti medesimi, l'Ispettorato non ha reso assolutamente i servizi che ci aspettavamo. C'è dunque luogo a temere, che non possa fornire gli elementi necessari a risolvere il problema nel senso da me indicato. Se per questo dunque, vi occorressero anche speciali sanzioni legislative chiedetele, e chiedetele subito! armatevi, come la gravità del momento lo richiede. E se ad una risoluzione dovesse venire l'odierna mozione, dovrebbe essere quella di incitarvi a tale indispensabile lavoro.

E chiudo ripetendo l'augurio fatto in principio, che cioè la vostra parola, onorevole Balenzano, oggi, non voglia compro-

mettere un problema nel quale molta parte del paese, e specialmente quella che vi diede i natali, giustamente ripone tante legittime speranze. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Alessio.

**Alessio.** Onorevoli colleghi, nel prendere la parola sopra la importante questione sollevata dalla mozione degli onorevoli Pantano ed altri colleghi, io sento un vivo sentimento di conforto, come italiano e come uomo politico. In mezzo ad una folla di piccoli interessi, sotto la pressione di mille forze, le quali pare mirino a spegnere l'italianità e far rivivere le antiche invidie provinciali, alfine si affaccia un'alta questione; in cui sovraneggia l'interesse dello Stato, tacciano le ragioni locali, ed è consentito di promuovere un nuovo avviamento a quella politica di unificazione e di concordia, che sola può contribuire a costituire, a fondare un grande Stato.

Il sistema ferroviario, o signori, in un popolo è il più grande strumento della sua unificazione politica ed economica. Non l'esercito, non la scuola possono conseguire la stessa influenza e coronarsi dei benefici, di cui può andar benemerito un ordinamento ferroviario, sapientemente concepito, opportunamente applicato. Non l'esercito, perchè esso implica pur sempre un vincolo di costrizione. Oltre a ciò aumentandosi sempre più la tendenza a diminuire la ferma va sempre più riducendosi quel periodo della convivenza, durante il quale possono dissiparsi o attenuarsi i ricordi delle antiquate circoscrizioni, per cedere il passo all'ideale della nazione.

L'ordinamento ferroviario invece, è il più forte fra gli elementi dinamici della società moderna. Sono avvicinati uomini e moltitudini; le correnti del lavoro s'incontrano con le correnti del capitale; una nuova economia si forma e si sostituisce all'economia più limitata d'un tempo: lo Stato non ha soltanto una base di aspirazioni intime e di interessi morali, ma una base economica d'interessi e di rapporti.

Chi vorrà contrastare al sistema ferroviario Belga di aver creato una patria nuova che la storia non aveva ancora moralmente disgiunta dall'Olanda e l'identità del linguaggio dalla Francia? E chi conosce gli ultimi risultati della tariffa ungherese a zone potrà disconoscere quale importante contributo non possa arrecarvi il sistema ferroviario non solo alla soddisfazione degli

interessi materiali, ma alla fusione delle morali aspirazioni?

Ben venga adunque la questione ferroviaria alla Camera. Non esaminiamola soltanto con la lente spigolista del finanziere, ma riconosciamo nell'ordinamento ferroviario una opportuna occasione per formare una grande nazione ancora incompleta nella sua gestazione economica e morale, ma dotata di elementi fecondi ed attivi. L'onorevole Pantano ha ricordato le parole dell'onorevole Zanardelli, quando ripeté quelle di Francesco Crispi nei riguardi degli esercizi di Stato prussiani. L'onorevole Crispi accennava, che gli esercizi di Stato trovavano una giustificazione nel particolarismo politico della Germania. Ma noi, o signori, abbiamo da debellare un nemico molto più difficile del particolarismo politico, abbiamo da debellare il particolarismo economico.

Certo che il problema ferroviario ha notevoli difficoltà: difficoltà derivanti, vuoi dalla scarsità dei dati che abbiamo a nostra disposizione, vuoi dalla complessità dell'argomento, vuoi dalla stessa contraddittorietà delle singole esperienze presso gli altri paesi, per cui si danno argomenti in favore di una tesi e talvolta in favore della tesi contraria.

Ma queste difficoltà si vincono quando si ponga chiaro il quesito da risolvere e si risolva con metodo positivo e non con criteri dottrinali. Il quesito è l'esercizio, non l'impianto, non le costruzioni. Non dobbiamo complicare la questione dell'esercizio con la questione dell'impianto, nè con le delusioni che ci ha dato la politica delle costruzioni. (*Bene!*)

L'esercizio è un fatto permanente, perenne: le costruzioni sono un fatto temporaneo: il primo ha bisogno di un organismo potente e permanente, le altre possono essere sempre abbandonate all'industria privata.

D'altra parte nei riguardi del metodo non conviene fare dell'apriorismo, nè partire da principii scientifici, perchè vi sono degli ottimi esercizi di Stato e degli ottimi esercizi privati.

Sono le condizioni speciali dei singoli paesi, che impongono la soluzione: esse solo possono dare l'ispirazione e dettare la legge. Posta così la questione, quali sono queste condizioni speciali del problema ferroviario in Italia?

Si riflette anche sopra questo argomento una condizione di cose, che già si manifesta in tutti quanti i problemi legislativi che si

presentano al nostro esame, la differenza di svolgimento economico delle diverse Province italiane. Tale differenza di svolgimento agisce per doppia via: agisce in senso longitudinale, ed agisce concentricamente, anche indipendentemente dalle influenze di carattere longitudinale. Agisce in senso longitudinale perchè dall'aspetto economico non è perfettamente vero quello che disse per la prima volta il mio carissimo amico Giustino Fortunato, che vi sono due Italie: ve ne sono tre: l'Italia settentrionale, in cui l'armonico sviluppo della popolazione industriale ed agricola vanno intrinsecamente crescendo con promettente armonia; l'Italia centrale, in cui la prevalenza della mezzadria tende a rendere stazionaria la produzione principale e l'Italia meridionale e insulare, dove, per cause diverse, in particolare per la ripartizione della proprietà e per altre influenze storiche e politiche che non è il caso ora di accennare, è notevolmente ritardata l'evoluzione economica.

Ma, indipendentemente da queste influenze longitudinali, esistono differenze notevoli nei singoli ambienti, che vivono quasi dimenticati e sottratti ad influenze di carattere generale. Sono posizioni iniziali di tendenze, di abitudini e di classe refrattarie ad ogni mutazione; sono tradizioni che non si vogliono abbandonare: sono viziature della produzione, del commercio e del traffico, che vivono sulla ostinazione e sulla ignoranza delle popolazioni, sono mercati antiquati, vie consuetudinarie intorno a cui si collegano miriadi d'interessi, senza che in quegli ambienti penetrino nuove tendenze o nuove influenze, che pur balenano sulle linee principali. È evidente che, data questa condizione di rapporti, il problema presenta enormi difficoltà e che soprattutto le soluzioni a breve durata si presentano come le meno fortunate.

Vi è ancora un altro fattore da considerare ed è la condizione dei capitali e dei capitalisti in Italia. I capitali ed i capitalisti italiani si raccolgono intorno ad ambienti limitati e a dati mercati di prestiti, non si coordinano mai a qualche cosa di nazionale e di italiano; anzi non si ha in essi nemmeno quel poco di nazionale, che pur si riscontra talvolta nel capitalismo francese, inglese o nord americano. V'ha di più. Il più delle volte tali ambienti, pur sempre limitati, si coordinano all'influenza decisiva di qualche borsa straniera. Così si spiega come da noi sia tarda la iniziativa e senza la attitudine al rischio. Ora a questa influenza soggettiva propria del capitalismo nazionale si ag-

giunge il fatto della scarsezza del capitale del nostro paese che è povero e nel quale la produzione economica si svolge con singolare lentezza. Perciò vediamo quanto sia difficile fare assumere ai capitalisti delle grandi intraprese e se essi le assumono, le assumono purchè tutti i rischi restino a carico degli enti pubblici. Le imprese si assumono, è vero, ma si assumono a spese dei Comuni, a spese dello Stato. (*Bene! — Approvazioni*).

Finalmente vi è un'influenza che fu accennata da tutti gli oratori, ma sulla quale nessuno parmi ha insistito così da vedere il fondo della questione, che pure ha carattere decisivo. Si può concepire, che vi siano Società proprietarie ed esercenti di ferrovie come in Francia, in Inghilterra e negli Stati Uniti; si può concepire che vi siano Stati proprietari ed esercenti di ferrovie, come il Belgio, la Francia per alcune reti secondarie, la Germania, la Svezia, la Norvegia, l'Ungheria, la Rumenia, la Bulgaria, l'Austria e una parte della Russia, ma tutti questi organismi industriali esercitano ad un tempo e posseggono. Vi è un solo esempio in Europa, in cui le ferrovie sieno di proprietà dello Stato ma date in affitto a privati, ed è quello dell'Olanda. Ma l'Olanda è un paese piccolo, economicamente omogeneo in tutte le sue parti, concentricamente disposto intorno ad un centro prossimo a loro, nè a nessuno può venire in mente di paragonare il problema ferroviario italiano a quello olandese. Ora questa situazione speciale, per cui le linee appartengono allo Stato ma vengono affittate a Società, crea allo Stato notevoli difficoltà.

Infatti o è lo Stato che si assume la manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee (e sappiamo benissimo che questa differenza non si può fare) ed allora la Società esercente non ha alcun riguardo a giovare del capitale che è in sue mani, la cui utilizzazione è tutta a carico dello Stato proprietario. Contemporaneamente la spesa che deve sostenere lo Stato per la manutenzione viene a falciare le rendite, che per avventura gli fossero assegnate in forma di partecipazione. O invece (come sarebbe più naturale) è la Società che provvede alle spese di manutenzione del patrimonio ferroviario ed allora bisogna distinguere, se il contratto è a breve o a lunga scadenza. Se è a breve scadenza allora l'esercente si cura poco del patrimonio, che ha nelle mani, e lo restituirà allo Stato notevolmente diminuito nel suo valore. Se invece il contratto è a lunga scadenza allora si potranno avere compensi

più alti, ma viceversa saranno tolte le migliori aspettative di quei periodi più lontani in cui deve svilupparsi la legge della intensità del traffico.

Ora date queste condizioni speciali del problema ferroviario in Italia, quale prova ha fatto l'esercizio privato? Perchè anche questo lato della questione va trattato: sia pure brevemente, ma bisogna studiarlo.

E qui io incontro senz'altro un'obiezione dell'onorevole De Viti, il quale, rispondendo all'onorevole Pantano ha detto: voi avete fatto la critica alle Convenzioni, non all'esercizio privato: non dobbiamo combattere l'esercizio privato a causa delle Convenzioni: in queste fu errata la ripartizione del prodotto, per cui le Società non furono indotte a curarsi del patrimonio. Ma io osservo che tale situazione non si può togliere con qualunque soluzione. Essa è creata dalla difficoltà della ripartizione di un prodotto, che è comune, in relazione ad un patrimonio, che non può essere abbandonato esclusivamente all'uno o all'altro degli interessati. Perchè in Italia la questione non è tra esercizio di Stato e esercizio privato, ma tra l'esercizio di Stato e lo affitto delle ferrovie proprietà dello Stato. Quindi non si può accusare la ripartizione dei prodotti di aver peggiorato l'esercizio privato; che anzi la ripartizione dei fondi ha giovato alle Società in quanto esse hanno avuto tutto il vantaggio dai contratti, mentre tutti i danni si sono sempre venuti a ripercuotere sullo Stato. Ora precisamente questo stato di cose avrebbe potuto mettere le Società in condizione di poter sviluppare meglio l'esercizio privato. Se quindi noi studiamo i risultati di esso noi ci mettiamo in una condizione di studio tutta favorevole per le Società. Siamo invero in una posizione di giudizio tale da toglierci da qualunque influenza, che il giudizio stesso potesse turbare.

Del resto possiamo anche prescindere da tutte le ripartizioni di fondi e considerare in modo esclusivo, come io farò brevemente, l'esercizio privato delle Società sia dall'aspetto finanziario come da quello della pubblica economia, per riconoscere come detto esercizio abbia potuto rispondere ai compiti di una politica ferroviaria illuminata. (*Comenti*).

Nei riguardi della finanza dello Stato bisogna intanto considerare tutto il sistema ferroviario del paese, qualunque ne sia la forma di appartenenza e il modo di gestione.

Ora, onorevoli colleghi, io lo affermo positivamente: considerato il problema in tale

estensione, lo Stato, con l'attuale ordinamento delle ferrovie, nulla ha ritirato da esse. La rendita di 75 milioni inscritta in bilancio è apparente, se si considera in relazione a tutto il patrimonio ferroviario. Il conto è stato fatto molto opportunamente dall'Ispettorato nell'ultimo suo rapporto sulla gestione ferroviaria. Da tale rapporto risulta che ai 75 milioni bisogna aggiungere altre partecipazioni che spettano allo Stato e così si arriva ad una cifra di 125 milioni 240 mila lire. Ma da questi, che rappresenterebbero l'entrata dello Stato, bisogna detrarre i fondi destinati al compenso per il personale, le quote speciali delle Casse patrimoniali, i fondi di riserva, il corrispettivo dello Stato alle Società per il materiale mobile, le sovvenzioni ai concessionari che da sole ammontano a 73 milioni, e così noi abbiamo una cifra complessiva che sale sino a 132 milioni, la quale, messa di fronte alla rendita dello Stato in 125 milioni, lascia una perdita di sette milioni. Questo è indiscutibile.

Si potranno migliorare le partecipazioni, ma io affermo di nuovo che l'azienda ferroviaria, nel suo complesso, nulla ha dato allo Stato. Noi non facciamo che pagare rimborsi, sovvenzioni, corrispettivi, partecipazioni a fondi dati, ma *nell'insieme* le attività vengono superate dalle passività. (*Interruzioni — Commenti*).

E poichè non voglio essere tacciato di inesattezza, vi leggo tutto il conto.

#### Attività.

1. Quota dello Stato sui prodotti delle reti principali. . . . .	L. 73,108,786.80
2. Quota destinata ai fondi e alle casse . . . . .	» 14,961,489.75
3. Quota per corrispettivo del materiale mobile »	15,348,650. »
4. Prodotto delle reti secondarie. . . . .	» 17,817,949.94
5. Canone alla Società veneta . . . . .	» 35,000. »
6. Canone alla Società delle meridionali per la linea Bologna-Ancona ecc. »	3,557,758.64
7. Annualità a carico delle Società delle ferrovie meridionali per esonero da spese di riparazioni »	370,433.94
8. Rimborso per la linea Foggia-Candela . . . . .	» 40,000. »
Totale attività. . . . .	L. <u>125,240,069.07</u>

#### Passività.

1. Quota dei prodotti dovuta ai concessionari delle ferrovie private comprese nelle reti principali L.	5,183,447.11
2. Quota destinata ai fondi e alle casse . . . . .	» 14,961,489.75
3. Quota pei fondi di riserva e casse relativamente alle reti secondarie »	1,906,301.99
4. Corrispettivi per l'uso del materiale mobile . . . . .	» 15,348,650. »
5. Corrispettivi e rimborsi per spese d'esercizio sulle reti secondarie »	21,405,068.41
6. Sovvenzioni . . . . .	» 73,584,813.32
Totale passività . . . . .	L. <u>132,389,770.58</u>

Quindi differenza totale a carico dello Stato: 7,149,701.51.

**Pantano.** È il dare e l'avere nella questione ferroviaria!

**Alessio.** Dunque per lo Stato vi è una perdita di 7 milioni. E questo fatto viene anche confermato nell'ultima relazione della Commissione Reale. Che se si volesse dal conto sottrarre le sovvenzioni, almeno per la parte che rappresenta l'interesse del capitale impiegato nelle costruzioni, converrebbe ridurre altresì le attività e mancherebbe lo sguardo sull'*insieme* del sistema.

Veniamo ora alla questione finanziaria nei riguardi delle Società private. Se noi vogliamo studiare l'amministrazione, noi troviamo che, stando ai bilanci, la condotta della Società Adriatica si può anche ritenere normale mentre che la condotta della Mediterranea è addirittura anormale. E qui non mi accingo a rifare i conti dei bilanci anche per le condizioni in cui si trova la Camera, in questo momento.

Fatto sta che mentre il dividendo della Società Mediterranea tende a decrescere continuamente, tende invece ad aumentare il suo prodotto; di modo che la sua condizione di amministratrice, invece di migliorare, peggiora con l'incremento dei prodotti.

Nei riguardi poi della Società Adriatica la situazione è molto migliore. Ma ciò che porta il contributo utile alla Società Adriatica è quanto viene ad essa pagato nei riguardi delle sovvenzioni. Sono le sovvenzioni quelle che danno gli utili agli azionisti delle Società Meridionali compensandoli dei loro capitali, mentre che il conto dell'esercizio, considerato persè solo, indipendentemente dagli altri elementi, per così dire, patrimoniali, non viene a dare che una cifra alquanto modesta, e non certo un largo guadagno.

Perciò la situazione finanziaria delle due Società non milita in alcun modo in loro favore, nel senso che non rivela in esse una eminente attitudine amministrativa.

Questo dal punto di vista finanziario. Adesso esaminiamo la questione dal punto di vista economico.

Qui per rispondere bisognerebbe fare il conto della produttività delle singole linee e mettere di fronte ai prodotti delle diverse ferrovie le relative spese. Ma qui mancano i dati. Per le spese vi sono soltanto i dati riferibili agli anni 1891-93, mentre non mancano quelli dei prodotti linea per linea, dal 1885 ad oggi. I dati relativi alle spese non vengono forniti, per la ragione semplicissima che si credette che, molte volte, non fossero esatti; oltre a ciò per la grande difficoltà di ripartire le spese generali in relazione al traffico delle singole linee.

Ma, accettando in ogni modo questi dati e mettendoli in relazione coi prodotti, come si sono successivamente sviluppati, è evidente, da uno studio diligente fatto sulle singole linee, che il grado di produttività è estremamente diverso. Su esso agiscono fattori che direi di carattere generale, ma agiscono contemporaneamente fattori di carattere particolare, la cui responsabilità, a mio avviso, cade specialmente su coloro che avevano la direzione dell'esercizio. Ed infatti, vi sono alcune linee nelle quali i larghi sopravvanzi non sono che il riflesso della potenza economica del paese in cui le linee si svolgono. Tali sono sulla rete Adriatica le linee Milano-Verona, Bologna-Firenze, Roma-Chiusi; sulla rete Mediterranea, Milano-Novi, Novi-Genova, Alessandria-Savona, Pisa-Firenze, Roma-Termini ed altre parecchie. D'altra parte, vi sono altre linee, le quali sono il riflesso delle condizioni economiche difficili del paese in cui si svolgono, e nelle quali qualunque forma di esercizio dovrà portare per lungo tempo gli stessi risultati. Tali sono la Terni-Sulmona, la Bari-Taranto, la Viterbo-Attigliano, la Termoli-Benevento sulla rete Adriatica, la Roma-Velletri, la Sparanise-Gaeta, la Battipaglia-Brindisi sulla rete Mediterranea. Ma, di fianco a queste linee, nelle zone dove c'è maggiore produttività se ne trovano altre, le quali o sono passive o sono scarsamente attive; mentre, tenendo conto della produttività del paese in cui si spiega la loro azione commerciale, dovrebbero avere un reddito molto maggiore. Tra queste vi sono soprattutto le linee sovvenzionate, e precisamente la Verona-Rovigo, la Rovigo-Chioggia (che io conosco molto bene), la

Parma-Brescia-Iseo, la Castelbolognese-Ravenna, la Lecco-Colico.

Oltre a ciò, indipendentemente dalle linee sovvenzionate, vi sono altre linee o passive o dotate di un piccolissimo grado di attività anche in questi ultimi tempi, malgrado esse si svolgano in una zona estremamente produttiva: come sono la Como-Lecco, la Seregno-Bergamo, la Terontola-Foligno, la Chiavenna-Sondrio, la Treviso-Motta, la Faenza-Firenze sulla rete Adriatica, la Torino-Cuneo, la Bussoleno-Susa, la Cuneo-Bastia, la Chivasso-Aosta, la Roma-Frascati e la Cancellone-Benevento sulla rete Mediterranea. Ora questa disparità delle linee, in zone che invece conferiscono una produttività molto maggiore alle altre linee principali, dimostra come vi siano delle cause le quali determinano tale differenza. Le Società non hanno studiato le condizioni particolari di quelle zone, non hanno cercato di applicare tariffe, che fossero più adatte a quei commerci ed a quei mercati; esse non hanno voluto dividere il traffico che per loro si presentava remunerativo sulle linee principali, anche sulle linee secondarie. Quindi, in una parola, le Società, in questa parte, hanno agito come le Società di altri paesi più ricchi del nostro; di paesi dove l'esercizio privato tende a favorire il traffico sulle linee più produttive, quelle le quali assicurano maggiore utile ed abbandonano invece le linee che non assicurano uguale produttività. Ora, se questo è permesso in altri paesi, in grandi Stati nei quali la produttività economica non è realmente molto diversa, costituisce proprio una iattura per un paese povero il quale ha tutto l'interesse di vedere svolgere e fruttificare le linee e le zone, di cui dispone. D'altra parte, contemporaneo a questo fatto vi è l'altro che nei riguardi del trasporto delle merci le Società hanno sempre mostrato di voler assicurare maggiori compensi a coloro che rappresentavano gli affari maggiori, i trasporti più cospicui e notevoli, consentendo loro abbuoni che rendevano impossibile qualsiasi concorrenza agli altri piccoli esportatori.

Il che ha creato un nuovo monopolio a favore dei primi ed ha reso più difficile la condizione dei secondi: ha reso più difficile la situazione delle piccole industrie e delle piccole imprese commerciali di fronte alle grandi imprese, alle grandi industrie commerciali.

Ma si potrà facilmente obiettare: se il sistema d'esercizio in Italia non risponde

nè al criterio finanziario, nè agli scopi economici, è evidente, che il problema è di per sè stesso difficile, è evidente che l'esercizio delle ferrovie in Italia è un disastro; ora se è un disastro, non c'è ragione di addossarlo allo Stato: è molto più opportuno di adottare un sistema contrattuale per migliorare le condizioni.

Ma chi ragionasse così, ragionerebbe superficialmente perchè, studiato il problema nei suoi termini esso dimostra due cose: dimostra che l'azienda ferroviaria in Italia non è tanto disgraziata quanto a prima vista può apparire e dimostra altresì che l'insuccesso dipende, a mio modo di vedere, senza voler presumere di pronunziare giudizi, ma colla coscienza di chi ha studiato l'argomento, dipende dalla inconciliabilità dei rapporti fra lo Stato proprietario e le Società esercenti, in relazione allo sviluppo del traffico, tenuto conto delle diverse condizioni dell'economia del paese. (*Bravo! Bene!*).

Difatti sul primo punto se noi facciamo il conto indipendentemente dai contratti per le linee di proprietà dello Stato, e quindi escluse le linee di proprietà della Società delle Meridionali, vediamo che quelle linee rendono 270 milioni; ora se da questi 270 milioni andiamo sottraendo il compenso per le Casse patrimoniali, che accetto nella cifra di 15 milioni, le spese di esercizio che, non tenuto conto delle ferrovie di proprietà della Società delle Meridionali che non sono calcolate nel reddito, rappresenterebbero 205 milioni, il conto del materiale mobile nella quota attuale di 15 milioni, la perdita sulle reti secondarie in 3,600,000, abbiamo un complesso di spese di 239 milioni; per cui ci resta ancora un avanzo di 30 milioni. Perciò l'azienda come azienda per sè stessa, presenta una qualche attività. E questo conto notate, onorevoli colleghi, ha la maggiore importanza in questo senso, che noi abbiamo calcolato tuttociò che serve a ripristinare il patrimonio ferroviario. D'altronde col sistema delle nostre finanze non abbiamo bisogno di calcolare l'interesse dell'ammortizzazione del debito ferroviario, il quale rimane, come è rimasto sempre, a carico dello Stato. Quindi noi possiamo, almeno per ora, di fronte alla situazione creata dal sistema attuale fare un conto di esercizio, che si bilancia e lascia qualche utile.

Questo è il primo punto; veniamo al secondo, a quella famosa inconciliabilità di rapporti cui ho accennato.

Si domanda: l'insuccesso dell'esercizio

privato in Italia dipende da errori nelle spese o da difetto di prodotto? In verità quando si considerano due fatti, quando da un lato si confrontano le spese di esercizio delle reti italiane con quelle delle reti straniere, si verrebbe quasi alla conclusione, che il costo di esercizio nel nostro paese sia superiore a quello delle reti straniere e per colpa dell'esercente. D'altra parte, quando si considera un altro fatto, non si può certo concludere che esso militi a favore delle Società, quando si rileva cioè che i prodotti della Società Adriatica hanno aumentato dal 1896 al 1902 del 19 per cento, mentre le spese hanno aumentato del 31.50 per cento e che nella Mediterranea, mentre i prodotti in questa parte crebbero del 25 per cento la spesa è aumentata del 36 per cento, si dovrebbe concludere in modo ben sfavorevole all'esercizio privato da questo aspetto. Ma, studiata la cosa imparzialmente, non si può concludere, che in riguardo della spesa vi sia in qualche modo un così decisivo insuccesso da parte dell'esercizio privato. Lo studio è stato fatto molto opportunamente da un ispettore delle nostre ferrovie, Adolfo Rossi, con un rapporto pubblicato dal ministro Prinetti, rapporto che ebbe anche gli elogi di un distinto specialista austriaco, il Claus. Ed è risultato da quel rapporto, che noi abbiamo spese più gravi di combustibile; che per noi le spese di trazione in causa delle maggiori pendenze sono alquanto più forti; che d'altra parte noi dobbiamo tener conto anche della minore intensità del traffico e della minore percorrenza media.

**Ferraris Maggiorino.** Della direzione del traffico.

**Alessio.** Egregiamente: del prolungamento così considerevole delle linee.

D'altra parte è pure risultato da quegli studi un qualche eccesso sulla spesa del personale, considerato il problema di fronte alle Società. Poichè, facendo tutte le detrazioni possibili ed immaginabili, sarebbero sempre a carico delle Società italiane nove mila agenti più di quanti non ci vorrebbero con l'applicazione dei criterii delle Società straniere. Ma anche questo eccesso di spesa sul personale per sua natura non è eliminabile totalmente; potrà essere eliminabile in parte, ma non totalmente.

Quindi da questo aspetto, considerato il problema, direi quasi, staticamente è certo che difficilmente si potrebbe ritenere, che il guaio dipendesse dal coefficiente di esercizio. Però resta sempre il fatto, che le spese creb-

boro in una proporzione molto maggiore dei prodotti.

È vero che in questi ultimi anni il prezzo del combustibile è aumentato, è vero che abbiamo dovuto ricorrere a macchine di maggior potenza, e che quindi costano assai più, è vero che si sono utilizzate e costruite delle carrozze nelle quali il rapporto tra il peso vivo e morto è più sfavorevole, che nel passato. Tutto ciò è verissimo, ma la differenza ora segnalata in quei due incrementi non è certo a favore delle Società esercenti, ed addita in qualche modo un difetto, un errore, nel loro modo di agire.

Nondimeno per me il punto principale che giustifica l'insuccesso dell'esercizio privato in Italia, sta specialmente nei prodotti, sta nel fatto che i prodotti non hanno raggiunto in Italia quel grado che avrebbero potuto ottenere se avesse potuto svolgersi mercè una forma semplice di esercizio di Stato.

È certo, almeno come proposizione di tendenza, che i prodotti aumentano col ribasso delle tariffe.

Ora se la combinazione che noi abbiamo adottato determina una difficoltà nel ribasso delle tariffe, egli è certo che sta in questa situazione speciale la difficoltà all'aumento dei prodotti. Ora qualunque forma si voglia dare, qualunque combinazione si voglia stabilire fra lo Stato proprietario e le Società esercenti, egli è certo che dovranno essere a carico dello Stato due quote. Una quota per riparazione e per conservazione del patrimonio ferroviario, sia che questa quota sia fatta in forma diretta o velatamente in forma indiretta. Una seconda quota rappresenta il compenso, che lo Stato dovrà, o per via di sovvenzione, o di garanzia, o di sussidio, assegnare alle Società per le linee che non hanno una adeguata produttività, per quelle linee che sono passive. Ogni combinazione dovrà certamente tener conto di queste due quote. Inversamente le Società dovranno percepire almeno l'interesse del loro capitale. Ora, ferma la necessaria esistenza di tali condizioni, posta una combinazione che affitti a Società private le ferrovie di proprietà dello Stato, l'incentivo al ribasso delle tariffe trova ostacolo così nelle Società esercenti, come nello Stato proprietario.

Le Società non hanno alcun interesse a sviluppare il traffico sulle linee di minore produttività, cioè sulle linee direttamente o indirettamente sovvenzionate. Esse hanno la sovvenzione, che rappresenta per loro il

miglior compenso. Esso anzi costituisce un limite e non un incoraggiamento.

Per quanto riguarda le altre linee, le Società possono temere, che, per effetto della diminuzione delle tariffe, i maggiori proventi, che esse potranno ottenere sulle linee di minore produttività, non bastino a compensare la perdita, che esse incontreranno per il ribasso sulle linee principali. Nè torna conto a loro di perdere quello che viene loro assicurato, per estendere una diminuzione di tariffe che riguarda tanto le linee principali che quelle secondarie. Questa è la condizione delle Società.

Veniamo ora alla condizione dello Stato. Lo Stato deve pensare assai ai casi suoi. Egli ha intanto a suo carico una quota per il ripristino, per la ricostituzione del patrimonio ferroviario, qualunque forma esso abbia. Ora, per effetto di una maggiore utilizzazione, dovrà intanto valutare un aumento in tal quota. D'altra parte, nei riguardi dei ribassi delle tariffe, lo Stato dovrà compensare le Società di tutte le eventualità, che fossero conseguenza del ribasso. E chi deve ricevere questo compenso è colui che ha in mano le linee, che ha in mano l'esercizio, che deve dare i conti, che è meno interessato a promuovere realmente ed efficacemente i ribassi. Questa è la situazione dello Stato.

Diversa al contrario è la posizione dello Stato, quando sia tolta la proposta combinazione tra Stato proprietario e Società esercenti. Dovrà pur sempre provvedere alla conservazione, al rinnovamento del patrimonio ferroviario. Ma non dovrà provvedere alle sovvenzioni qualunque forma esse abbiano. Certo le linee passive restano lo stesso; ma non esiste più il vincolo contrattuale derivante dalla sovvenzione, il quale pone un limite all'attività del traffico e rimane o può farsi rimanere sempre nello stesso grado, nella stessa altezza. Al contrario lo Stato ha in suo favore il reddito di tutte le linee buone e cattive e può compensare col maggior reddito, che ottiene dalle linee principali la deficienza che potrà avere sulle linee secondarie.

Il mio concetto si è adunque, che il ribasso delle tariffe rende possibile uno sviluppo maggiore dell'industria ferroviaria. L'esercizio di Stato ha appunto questo effetto di promuovere un ordinamento di tariffe, che aiuti, che agevoli lo sviluppo dei prodotti rispondente ai fini economici e finanziari delle speciali condizioni dell'economia italiana.

Però siccome a questa tesi si sono fatte autorevoli obiezioni, così io ora le affronterò, essendo tal tesi per me essenziale.

*Voci.* Si riposi! si riposi!

**Presidente.** Onorevole Alessio, si riposi. (*L'oratore si riposa.*)

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

**Alessio.** La proposta dell'esercizio di Stato nel momento in cui la discutiamo in Italia, ha diversi aspetti: alcuni favorevoli, altri sfavorevoli.

Abbiamo alcuni aspetti favorevoli perchè l'opinione pubblica in Europa e in America da vent'anni a questa parte è molto più favorevole agli esercizi di Stato che non agli esercizi privati. Molteplici sono gli abusi e gli arbitrii di cui si rendono colpevoli le Società americane, specie col favorire ogni forma di monopolio e di *trust*. Nè ha potuto smuoverli la legge Nord-Americana del 1887, rimasta quasi inefficace. D'altra parte, è fatto notevole, che tutti i popoli e Stati giovani esigono esercizi di Stato. Il che è conseguenza della scarsità del capitale presso di loro e della tendenza monopolistica, a cui esso si ispira.

Ho sentito dire dall'onorevole mio amico Majorana che pochi Stati parlamentari accettano esercizi di Stato. Ma l'obiezione è affatto speciosa, perchè la differenza tra il Governo costituzionale ed il Governo di Gabinetto, non riguarda l'esercizio delle ferrovie, concerne le spese militari e la rappresentanza all'estero. Che del resto, le influenze parlamentari possono essere attenuate ed anche ridotte notevolmente da una Amministrazione autonoma, ugualmente possibile tanto coi Governi costituzionali quanto coi Governi di Gabinetto.

A tali aspetti favorevoli del problema dobbiamo aggiungere il fatto, che negli ultimi anni furono dimostrate e scoperte le leggi relative alla tarifficazione. Ora, queste leggi confortano assai più l'esperienza degli esercizi di Stato che quella dei privati.

Ma vi sono altresì aspetti sfavorevoli, mentre noi ci troviamo a sostenere l'esercizio di Stato senza che il Ministero abbia presentato nessuna proposta in qualsiasi senso. Quindi coloro che raccomandano lo esercizio governativo si trovano in una posizione sfavorevole perchè hanno tutte le obiezioni contro la loro tesi e viceversa non sanno quelle che possono essere sollevate contro le proposte ministeriali (*Benissimo!*).

Indipendentemente però dagli aspetti con cui si presenta oggi il dibattito dirò che

l'onorevole De Viti con la forma temperata, ma sobria e concisa, quale è suo costume di adoperare, ha fatto le più gravi obiezioni contro la tesi da me sostenuta. È mio obbligo quindi di riscontrarne il tenore.

Due premesse si trovano anzitutto nei concetti dell'onorevole De Viti. Egli dice: non sono termini antitetici il capitale ed il lavoro, ma l'imposta da un lato, i profitti ed i capitali dall'altra. Ora questa asserzione è in parte oppugnabile. Essa dipende dal voler considerare l'argomento sulla base d'una equazione di scambio, cioè sui termini di un problema di statica. Al contrario esso va posto ed approfondito in termini d'un problema dinamico, cioè tenendo conto delle fasi successive del fenomeno, che si considera. Posto il problema in tali condizioni all'imposta da un lato, ai salarii ed ai profitti dall'altro, conviene aggiungere un terzo: il prodotto. Ora quando io potrò dimostrare che il terzo termine, il prodotto, grazie all'esercizio di Stato può aumentare con più sicura intensità che l'esercizio privato, sarebbe tolto il dissidio che si affronta in condizioni di equilibrio, perchè l'incremento del prodotto impedisce che le eventuali differenze ricadano o a carico dei contribuenti o a carico dei consumatori o a carico dei lavoratori.

Una seconda premessa ha posta l'onorevole De Viti. Egli dice: lo Stato non è che il Governo, il prodotto della lotta fra le singole organizzazioni, esso rappresenta soltanto un interesse che ha trionfato. Ora mi permetta l'egregio amico che io gli dica, che questo è un concetto, in cui il liberismo antico va a braccetto con l'anarchia scientifica più moderna. (*Interruzioni*).

Perchè si dimentica che le trasformazioni successive della civiltà hanno fatto predominare nelle fasi diverse della evoluzione dello Stato il numero maggiore d'interessi legittimi. D'altronde i Governi rimangono al potere tanto più a lungo quanto più la loro azione tutela gli interessi dell'universale. Nè mi si opponga, che il protezionismo oggi prevale e trionfa. Il protezionismo è un interesse di classe e noi lo combatteremo... (*Interruzioni*).

Nè si può giudicare la condotta dello Stato da un solo momento della sua storia e sotto un solo suo aspetto. Conviene riferirsi ai successivi progressi conseguiti dalla vita dello Stato e non dimenticare quanto si è ottenuto di fronte al passato per insistere soltanto sugli ideali e sulle speranze dell'avvenire.

Non mi soffermo, su quanto dice l'ono-

revoles De Viti, che non gli risulta provato essere le tariffe italiane più alte di quelle degli altri paesi. Ciò è ormai riconosciuto da ognuno e perfino dalla stessa Commissione Reale.

Osserva altresì l'onorevole De Viti, che le tariffe devono pur sempre coprire un costo e non si può rivolgere sopra i contribuenti che una parte del costo. Ma su questo siamo d'accordo. (*Interruzioni*).

Soltanto non conviene dimenticare le condizioni speciali d'Italia, poichè essendo anche attualmente a carico dello Stato l'ammortamento e l'interesse del debito ferroviario, almeno per un qualche tratto di tempo non si ha da calcolare nel confronto con gli *attuali* esercizi sociali che il semplice costo dell'esercizio. Il che del resto rappresenta una inferiorità dell'odierno o di un futuro ordinamento ferroviario privato perchè lascia tutta l'ammortizzazione allo Stato!

Che se vi sono degli elementi artificiali di costo, quali la pressione del personale, l'esigenza delle forniture nazionali, siffatti elementi artificiali esistono così per l'esercizio di Stato come per l'esercizio privato. (*Interruzioni*).

Gli studi di questi ultimi venti anni hanno poi portato a concludere una tesi della massima importanza e cioè che riescono tanto più produttive quelle ferrovie, le cui tariffe non fanno che compensare le pure spese di esercizio.

Questa tesi è stata sostenuta e dimostrata specialmente dal Launhardt in quel suo famoso libro sulla formazione delle tariffe. Ora noi dobbiamo riconoscere, che si tende ad avvicinarsi assai più alle semplici e pure spese d'esercizio mercè l'esercizio di Stato che non cogli esercizi privati in quanto vi sono elementi di costo meno onerosi per quelli che per queste.

Anzitutto date due o più Società ci sono più spese generali d'impianto da pagare, che nell'esercizio governativo si risolvono in quelle d'una sola azienda. Mancano in questa i dividendi da pagare agli azionisti. Oltre a ciò per lo Stato abbiamo un esercizio perenne e quindi è dato di calcolare il periodo di ammortizzazione in un termine molto più lungo del periodo di ammortizzazione degli esercizi sociali.

E qui veniamo al nodo della questione. Ma è proprio vero che a formare le tariffe negli esercizi di Stato valgono i medesimi criteri che occorrono per le tariffe nell'esercizio privato?

Certamente no, perchè le prime sono ispirate ai criterii della economia pubblica, le seconde ai criterii dell'economia privata; per l'esercizio privato il costo non è che un minimo e si mira ad ottenere il maggior reddito netto, per l'esercizio di Stato il costo può essere il massimo e si mira anzitutto al rimborso delle spese; quindi la condizione dell'azienda di Stato è assai più favorevole di quella delle aziende private. Ed è così vera tale differenza di criterii che il modo con cui formano e si svolgono le tariffe negli esercizi di Stato è ben diverso da quello con cui si formano e si svolgono negli esercizi privati.

Perchè o le Società private, come dicevo prima, operano in paesi molto ricchi, in paesi di grande produttività e dopo un certo tempo acconsentono anche a ribassi di tariffe, per quanto e l'esperienza francese, e l'esperienza nord americana e quella inglese confermano quante lotte abbiano dovuto essere superate per ottenere consimili ribassi; o al contrario le Società operano in paesi poveri, e le difficoltà per il ribasso sono insormontabili in quanto le Società ferroviarie temono sempre che la perdita per la riduzione da concedersi non venga contrabilanciata dal maggior prodotto.

In ogni caso però poichè con gli esercizi privati si mira a conseguire il maggior prodotto nelle tariffe esse non sono graduate sul costo dell'esercizio, ma sul vantaggio che il consumatore riceve o si crede riceverà dall'esercizio privato. Quindi la massima specializzazione e complicazione delle tariffe, quindi l'adattamento alle condizioni del consumatore e al suo valore soggettivo, quindi l'esclusione di serie tariffe differenziali. Nell'esercizio di Stato invece vi è la massima uniformità, si cerca di utilizzare e di far retribuire il servizio secondo la capacità del carico, si mira a tener conto della diversa intensità del traffico diminuendo le tariffe quanto più si sviluppano i traffici, si cerca di aumentare la percorrenza media di un prodotto, perchè in questo aumento si trova un modo per sviluppare il prodotto stesso e così via.

Ma l'egregio collega ha opposto altresì essere una illusione, che lo Stato ribassi le tariffe, quasi che le alte tariffe dipendano dagli azionisti. Io torno a ripetere, che un esercizio di Stato, avendo dinanzi a sé una durata più lunga può consentire riduzioni e minorazioni che non possono consentire le Società private.

Ma, anche prescindendo da tale riflesso,

è proprio vero, che lo Stato sia nella condizione di un monopolista di fronte a Società private o non siano invece le Società in una condizione più monopolista di quella dello Stato? Lo Stato avrà sempre la concorrenza, debole, sì, ma l'avrà, della navigazione, sia di cabotaggio, sia fluviale. Al contrario nell'esercizio privato vi sarà sempre la possibilità di un accordo fra la Società di navigazione e le ferrovie. D'altra parte lo Stato, che ha minori elementi di costo dell'esercente privato, ha tutto l'interesse di fecondare il suo monopolio in modo che gli renda un maggior prodotto. In ciò il suo interesse monopolista si concilia col suo fine economico. Esso quindi ribasserà le tariffe per arrivare a ottenere, che l'esercizio divenga non solo una impresa commerciale, ma una fonte di rendite a favore dell'erario.

Nè mi si opponga, che lo Stato ha dimostrato, utilizzando fiscalmente le poste ed il telegrafo, di saper governare le tariffe soltanto con concetti fiscali e non con criterii economici (*Interruzioni*).

Certo che se dovessi difendere dall'accusa di fiscalità lo Stato italiano, non mi basterebbe l'eloquenza di Demostene (*Haritè*). Ma io resto sul terreno della quistione, e cioè sulla base dell'esempio invocato dall'onorevole De Viti delle poste e del telegrafo. Ora la posta e il telegrafo non sono comparabili all'esercizio ferroviario. Esse invero sono giunte al carattere di un'unica prestazione. I diritti, prima separati, sono diventati diritti unici; vi è un solo servizio ed un servizio uniforme. Lo Stato perciò non aveva la possibilità di tener conto della diversità delle prestazioni e quindi di assegnare alle diverse prestazioni diversi compensi. Il godimento, che si può assicurare ai consumatori della posta e del telegrafo è unico, mentre i godimenti, che si possono aspettare dai vari consumatori delle ferrovie, sono di diversa natura, e quindi è dato di farli retribuire diversamente da quanto possa essere ottenuto dal godimento postale o dal telegrafico. Quindi l'esempio di una industria non è paragonabile con l'esempio di un'altra.

Ma, si dice, e questa osservazione fu fatta dal collega Luzzatto e da altri, in fin dei conti noi possiamo dare allo Stato la facoltà di applicare le tariffe, che esso crede buone e remunerative ed in tal guisa si otterranno i vantaggi dell'esercizio privato, senza cadere nella responsabilità dell'esercizio di Stato. Ma anche questa tesi non è accettabile.

Come si può fare un largo sgravio quando l'amministrazione ferroviaria è in altre mani,

quando i conti devono essere dati da lei, quando lo stesso esercente può avere un interesse contrario al ribasso delle tariffe? Potrà un qualche esperimento esser fatto su taluna singola partita, ma ove lo Stato si riserbi lui la facoltà di regolare completamente le tariffe si giungerà a questo risultato. O lo Stato non troverà nessuna Società con cui fare simile contratto, o, se riuscirà a trovarla il contratto si farà a condizioni così onerose, che non varrà certamente la pena che egli assuma sì grande responsabilità. Finalmente io osservo, per quanto non si voglia credere ai dati statistici, che gli esercizi di Stato hanno fatto i maggiori ribassi di tariffe. Il Belgio nel 1856 ha accresciuto il tonnelloaggio dei trasporti del 106 per cento e le entrate del 49 per cento. Il collega Rubini ha detto che in Prussia le tariffe hanno avuto un carattere fiscale. Questa affermazione, me lo consenta l'onorevole Rubini, non è completamente esatta. (*Interruzione del deputato Rubini*.) Ha carattere fiscale, ma anche un carattere industriale. Ad ogni modo in Prussia le tariffe furono tenute alte fino al 1895 e ciò fu occasione al Kauffmann, così grande elogiatore del sistema francese, di farne analogo raffronto e censura al sistema prussiano. Ma dopo il 1895, siccome gli esercizi di Stato sono eminentemente correggibili, le tariffe si sono modificate tanto, che ora sono alquanto minori delle tariffe francesi. In Ungheria abbiamo avuto risultati, tali, che io non ci credevo, ma ho avuto modo di ottenere dall'onorevole Bodio un rapporto dell'ufficio di statistica di Buda-Pest, che porta risultati miracolosi. Si pensi che le persone trasportate, che nell'89 erano 6 milioni nel '900 sono arrivate a 34 milioni. I chilometri viaggiatori, che nell'89 erano di 345 milioni nel '900 sono arrivati a 1617 milioni.

Da ultimo c'è un fatto italiano, che non dobbiamo dimenticare, e cioè i risultati dell'esercizio economico. Non ci sono dati pubblici su questa parte, ma sappiamo da informazioni autorevoli, che di fronte a ribassi del 40 per cento, i prodotti sulle linee nelle quali l'esercizio economico ha avuto la sua attuazione si sono triplicati. Non parlo poi della questione finanziaria, perchè non voglio tediare la Camera. Il fatto è che ogni esercizio di Stato assicura alla finanza rendite cospicue. Nel bilancio del 1903 il Belgio ricava dalle ferrovie un avanzo di 72 milioni, la Prussia di 552 milioni, l'Austria di 41 milioni, la Russia di 124 milioni di rubli;

l'Ungheria poi che nell'89 aveva un avanzo di 9 milioni, adesso ha un avanzo di 53 milioni!

Ora io domando a me stesso: in Italia non abbiamo noi ragioni speciali per fecondare ancora più efficacemente la proposta dell'esercizio di Stato? Noi abbiamo forze motrici che sono utilizzabili, lo diverranno sempre più e riusciranno a diminuire le spese del combustibile per noi così grave. Ora questo elemento da calcolare non lo possiamo calcolare oggi: sarà tutto a favore dell'esercente quando esso avrà iniziato la attuazione della sua industria e non avremo più modo di porlo a nostro profitto. Consideriamo d'altronde quanto sieno onerose le nostre entrate tributarie, in cui andiamo cercando dei sottili sgravi di qualche milioncino. Qui invece ci si presenta un'azienda, la quale potrebbe anche riuscire remunerativa e largamente sì da consentirci una notevole riduzione delle comuni gravezze.

Non dimentichiamo infine il problema commerciale, che è gravissimo. Esso potrà trovare un elemento di soluzione utilissimo nel regolamento delle tariffe ferroviarie: ribassando notevolmente le tariffe ferroviarie si può anche trovare un mezzo più adatto per temperare gli errori o le difficoltà della politica commerciale... (*Interruzioni*).

Ma perchè dobbiamo noi italiani scontare tutte le colpe e non ottenere nessuna benemerita? Perchè non possiamo applicare le modificazioni introdotte dagli altri Stati? Non abbiamo forse risolte da cento anni a questa parte difficoltà ben maggiori di quelle affacciate dalla politica protezionista? E non abbiamo forse saputo sacrificare all'ideale unitario interessi e preminenze, che ci erano tanto gelosamente più care? (*Approvazioni*).

Vi è finalmente la questione del Mezzogiorno. Io, benchè non sia meridionale, credo fermamente che dal punto di vista dell'interesse del Mezzogiorno sia molto più utile che l'esercizio ferroviario sia un esercizio privato anzichè un esercizio di Stato.

**De Viti De Marco.** Lo Stato siamo noi. È un interesse particolare che prevale.

**Alessio.** Io penso che i concetti altruistici prevalgano anche nell'evoluzione dello Stato. E l'unità italiana, lo Stato italiano non ha sacrificato costantemente una serie d'interessi particolari? E questi sacrifici, che abbiamo fatti in altre condizioni, perchè non dovremo ripeterli ora, se ciò torna a vantaggio dell'unità italiana? (*Benissimo!*)

**De Viti De Marco.** Queste sono parole. (*Rumori — Interruzioni*).

**Alessio.** Ma che parole! Sono pensieri e sentimenti!

Al contrario preminenti ragioni politiche ed economiche confortano la tesi, che sia più favorevole al Mezzogiorno l'esercizio di Stato che non l'esercizio privato. In quello vi è invero la possibilità di far penetrare le correnti politiche, che dominano tutta la vita dello Stato mentre una grande Società di capitalisti rifletterà piuttosto le influenze dell'ambiente dove si svolge, da cui essa deriva.

E lo vediamo tutti i giorni nell'esercizio americano, nell'esercizio inglese. Sono sacrificati i centri secondari ai principali; i monopolisti ferroviari si concertano coi monopolisti dell'alcool, coi monopolisti del petrolio, dell'acciaio, ecc., a tutto danno della moltitudine di consumatori. È d'altronde naturale, che il capitalismo abbia un concetto molto più limitato dei propri compiti d'ordine pubblico che non lo abbia lo Stato.

D'altronde vi sono anche ragioni economiche. È stato detto: ma le derrate del Mezzogiorno essendo povere non possono sostenere le tariffe attuali. Ora ciò è a nostro favore, onorevole De Viti. È certo, che una Società privata non si curerà di trasformare a vantaggio di quelle derrate le sue tariffe perchè non ha interesse a farlo. Lo Stato invece può compensare con gli utili delle altre linee quanto perde sulle linee peggiori e ribassare le tariffe in modo che queste merci povere possano estendere la loro zona commerciale ed avere una espansione molto più estesa di quella che può consentire un esercizio privato.

Un altro concetto ha affacciato il collega De Viti nei riguardi della distribuzione orizzontale delle linee, su cui desidero soffermarmi. Egli ha suggerito di dividere l'esercizio fra varie Società, le quali invece che essere disposte secondo il consueto percorso longitudinale, sieno distribuite in varie zone e divise, per dir così, in modo orizzontale. Ora tale proposta estremamente pericolosa e affatto sconsigliabile nel suo concetto principale offre però taluni aspetti degni di essere presi in considerazione per quanto concerne la politica delle tariffe. Tale loro parziale attuazione però non è possibile che con l'esercizio di Stato. È intanto estremamente pericolosa, perchè il giorno che fosse attuata noi dovremmo elevare tante barriere doganali quante fossero le zone ferroviarie, in cui si dividerebbero le diverse

parti d'Italia. Non ci sarebbe più la possibilità di far percorrere, con eguali tariffe, le merci straniere in tutte le parti del paese. D'altra parte noi avremmo una condizione difficilissima, nella nostra concorrenza commerciale con la penisola Balcanica, concorrenza che si farà sempre più insistente nell'avvenire. Nè mancherebbero difficoltà per i trasporti da Londra a Brindisi. In una parola si presentano invincibili obiezioni, sia dal punto di vista politico che commerciale, che mi pare basti soltanto affacciare alla Camera perchè ne rimanga convinta.

Ma v'è un concetto giusto nella proposta dell'onorevole De Viti De Marco, ed il concetto giusto è questo: che, tenendo conto della diversità dello sviluppo economico del nostro paese, in un servizio di Stato, si possono consentire tariffe a zone, quando sia possibile istituirle in relazione alle diverse condizioni economiche del paese. Ciò che per le Società rappresenterebbe altrettante ragioni di dissidio e di pericolosa concorrenza potrebbe essere attuato da una amministrazione di Stato in guisa da evitare eventuali conflitti e da regolare i trasporti con un saggio che tenesse conto del maggiore o minor grado di inferiorità economica delle singole Provincie. E con ciò finisco, e ringrazio i miei colleghi della benevola attenzione con cui mi hanno ascoltato, rimettendomi per quanto concerne il carattere autonomo dell'amministrazione di Stato alle dimostrazioni offerte dall'onorevole Guicciardini.

Sul finire mi sieno concesse però due considerazioni di carattere generale, quasi in via di conclusione.

Questo Gabinetto, difendendo e promulgando la legge sulla municipalizzazione dei pubblici servizi, ha dato l'esempio di voler subordinare l'interesse privato all'interesse della universalità semprechè i servizi abbiano caratteri o tendenze monopolistiche. Io credo che, ove esso volesse ritornare alla politica degli esercizi privati agirebbe contro questo concetto, perchè non accetterebbe per lo Stato quanto ha ritenuto opportuno per i Municipi.

Un'altra osservazione debbo fare. Non dimentichiamo, che il programma della democrazia in Europa in questi ultimi tempi tende a mutare. L'onorevole Zanardelli, nel suo splendido discorso del 26 giugno 1876, ha dichiarato che ufficio della democrazia sia quello di ridurre le funzioni dello Stato, di diminuire la mole di interessi di cui esso viene caricato, di fare in modo che le fun-

zioni che esso va ad assumere sieno le minori possibili. Ora io penso che questo concetto si possa accettare per un ideale lontano, ma non per un ideale prossimo.

Certamente l'umanità ha sempre camminato in tal modo, che si accrescano le forze di educazione, d'azione, d'influenza dell'individuo sicchè egli possa far valere sempre più le proprie attitudini morali e materiali. Non possiamo però disconoscere, che il sistema della libertà economica ha abbattuto molte barriere, le quali nel passato proteggevano le facoltà individuali, per cui ora l'individuo si trova sopraffatto dal predominio d'interessi egoistici, che egli è impotente a debellare. Quindi il fatto del moderno collettivismo per cui l'individuo o si coalizza nelle associazioni o si fa forte dello Stato, per ricercarvi quella protezione che non trova, nè può trovare in sè stesso. Non sappiamo quanto potrà durare anche questo stadio della evoluzione economica e sociale. Certo ora essa risponde a grandi interessi legittimi, che è giusto appagare; nè a tale indirizzo può mancare l'Italia.

Troppo torpida vi è ancora la fibra del carattere, troppo assueta a piegarsi alle tradizioni la molla dei singoli interessi e troppo chiuse e ristrette le zone e gli ambienti nelle loro reciproche relazioni per non tentare di ridestare con l'azione vigorosa e diuturna degli organismi pubblici quanto il tornaconto privato non è capace che di conservare preoccupato soltanto che di sè stesso e non dei grandi compiti che si vorrebbero affidargli. Ed in tal parte dall'aspetto nazionale l'esercizio di Stato, risponde a quella ispirazione unitaria di cui vi ho parlato cominciando il mio discorso.

Nel secolo che oramai è decorso, la nazione italiana si è ispirata costantemente a fondare, a creare, a rafforzare sè stessa. Vi si è ispirata nel primo periodo quando i martiri nelle carceri e sui patiboli hanno idealmente presentita la patria futura. Vi si è ispirata la generazione successiva attuando sul campo di battaglia e nella vita politica quanto la generazione precedente aveva soltanto idealmente concepito. A questa azione della seconda generazione segue l'azione della terza, di quella alla quale apparteniamo. Ad essa spetta di distruggere le difficoltà opposte all'azione unitaria da elementi di carattere economico e sociale. Tale deve essere la nostra opera ed è nostro compito di atteggerla a così grande ed immortale ispirazione rispondente ai fini eminenti e supremi del nostro nobile;

del nostro illuminato paese. (*Vive approvazioni* — *Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

**Presidente.** Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

### Interrogazioni e interpellanze.

**Presidente.** Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande di interrogazione.

**Del Balzo, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri delle poste e dei telegrafi e del tesoro su le ragioni del ritardo frapposto alla presentazione del disegno di legge per l'approvazione delle convenzioni passate fra lo Stato e varie amministrazioni comunali per la costruzione di edifici postali, ritardo che rende impossibile l'inizio di lavori urgenti nella stagione propizia, dannoso ai Comuni contraenti, ed a numerose categorie di operai mancanti di lavoro.

« Gustavo Chiesi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro del tesoro per conoscere se, in adempimento di ripetute promesse, intenda presentare il progetto di sistemazione in pianta stabile degli impiegati straordinari delle Avvocature erariali, Delegazioni del tesoro e Intendenze di finanza.

« Rispoli. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per conoscere quando intenda disporre l'inizio dei lavori per le banchine nel porto di Castellammare di Stabia.

« Rispoli. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica sulla nomina di professore straordinario per la cattedra di ginecologia teoretica nella Università di Napoli.

« Mirabelli. »

**Presidente.** Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Domani alle 11 sono convocati tutti gli uffici. Alle 14 seduta pubblica.

La seduta termina alle 18.55.

*Ordine del giorno per la seduta di domani*

1. Interrogazioni.

2. Seguito della discussione della seguente mozione:

La Camera, ritenuto l'obbligo nel Governo di denunziare in termine le vigenti

Convenzioni ferroviarie, lo invita a non assumere impegni di sorta per il futuro assetto dell'esercizio ferroviario prima di aver sottoposto, nel più breve tempo possibile all'approvazione del Parlamento i criteri e le norme a cui tale esercizio dovrà essere informato.

Pantano, Guerci, Nofri, Garavetti, Chiesi, De Marinis, Credaro, Mazza, Zabeo, Gattorno, Valeri, Battelli, Raccuini, Carlo Del Balzo, Altobelli, Marcora, Pavia, Pennati, Barzilai, Rispoli, Silva, Colajanni, Albertelli, Turati, Sanarelli, Vallone, Basetti, Andrea Costa, Varazzani, Palatini, Lollini, Berenini, Spagnoletti, Taroni, Todeschini, Cabrini, Socci, Caratti, Sacchi, Bissolati, Pellegrini, Pala, De Cristoforis, Rampoldi, Caldesi, Pansini, Mirabelli.

3. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1903-904. (242).

4. Convenzione per l'assetto e il miglioramento dell'Università di Pisa e dei suoi stabilimenti scientifici. (197)

5. Convenzione preliminare per l'assetto e il miglioramento della R. Università di Padova. (198)

6. Tassa di bollo sulle ricevute di stipendio rilasciate dagli impiegati governativi e delle pubbliche amministrazioni a favore dell'Istituto nazionale per gli orfani degli impiegati. (263)

7. Della riforma agraria. (147)

8. Ammissione all'esercizio professionale delle donne laureate in giurisprudenza. (105)

9. Modificazioni al libro I, titolo V, capo X, del Codice civile, relative al divorzio. (182)

10. Modificazione dell'articolo 85 del testo unico della legge sulle pensioni militari approvato con Decreto 21 febbraio 1895, n. 70. (106) (*Urgenza*)

11. Monumento nazionale a Dante Alighieri in Roma. (142)

12. Modificazioni alla legge 6 luglio 1862 sulle Camere di Commercio. (103)

13. Abrogazione dell'articolo 68 della legge 2 luglio 1896, n. 254, sull'avanzamento nel Regio Esercito modificata con leggi 6 marzo 1898, n. 50, 3 e 21 luglio 1902 numeri 247 e 303. (282)

14. Aggiunte alla legge sull'igiene e sanità pubblica (Igiene nelle scuole). (151)

15. Assegno in favore della Casa Umberto I. dei veterani ed invalidi delle guerre nazionali in Turate. (269)

16. Modificazioni alla Tabella n. XIV degli ufficiali del Corpo veterinario militare del testo unico delle leggi sull'ordinamento del R. Esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra, approvato con R. Decreto 14 luglio 1898, n. 525 modificato con legge 7 luglio 1901 e 21 luglio 1902 n. 285-303. (281). *(Approvato dal Senato)*.

17. Indennità ai superstiti della campagna dell'Agro Romano. (271)

18. Approvazione del contratto di permuta di parte dell'edificio di S. Giacomo con parte dell'edificio di Monteoliveto, in Napoli stipulato tra il Demanio e il Municipio di Napoli. (291)

19. Convenzione con la Società della Navigazione generale italiana per la transazione amichevole di varie vertenze concernenti il cessato esercizio della ferrovia di Tunisi-Goletta, mediante la cessione allo Stato di terreni già di pertinenza di detta ferrovia ed adiacenti all'edificio scolastico « Asilo Garibaldi » in Tunisi. (257).

20. Riduzione di tassa pei pacchi contenenti gli abiti borghesi che i coscritti ed i richiamati sotto le armi spediscono alle loro famiglie (293).

21. Bollatura dei barili romani (270).

22. Sul contratto di lavoro (205).

23. Esenzione delle guardie di città dalla ritenuta in conto Tesoro (322).

24. Costruzione di un secondo piano nell'edificio universitario già dei Benedettini in Catania (314).

25. Provvedimenti contro la Diaspis pentagona (307). *(Approvato dal Senato)*.

26. Disposizioni relative alla proclamazione dei consiglieri comunali e alla rinnovazione ordinaria dei Consigli comunali e provinciali (285). *(Approvato dal Senato)*.

27. Autorizzazione di spesa per adattamento e ricostruzione di edifici demaniali in Catanzaro e in Cosenza e approvazione di vendita del fabbricato detto « Seminario Vecchio » al comune di Catanzaro (337).

28. Autorizzazione di spese occorrenti alla costruzione della stazione internazio-

nale di Domodossola, all'impianto del servizio di trazione nella stazione di Iselle, e alla costruzione degli uffici davanti alle stazioni di Preglia, Varzo ed Iselle (ferrovia Domodossola-Iselle) (315).

29. Disposizioni speciali per la chiamata della leva marittima delle classe 1883 (439).

30. Miglioramenti di alcune linee di navigazione esercitate dalle Società della Navigazione generale italiana, Puglia, e Siciliana (351).

31. Provvedimenti per la sistemazione finanziaria dell'Amministrazione provinciale di Napoli (353).

32. Aumento degli stipendi minimi legali degli insegnanti delle scuole elementari, classificate, e parificazione degli stipendi medesimi agli insegnanti d'ambo i sessi (161).

33. Modificazioni alle tariffe postali (335).

34. Approvazione dell'assegnazione straordinaria di lire 5,391,000 da iscriversi nei bilanci dei Ministeri della guerra e della marina per l'esercizio finanziario 1903-904 per le spese della spedizione militare in Cina (312 e 312-bis).

35. Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1902-1903 (295-bis).

36. Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1902-903 (347).

37. Approvazione di nuove e maggiori assegnazioni per lire 100,550 e di diminuzioni di stanziamento per lire 50,550 su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1903-904 (346).

*Ordine del giorno per le tornate mattutine.*

*Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1903-904.*

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Direttore degli Uffici di Revisione e Stenografia*