

CCX.

## TORNATA DI GIOVEDÌ 28 MAGGIO 1903

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

## INDICE.

	<i>Pag.</i>
<b>Disegni di legge (Presentazione):</b>	
Bilancio del fondo per l'emigrazione (MORIN).	8231
<b>Esercizio ferroviario (Seguito della discussione della mozione Pantano).</b>	8211
CARMINE.	8231
NOFRI.	8220
RAVA.	8242
RICCIO.	8211
<b>Interrogazioni:</b>	
Cassa di previdenza per gli operai e Società italiana di beneficenza di Trieste:	
BACCELLI A. (sotto-segretario di Stato).	8201
FULCI N. (sotto-segretario di Stato).	8205
RIZZO.	8205
Condizioni della chiesa di Polenta:	
CORTESE (sotto-segretario di Stato).	8206-11
RAVA.	8206
Alpeggio del bestiame:	
BRUNIALTI.	8207
RONCHETTI (sotto-segretario di Stato).	8206
Divieto di pubbliche conferenze in provincia di Modena:	
AGNINI.	8209
RONCHETTI (sotto-segretario di Stato).	8208
Navigazione sul Tevere:	
NICCOLINI (sotto-segretario di Stato).	8210
SANTINI.	8210
<b>Proposte di legge (Lettura):</b>	
Nomina dei professori straordinari (BATTELLI).	8203
Abolizione del Tribunale Supremo di guerra e marina (PESCIOTTI).	8203
<b>Relazioni (Presentazione):</b>	
Variazioni nel bilancio di agricoltura (CASCIANI).	8220
Bonificazione dell'Agro romano (CHIMIRRI).	8231
Restaurazione e conservazione dei monumenti di Venezia (PINCHIA).	8234
<b>Osservazioni e proposte:</b>	
Lavori parlamentari:	
PRESIDENTE.	8253
TARONI.	8253
ZANARDELLI (presidente del consiglio).	8253

La seduta comincia alle ore 14,5.

Podestà, segretario, legge il processo verbale della seconda tornata di ieri che è approvato.

## Lettura di proposte di legge.

Presidente. Prego l'onorevole segretario di leggere le proposte di legge di iniziativa parlamentare, che gli Uffici hanno ammesso alla lettura.

Podestà, segretario, legge:

**Proposta di legge d'iniziativa dei deputati Pescetti, Majno, Morgari, Barbato, Turati, Vazzani, Ciccotti, Noè e Nofri. « Abolizione del tribunale supremo di guerra e dell'ufficio dell'Avvocatura generale militare.**

## Art. 1.

Sono soppressi il Tribunale supremo di guerra e marina ed il relativo ufficio della Avvocatura generale militare.

## Art. 2.

Le attribuzioni del Tribunale supremo di guerra e marina, stabilite dalle leggi penali militari, sono devolute alla Corte di cassazione di Roma (prima sezione penale).

## Art. 3.

Le funzioni del Tribunale supremo di guerra e marina, riguardanti le violazioni della legge che regola i matrimoni militari, sono affidate ai Consigli divisionali di disciplina militare.

## Art. 4.

La conoscenza delle pratiche relative a doti militari spettante al Tribunale supremo di guerra e marina è deferito alle Corti di Appello, in sede di camera di Consiglio, coi criteri della competenza territoriale.

## Art. 5.

Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie a questa legge.

Il governo darà, con decreto reale, entro due mesi dalla pubblicazione della presente legge, le disposizioni necessarie per la sua attuazione.

**Proposta di legge d'iniziativa dei deputati Battelli, Celli, Credaro.**

## Art. 1.

La nomina a professore straordinario è sempre fatta in seguito a concorso.

Il concorso sarà giudicato da una Com-

missione di almeno cinque membri nominati secondo le norme che verranno stabilite per regolamento.

Il risultato del concorso è valido per l'università e la cattedra per cui fu bandito.

Il numero degli eleggibili, in ordine di merito, non potrà mai oltrepassare il numero dei posti, che alla chiusura del concorso risultino disponibili per la stessa cattedra nelle università del Regno, e soltanto su parere conforme delle rispettive Facoltà, i detti posti vacanti potranno essere, entro l'anno dal termine dell'ultimo concorso, occupati dagli eleggibili.

#### Art. 2.

I professori straordinari potranno chiedere di essere promossi ad ordinari purchè:

1° abbiano esercitato senza interruzione almeno per tre anni scolastici l'ufficio di professore straordinario;

2° dimostrino con nuovi lavori stampati la loro operosità scientifica e forniscano le prove della loro abilità didattica;

3° in ogni singolo caso, il ministro, sentito il Consiglio superiore, riconosca che si tratti di una cattedra importante per gli studi della rispettiva facoltà.

Il giudizio sul merito dei candidati sarà affidato ad una Commissione nominata ai sensi del 2° comma dell'art. 1.

#### Art. 3.

Sono aboliti gli articoli 89 e 90 della legge 13 novembre 1859, n. 3725, e gli articoli 28, 29, 30 della legge 16 febbraio 1861 sulla istruzione pubblica nelle Province napoletane.

**Presidente.** Si stabilirà poi il giorno per lo svolgimento di queste proposte di legge.

#### Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia l'onorevole Bertetti di giorni 6; per ufficio pubblico l'onorevole Rebaudengo di giorni 6.

(Sono conceduti).

#### Interrogazioni.

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

La prima interrogazione inscritta nell'ordine del giorno è quella dell'onorevole Rizzo Valentino ai ministri degli affari esteri e dell'agricoltura, industria e commercio « sull'erronea interpretazione che il Governo

austriaco avrebbe dato alla Cassa italiana di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai, considerandola come Società di assicurazione e vietando alla Società italiana di beneficenza di Trieste di esercitare le funzioni di sede secondaria della Cassa stessa. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

**Baccelli Alfredo,** *sottosegretario di Stato per gli affari esteri.* La Cassa Nazionale per l'invalidità e la vecchiaia dei lavoratori, desiderando operare anche fuori del territorio del Regno, incaricò la Società di beneficenza di Trieste di raccogliere le iscrizioni dei cittadini italiani che colà dimorano.

La società di beneficenza di Trieste accettò di rappresentare la Cassa nazionale, ma per avere la facoltà di rappresentarla, dovette modificare il suo statuto in omaggio alle disposizioni della legge del 1867.

Le modificazioni dovettero essere presentate, come la legge dispone, alla imperiale Luogotenenza; questa però non le approvò perchè ritenne che la Cassa nazionale per l'invalidità e la vecchiaia dei lavoratori fosse una Cassa di mutua assicurazione e quindi, in forza della legge del 1873, dovesse operare sulla base e secondo le norme delle leggi vigenti nell'Impero Austro-Ungarico per le società commerciali anche a scopo di assicurazione.

Contro questo decreto dell'autorità locale, la stessa legge del 1867 dà facoltà di ricorrere all'autorità centrale, cioè al Ministero dell'interno, nel termine di sessanta giorni. E questo ricorso la Società di beneficenza di Trieste ha già avanzato, facendo rilevare come essa operi soltanto presso cittadini italiani e non presso cittadini dell'Impero Austro-Ungarico; come la Cassa nazionale di previdenza non abbia scopi di lucro, ma soltanto scopi di previdenza sociale; ed infine come non sia neanche vero che essa sia una Società di mutua assicurazione, poichè non trae i fondi per il pagamento delle pensioni soltanto dalle contribuzioni annue dei soci iscritti, ma li trae anche da altre fonti, che sono ad essa state attribuite dallo Stato, appunto per l'alto scopo di previdenza sociale cui mira la Cassa medesima. Si tratta quindi di una vera e propria funzione di Stato.

Ora il ricorso pende innanzi al Ministero dell'interno a Vienna: la decisione di quell'autorità sarà conforme alla legalità ed alla giustizia. *(Bene!)*

**Presidente.** Desidera parlare l'onorevole

sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio?

Fulci, *sotto-segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Pochissimo ho da aggiungere a quanto ha detto il mio collega sotto-segretario di Stato per gli affari esteri, soltanto mi preme di dire all'onorevole Rizzo che la società di Trieste non si è ancora rivolta al Ministero di agricoltura e commercio; ma qualora essa vi si rivolgesse, noi daremmo tutti gli schiarimenti, le delucidazioni e quindi l'appoggio che merita una società così altamente filantropica.

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

Rizzo. Ringrazio gli onorevoli sotto-segretari di Stato Baccelli e Fulci delle dichiarazioni fatte e specialmente dell'annuncio che il Governo appoggerà il ricorso della società di beneficenza di Trieste. È evidente, per quanto si può arguire dalle disposizioni della legge del 1901, che la Cassa nazionale di previdenza per gli operai italiani non è società di assicurazione e non lo è anche se si volesse stiracchiare, sofisticare sull'art. 29 il quale darebbe facoltà al Governo di promulgare alcune disposizioni per Decreto Reale, dirette anche a funzioni assicuratrici. Evidentemente, come ha notato l'onorevole sotto-segretario di Stato per gli affari esteri, la Cassa nazionale di previdenza è una società niente affatto di assicurazione nel senso giuridico di questa parola. Tutti sappiamo come essa è costituita, quali sono le fonti da cui trae i suoi redditi, mentre la legge che l'ha costituita è forse l'unica legge sociale da considerarsi sorta dall'accordo di tutti i partiti. Proprio in questo momento io leggevo in una rivista, la quale certamente non ha mai lodato, io credo, le leggi italiane, leggevo nella *Civiltà Cattolica* una lode alla legge sulla Cassa di previdenza degli operai italiani.

Quella legge fu sostenuta in pubblico da uomini di tutti i partiti; fuori del Parlamento ebbe propaganda per opera di uomini appartenenti a tutte le frazioni parlamentari e nel Parlamento si possono citare i nomi degli onorevoli Cottafavi, Nofri, Luzzatti che fecero in proposito splendidi discorsi come egli soltanto sa farne, ed io pure aggiunsi la modesta opera mia, con discorsi che ho fatti nei Comuni del mio Collegio, con l'intervento anche di sacerdoti che per tanto benefica opera non mancarono di prestarsi con lodevole spontaneità.

Potrei citare le circolari dell'arcivescovo di Cagliari e quella del vescovo di Lecce ed altre pure per dimostrare che quella della Cassa nazionale fu, sin dall'origine, una istituzione che proprio nulla ha di politico nel senso partigiano della parola, mentre essa ha scopi eminentemente sociali e di pura beneficenza. Quindi io in verità ho, prima di tutto, molti dubbi sullo scrupolo da cui la Società di beneficenza di Trieste fu indotta a chiedere le modificazioni del suo statuto per fare opera di raccolta delle offerte dei regnicoli, i quali, come l'onorevole sotto-segretario sa, appartengono in gran parte a quell'emigrazione temporanea che si raccoglie a Trieste, nella Dalmazia e in tutti i paesi del littorale. Sono circa 25 mila operai emigrati temporanei che appartengono a varie Province italiane; ve ne sono moltissimi del Veneto, molti degli Abruzzi e di Rimini, i quali probabilmente erano già iscritti alla Cassa nazionale di previdenza prima di uscire dal Regno, e dopo naturalmente hanno continuato le loro operazioni con la Società di beneficenza di Trieste, la quale, ripeto, ha avuto lo scrupolo di richiedere le modificazioni dello statuto. Probabilmente, questo scrupolo avrà eccitato altri scrupoli da parte della Luogotenenza di Trieste. Ad ogni modo a me non resta che prendere atto con soddisfazione del ricorso che la Società di Trieste inviò al Governo centrale di Vienna, ma soprattutto poi dell'appoggio che in nome del Governo italiano hanno promesso i due sotto-segretari di Stato al ricorso della Società stessa.

Non ho bisogno di ricordar loro che l'onorevole Zanardelli, capo del Gabinetto, è benemerito di questa Cassa di previdenza, alla quale egli si è onorato di aver apposto il suo nome, come reggente il Ministero di agricoltura e commercio. Io quindi sono sicuro che il loro appoggio avrà i risultati che dobbiamo augurarci nell'interesse dell'istituzione e dei nostri concittadini emigrati in Austria.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole De Amicis al ministro dei lavori pubblici « sul servizio ferroviario da Roma a Castellammare Adriatico e da Roma a Cajanello. » Non essendo presente l'onorevole De Amicis, la sua interrogazione si intende ritirata.

Viene dopo l'interrogazione degli onorevoli Rava e Comandini al ministro dell'istruzione pubblica « sulle condizioni della

storica chiesa di Polenta e sui restauri che sono richiesti. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di parlare.

**Cortese**, *sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Io non ho bisogno di ricordare al collega Rava, perchè egli lo sa meglio di me, che il Ministero dell'istruzione pubblica per i lavori più urgenti ha già concesso alcuni sussidi per la complessiva somma di lire 1,500. Per i lavori di ripristino poi l'ufficio regionale si è incaricato, d'accordo col ministro della pubblica istruzione, di redigere un'apposita perizia.

Anche per questi lavori il Ministero concederà un sussidio.

Affinchè però questo sussidio sia in una misura più larga di quello che normalmente non sarebbe consentita dal ristretto capitolo del bilancio, io ho avuto questa mattina una conferenza col ministro del tesoro ed ho ragione di credere che questa conferenza approdi ad un risultato pratico nel senso desiderato dall'onorevole interrogante.

**Presidente**. L'onorevole Rava ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato.

**Rava**. Ringrazio, anche a nome del mio collega e amico personale Comandini, l'onorevole sotto-segretario di Stato delle confortanti parole che ha voluto dirci rispetto ad una questione che interessa grandemente il problema della cultura nazionale.

Io sono lieto delle buone intenzioni e delle promesse dell'onorevole sotto-segretario di Stato che si è persino recato a commuovere, o meglio a tentare (*Si ride*) il ministro del tesoro. Io non farò un discorso sulla chiesa di Polenta, perchè tutta la Camera sa che quella chiesa occupa un posto insegna nella storia d'Italia, perchè in quella chiesa Dante si ispirò forse al canto della *Divina Commedia*, in cui la triste storia dei Polentani si sublima in un dramma d'amore.

Ricorderò solo un aneddoto. Quando per quello spirito di rinnovazione che invase per un certo periodo alcune amministrazioni locali, si pensò di distruggere e rifare quella chiesa, nel Consiglio provinciale di Forlì, Aurelio Saffi, che mi onoro di ricordare come mio maestro di diritto nella Università di Bologna, esclamò: Quale italiano non vorrà conservata e onorata la chiesa dove pregò l'alta anima di Dante? E la chiesa fu salva. Non ho bisogno di ricordare ai colleghi la meravigliosa e dolce poesia con

cui Giosuè Carducci ha voluto quasi chiudere il ciclo della sua grande vita di poeta, dando alla letteratura nostra una preghiera « l'Ave Maria » che supera quella di Byron e facendo rivivere la storia nostra, e ricordando (ho qui l'ode) le campane con un impeto lirico che ha fatto dimenticare Schiller.

Confido dunque che il Governo del mio paese vorrà con ogni cura salvare quel monumento. (*Approvazioni*).

**Niccolini**, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. Domando di parlare.

**Presidente**. Parli.

**Niccolini**, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. Quando è stata letta l'interrogazione dell'onorevole De Amicis io stavo parlando con alcuni colleghi e non ho potuto subito dichiarare all'onorevole presidente che, per accordi precorsi con l'onorevole interrogante, si era stabilito che avrei chiesto che venisse differito lo svolgimento dell'interrogazione stessa. Mi permetto di pregare l'onorevole Presidente che non dichiari ritirata l'interrogazione dell'onorevole De Amicis inquantochè l'onorevole collega non si è trovato presente alla Camera dopo gli accordi precedentemente presi con me.

(*L'onorevole sotto-segretario di Stato parla rivolto alla Presidenza*).

**Voci**. Parli alla Camera.

**Niccolini**, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho chiesto che non fosse dichiarata ritirata, ma fosse semplicemente rimandata l'interrogazione dell'onorevole De Amicis perchè, quando essa è stata letta, io stavo parlando con alcuni colleghi, e non ho potuto chiedere che, per accordi precorsi con l'onorevole De Amicis, lo svolgimento di questa interrogazione fosse rimandato al 2 giugno.

**Presidente**. Sta bene.

L'onorevole Brunialti ha interrogato il ministro dell'interno « sulle disposizioni della circolare 1° corrente del prefetto di Vicenza, circa l'alpeggio del bestiame. »

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

**Ronchetti**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. La circolare del prefetto di Vicenza circa l'alpeggio del bestiame, alla quale allude l'interrogazione dell'onorevole Brunialti, non è che la riproduzione di un'altra circolare che fu emanata dal Ministero dell'interno, intorno alle disposizioni necessarie per l'alpeggio e per il commercio in genere del bestiame coll'estero.

Il Ministero dell'interno si preoccupò della necessità di dare disposizioni molto precise per mantenere aperte le frontiere al nostro bestiame che si manda all'estero, specialmente nelle malghe trentine e per assicurare il nostro paese dalla introduzione di bestiame affetto da malattie contagiose. La sua preoccupazione era tanto maggiore in quanto che ricordava i lamenti degli allevatori di bestiame per i danni loro derivati dagli ostacoli che si frapponevano dagli Stati a noi confinanti all'introduzione del nostro bestiame e dalle diffidenze che avevano al trasporto di esso, non ritenendo che noi sapessimo dare sufficienti garanzie di immunità da malattie contagiose.

Ad ottenere che si togliessero di mezzo tali ostacoli e si dissipassero tali diffidenze, in particolare da parte dell'Austria-Ungheria (perchè l'alpeggio delle nostre mandrie si esercita specialmente nelle malghe del Trentino), credette di assumere senz'altro direttamente il servizio di polizia sanitaria affidandolo a propri veterinari. Ed è così che riuscì ad assicurare al nostro bestiame una relativa libertà di valico delle frontiere estere. Questi veterinari, che vengono mandati o chiamati direttamente dal Governo, a sue spese, hanno tutta la responsabilità della polizia e hanno i mezzi per esercitarla.

Chi vuole esportare bestiame o mandarlo soltanto per l'alpeggio, nel Trentino, deve presentarne la domanda, alquanti giorni prima, al prefetto della Provincia in cui si trova; il veterinario governativo visita il bestiame, lo marca e rilascia il certificato di sanità, ove è riprodotto il marchio apposto a ciascuna bestia.

È contro questa marcatura, che insorgono alcuni proprietari. Ma insorgono a torto: perchè soltanto con questo metodo della marcatura, è possibile di accertare la identità del bestiame che viene effettivamente esportato. Ed è specialmente per quest'obbligo del marchio, che viene riprodotto nel certificato di visita sanitaria, che, come già dissi, l'Austria-Ungheria ha receduto da molte disposizioni proibitive dell'ammissione del nostro bestiame nei suoi Stati.

I proprietari, anzichè protestare contro gli ordini da noi dati, dovrebbero volentiersamente accettarli e rigorosamente obbedirli, perchè tutelano i loro interessi. Ciò è del resto riconosciuto da molti di coloro che giudicano con serenità le misure da noi prese.

Io non credo che l'onorevole Brunialti possa ritenere vessatorie le nostre disposizioni, tanto più che dappoi non è stabilito al confine che il controllo fra le risultanze del certificato del veterinario governativo e quelle apparenti da una visita sommaria della mandria che esce dai nostri confini per andare all'estero. Quanto fu stabilito, lo fu, ci si permetta di insistere su questa affermazione, nei limiti dell'assoluta necessità, solo per assicurare l'alpeggio e la libertà del commercio del nostro bestiame.

**Presidente.** L'onorevole Brunialti ha facoltà di dire se sia, o no, soddisfatto della risposta ricevuta.

**Brunialti.** Sono dolente di non potermi dire soddisfatto delle notizie date dall'onorevole sotto-segretario. La Camera ricorda come, tutti gli anni, pur troppo, questa questione dell'alpeggio del bestiame le ritorni davanti; ed io devo riconoscere come l'Austria, in grazia delle buone disposizioni adottate dal Governo italiano, ha mitigato i suoi ingiusti rigori i quali, sotto pretesto della igiene sanitaria, la inducevano a violare apertamente i trattati speciali per l'alpeggio del bestiame.

L'anno scorso l'Austria richiedeva nientemeno che il bestiame in partenza per l'alpeggio venisse prima visitato nel luogo di origine e poi, alla distanza di otto giorni, venisse sottoposto ad un'altra visita accompagnata dalla bollatura. Dopo questa visita il bestiame ne doveva subire un'altra, che a ragione l'onorevole sotto-segretario di Stato chiama visita di controllo e che ha luogo al confine del Regno.

Quest'anno invece l'Austria, ripeto, per le buone disposizioni del nostro Governo, ha revocato i rigori dell'anno precedente, dichiarando essere sufficiente che coloro che portano il bestiame all'alpeggio si attenano alle norme della notificazione distrettuale del 25 aprile 1901. Ora questa notificazione esige bensì la bollatura del bestiame, ma questa bollatura è richiesta con questa sola condizione, che il bestiame che esce, rientri nel Regno: perchè, evidentemente, in caso diverso, si tratterebbe di esportazione e non di alpeggio. Io quindi privatamente avevo chiesto al Governo di mantenere questa bollatura di controllo al confine, ma di sopprimere la bollatura nel luogo di origine.

La bollatura nel luogo di origine poteva servire negli anni passati, lo dichiaro adesso, per darla ad intendere all'Austria; perchè non c'è nessuno che attribuisca una certa

serietà alla visita di migliaia e migliaia di bovini che sono esaminati da un veterinario che li vede passare dinanzi a sé, senza guardare bene la lingua, le zampe e tutte le altre parti di questi animali. Nè mi si venga a dire che questa visita sia seria. È dunque una inutile vessazione che si vuole mantenere a danno di coloro che conducono il bestiame all'alpeggio.

La visita dei veterinari locali ed il bollettino settimanale che i veterinari locali sono costretti a mandare al Ministero dell'Interno e che fa fede della sanità del bestiame, dovrebbero essere più che sufficienti. Se si vuole la visita, si è perchè (e mi duole di dover denunciare al Governo gli abusi che si manifestano in questo servizio) questi veterinari impongono una tassa di 10 centesimi, che nessuna legge stabilisce, per ogni capo di bestiame che essi si danno l'aria di visitare. Oltre di questo, i grandi proprietari che hanno mandre numerose da condurre al confine, debbono ricorrere purtroppo ad altri mezzi perchè il bestiame sia visitato sommariamente e possa essere instradato al confine, senza ritardo.

Io quindi riconosco che questa visita sia necessaria nei luoghi dove ci possa essere il sospetto di malattia, ma il volerla praticare dappertutto si può ritenere una vera offesa contro i veterinari consorziali, che esistono in tutte le Province venete e che provvedono, con le loro dichiarazioni, a garantire la salute del bestiame.

Riconosco che i minori rigori dell'Austria sono dovuti alle migliorate condizioni sanitarie del nostro paese, ma io invoco dal Governo Italiano che non si mantengano inutilmente dei rigori che l'Austria più non esige, perchè in caso diverso, i nostri produttori di bestiame avranno ragione di dire che il nostro Governo è più rigoroso dell'austriaco. Provveda invece il Governo italiano a far sì che, come si ammette la libera esportazione dei bovini, si ammetta anche quella dei suini; perchè se si comprende che l'Austria non voglia i suini, perchè ha i suoi di Croazia, noi abbiamo tuttavia dei trattati di commercio che il Governo deve far rispettare (*Bene!*).

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Agnini al ministro dell'interno. « sulla legalità dei decreti emessi dai sindaci di Bomporto e di San Prospero, in provincia di Modena, che proibiscono pubbliche conferenze. »

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

**Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno.** Il sindaco di San Prospero, comune della provincia di Modena, era in questi ultimi tempi vivamente preoccupato per le agitazioni suscitate nel Comune dalle conferenze di un professore di parte socialista, che vi si recava assai di sovente e che, secondo quel che ci si assicura autorevolmente, non solo eccitava all'odio fra le classi sociali, ma spingeva, aizzava i contadini contro determinati proprietari. In tale condizione di cose, considerando che da una simile iracunda propaganda l'ordine pubblico era minacciato, quel sindaco pubblicava un'ordinanza, con la quale proibiva in blocco tutte le conferenze che questo signor professore volesse fare per l'avvenire nel suo Comune. Il conferenziere non si diede per altro per vinto, e, per eludere quell'ordinanza, si appigliò al partito di tenere le sue conferenze nel territorio del vicino comune di Bomporto, in un punto vicino anche a quello di San Prospero, dal quale era stato mandato in esilio. Ma il sindaco del nuovo Comune non gli si mostrò più benevolo del suo confratello e pubblicò una ordinanza eguale a quella del sindaco di San Prospero, interdicensi quindi di poter fare pubbliche conferenze anche a Bomporto.

Ora l'onorevole Agnini mi domanda se creda che queste proibizioni di pubbliche conferenze, vitanaturalmente durante, di un determinato conferenziere, siano conformi alla legge. A questa domanda è troppo evidente che io non ho che una sola chiarissima risposta a dare: no, non le credo conformi alle nostre leggi. Io riconosco che quei sindaci avevano il diritto di proibire... (*Interruzione e denegazioni all'estrema sinistra*).

Come no?

... di proibire una pubblica conferenza che fosse stata loro denunciata, a tenore dell'articolo 1 della legge di pubblica sicurezza, per ragioni di ordine pubblico.

Questo diritto fu sempre proclamato e difeso dall'attuale Ministero; ma non posso ammettere che questo diritto sia così illimitato da poter interdire a perpetuità ad un cittadino di tener pubbliche conferenze in un determinato Comune. Peggio, è appena necessario di dirlo, quando le conferenze non fossero in luogo pubblico ma in un luogo chiuso o soltanto aperto al pubblico. Nessun diritto di divieto spetta all'autorità politica ove si tratti di conferenza in luogo

chiuso, ed anzi nessun diritto neppure di intervento per ragioni di sorveglianza: nessun diritto di divieto preventivo, neppure quando si tratti di conferenze in luogo chiuso ma aperto al pubblico, ma solo diritto di fare uso di intervento e di sorveglianza dell'adunanza, se vi accadano manifestazioni sediziose e delittuose, con la denuncia degli autori all'autorità giudiziaria.

Tale la teoria e la pratica dell'attuale Ministero in materia di diritto di riunione; ed io mi auguro che ottenga il plauso dell'onorevole Agnini, se non di tutti i colleghi di quella parte della Camera, avendo udito contestare il diritto del Governo, anche per ragioni supreme e constatate di ordine pubblico, di impedire una riunione in luogo pubblico.

*Una voce all'Estrema sinistra.* Citi l'articolo di legge che gli conceda questo diritto.

**Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno.** L'articolo 32 dello Statuto, secondo l'interpretazione dei più; l'articolo 1 della legge di pubblica sicurezza, che impone l'obbligo della denuncia di ogni riunione pubblica; per tacere d'altri argomenti di ragione che dimostrano legale la nostra opinione.

**Presidente.** L'onorevole Agnini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno.

**Agnini.** Io debbo interpretare la risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato come il riconoscimento della illegalità dei decreti emessi dai sindaci di San Prospero e Bomporto, decreti che proibivano conferenze pubbliche a perpetuità. Ma poichè l'onorevole sotto-segretario di Stato ha soggiunto che solo caso per caso possono esser proibite le conferenze, io non posso assolutamente convenire in simile teoria che considero come una aperta violazione della legge. Invero, l'onorevole sotto-segretario di Stato non dovrebbe avere bisogno che gli richiamassi alla memoria le norme della legge di pubblica sicurezza riguardanti le pubbliche riunioni. Dice l'articolo 2 che una pubblica riunione non può essere proibita se non nel caso che manchi la preventiva denuncia.

In questo solo caso e in nessun altro, può essere emessa un'ordinanza di divieto: e se altrimenti si è fatto si commise un abuso che noi non possiamo tollerare che continui. Lo scioglimento di una riunione poi non può effettuarsi che laddove siano emesse grida sediziose o avvengano manifestazioni che costituiscono delitto. In questi soli casi

può essere sciolta un'adunanza. Calcolo adunque che, in conformità delle dichiarazioni che mi ha fatto l'onorevole sotto-segretario di Stato, egli vorrà far revocare ai signori sindaci della Provincia di Modena i decreti emessi, invitandoli al rispetto scrupoloso della legge di pubblica sicurezza. Confido inoltre che egli vorrà modificare le sue teorie sul diritto di riunione, riconoscendo che nel Regno d'Italia, vigente lo statuto Albertino, le riunioni non si possono proibire ogni qualvolta venga data la denuncia alla pubblica sicurezza ventiquattr'ore prima.

E giacchè ho la facoltà di parlare, consenta l'onorevole sotto-segretario per l'interno che io, richiami la sua attenzione sopra un altro grave inconveniente che mi viene denunziato e cioè che in alcuni Comuni della Provincia di Modena, per parte di qualche delegato e di qualche carabiniere, si commettono atti di provocazione che possono produrre serie conseguenze. (*Interruzione dell'onorevole Ronchetti*).

Ammetto che io esco dai confini della mia interrogazione...

**Ronchetti, sotto-segretario di Stato dell'interno.** Dica pure.

**Agnini.** Io denunzio il fatto a Lei, onorevole Ronchetti, perchè, per impedire che si abbiano a deplorare i delitti, i massacri di Candela e di Camaione, non vi è che un modo solo, quello di non chiuder l'orecchio ai nostri richiami e punire energicamente coloro fra gli agenti che, invece di tutelare la pubblica quiete, si fanno provocatori di disordini.

**Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Ronchetti, sotto-segretario di Stato dell'interno.** Riprendo la parola soltanto per fare una dichiarazione. Al vero oggetto dell'interrogazione ho già risposto e credevo di avere risposto in modo che l'onorevole Agnini dovesse essere soddisfatto. Egli mi aveva interrogato su due ordinanze dei sindaci di San Prospero e di Bomporto proibitive di conferenze pubbliche; ed io risposi che non le ritenevo conformi alla legge. Si poteva essere più equo? Ma siccome egli ha voluto contestare le teoriche da me esposte intorno al diritto di riunione, è mio dovere di dirgli che queste furono sempre le teoriche professate dal Ministero e applicate con una larghezza che non è possibile pretendere

maggiore; che queste teoriche gli uomini che compongono il Ministero le professarono da deputati e le difesero; che l'onorevole presidente del Consiglio le svolse in un magistrale discorso, col plauso di tutta la Camera liberale di allora, non dissenziente, così parvemi, l'Estrema Sinistra, nella solenne seduta del 20 marzo 1900.

*Voci a Sinistra.* Ma c'è la legge!

*Una voce.* La legge è superiore all'onorevole Zanardelli; o intervenga la Camera a modificare la legge esistente.

**Ronchetti**, *sotto segretario di Stato dell'interno.* Leggete il discorso da me citato e pronunziato anche a nome di parecchi colleghi autorevoli e vedrete se l'opinione ivi espressa da Giuseppe Zanardelli sia o no conforme alla legge, allo Statuto, al nostro diritto pubblico.

**Presidente.** Verrebbe ora l'interrogazione dell'onorevole Rispoli, ma non essendo presente l'onorevole ministro della marineria, al quale è diretta procederemo all'interrogazione dell'onorevole Santini...

*(Entra nell'aula l'onorevole ministro della marineria).*

*Voci.* Il ministro della marineria è qui.

**Presidente.** Se fosse stato al suo posto lo avrei veduto... *(Si ride).*

L'onorevole Rispoli interroga il ministro della marineria « per conoscere se ha notizia degli sperperi di materiale e di spese che si verificano nel cantiere di Castellammare, denunziati dalla stampa e non smentiti; e se non creda provvedere a che non si rinnovino. »

L'onorevole ministro della marineria ha facoltà di parlare.

**Bettolo**, *ministro della marineria.* Io pregherei l'onorevole Rispoli di voler rimandare ad altro giorno la sua interrogazione; essendo stata ordinata una inchiesta per vedere quanto vi possa essere di fondato nelle informazioni a lui pervenute.

**Rispoli.** Possiamo rimandarla a dopo domani: al 30.

**Bettolo**, *ministro della marineria.* Io non ho difficoltà.

**Presidente.** Allora rimane stabilito che questa interrogazione sarà rimandata al giorno 30 corrente.

Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Santini al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere a quali provvedimenti intenda avvisare, nell'interesse della navigazione sul Tevere, nella imminenza della scadenza dell'attuale concessione ».

L'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**Niccolini**, *sotto segretario di Stato per i lavori pubblici.* In data 7 gennaio 1869 venne stipulato un contratto fra il Governo pontificio e la ditta Welby, col quale si costituì quella Ditta quale esclusiva concessionaria del rimorchio dei bastimenti e delle barche, nonché di tutti i lavori da eseguirsi lungo i tronchi inferiore e superiore del Tevere. Fortunatamente però questo contratto va a scadere col 1° gennaio 1905. Come l'onorevole interrogante può immaginare, da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici sono stati già da tempo intrapresi gli studi necessari circa i provvedimenti da adottarsi per assicurare il normale sviluppo dei servizi cui ora attende la ditta Welby.

Con decreto ministeriale dell'ottobre 1902 fu costituita una Commissione con incarico di studiare e riferire sui provvedimenti coi quali si dovessero regolare la navigazione, il rimorchio ed i lavori da eseguirsi nel Tevere in modo corrispondente alle odierne esigenze. Frattanto si sono raccolti molti elementi e dati ad altri se ne stanno raccogliendo per rendere più agevole e sollecito il lavoro della Commissione. Nè si è ommesso di richiedere notizie e proposte al Comune di Roma, affinché l'istruttoria preliminare di tale questione fosse, per quanto era possibile, esauriente e completa.

Credo far cosa gradita all'onorevole Santini assicurandolo che il Ministero dei lavori pubblici ritiene che non sia utile rinnovare questo contratto, il quale non accorda se non un privilegio ed un monopolio ad una ditta a danno della libertà dei commerci e dello sviluppo della navigazione sul Tevere.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini per dichiarare se sia soddisfatto.

**Santini.** La risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato mi conforta specialmente per quanto reca l'assicurazione che il Governo riconosce che il contratto del Governo pontificio con la ditta Welby è un contratto di favore e che esso non è disposto ad accordare il monopolio della navigazione sul Tevere ad alcuno e che non solo lo concederà alla stessa ditta, della quale a me poco importa, ma non lo concederà nemmeno ad altri alle stesse condizioni attuali, perchè io non vorrei che, se il Governo pontificio ha fatto un cattivo contratto, il Governo italiano ne facesse uno peggiore.

A me preme di mettere sull'avviso il ministro dei lavori pubblici (il che, forse, è



inutile) di guardarsi bene dalla società Immobiliare, da questa onnipotente società, che si annida ovunque in Roma, anche al Municipio, e che ha guadagnato un milione, solamente per aver rivenduta l'area da essa acquistata dell'ex palazzo Torlonia in piazza Venezia alle Assicurazioni generali di Venezia.

Io sarò forse esagerato, ma in me le società del genere della Immobiliare e delle Assicurazioni destano sospetti; e non ho alcuna fiducia in questi signori che sono i manipolatori di tutto. Quindi io prego il ministro dei lavori pubblici di vigilare, perchè a Roma si sa che l'Immobiliare si agita per rilevare la ditta Welby e farsi essa l'arbitra della navigazione sul Tevere, e ciò ha creato già del malcontento.

Il Governo vigile può indire un'asta, e certamente credo che si presenteranno molti privati i quali potranno offrire condizioni migliori dell'Immobiliare, che vuole esageratamente guadagnare.

Ora che le Commissioni capitanate dall'egregio collega Romanin Jacur per una navigazione, dimandano milioni, voglia il Governo riserbare qualche centinaio di mila lire per il nostro Tevere.

Giorni or sono, ridiscendendo il Tevere e guardando quelle sponde a destra ed a manca, rilevava con soddisfazione essere tutt'altro che sponde deserte, barbare, come le descrive l'igienista della Camera, l'onorevole Celli. (*Si ride*). No, sono sponde ricche e ben coltivate, ed ho verificato, ancora una volta essere una menzogna che i contadini dormano all'aperto, perchè ci sono casali dappertutto, là dove noi, barbari romani, facciamo, come è nostro dovere, dormire i contadini.

Quindi io prego il ministro di far in modo che, rinnovandosi la convenzione, si possa dare sviluppo ai commerci ed all'industria che possono fiorire sulle sponde del Tevere. L'onorevole Niccolini sa bene che gli antichi romani, al tempo della guerra di Cartagine, mandavano le navi a monte di Roma, in Sabina a far viveri, ed il Tevere allora era più navigabile di oggi. L'altro giorno, un piroscifo che non pescava che 1 metro e 60, scarico, ad onta dell'abilità del primo pilota del Tevere, spesso strisciava sul fondo. Dunque, si faccia in modo che la nuova impresa sia tale da assicurare che si navighi almeno con due metri di fondo. Vede che non domando gran cosa. E con questo mi dichiaro soddisfatto alle parole dell'onorevole Niccolini.

**Presidente.** Così è esaurita questa interrogazione.

Non essendo presente l'onorevole Socci, si considera ritirata la sua interrogazione al ministro di agricoltura, industria e commercio « per conoscere la causa del ritardo della costituzione del Collegio dei probi-viri delle industrie metallurgiche e mineralogiche del distretto di Massa Marittima, Collegio previsto nel capitolato di affitto della fonderia di Follonica. »

Così pure, non essendo presente l'onorevole Scalini, si considera ritirata la sua interrogazione al ministro delle finanze « per sapere con quali criteri ed in base a quale legge vennero in alcune località colpiti della tassa fabbricati, i casini-rifugi, addetti alle uccellande. »

Segue un'interrogazione dell'onorevole Santini al ministro dell'istruzione pubblica...

**Cortese, sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica.** Spero di aver consenziente la gentilezza dell'onorevole interrogante per chiedere che questa interrogazione sia rimandata a sabato 6 giugno prossimo, giorno in cui potrà esser presente il ministro, che ora è assente.

**Santini.** Acconsento.

**Presidente.** Questa interrogazione sarà dunque svolta il giugno 6 giorno prossimo. Così sono esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno.

**Seguito della discussione della mozione Pantano.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della mozione dell'onorevole Pantano ed altri deputati.

La facoltà di parlare spetta all'onorevole Riccio Vincenzo.

**Riccio Vincenzo.** Onorevoli colleghi! La mozione dell'onorevole Pantano consta di due parti.

La prima è semplice, e non dà luogo a discussioni: « La Camera, ritenuto l'obbligo nel Governo di denunziare in termine le vigenti Convenzioni ferroviarie ». La denunzia è già avvenuta. La mozione certamente fu presentata quando le Convenzioni non erano state denunziate, ma già il ministro aveva manifestata l'intenzione di farlo, rispondendo alle interrogazioni che noi svolgemmo. Era una misura precauzionale, nè è più il caso di insistere su di essa.

La seconda parte della mozione invece ha dato luogo, e da luogo, a parecchie obiezioni. Alcune sono di opportunità.

La mozione invita il Governo a non as-

sumere 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.

Si dice che questa discussione sia inopportuna, perchè si aggira tutta su principii astratti, si riduce a vaghe proclamazioni di principii. Si dice che invece di aspettare a fare una discussione sulle proposte concrete e determinate che dovranno essere presentate dal Governo, se ne stia facendo una vuota e priva di pratici risultati, sui principii.

Ora a me pare che l'obiezione non regga. Lasciamo stare che il divieto al Governo di stipulare non vuol dire divieto di trattare, ma significa solamente divieto di arrivare a conclusioni definitive; e che, secondo il significato letterale, adunque, la mozione potrebbe essere accettata da tutti; ma, anche volendo guardare alla sostanza di essa, a me pare che non sia inopportuna la discussione che si fa adesso.

Perchè, supponete che da questa discussione sorga il convincimento che la maggioranza della Camera sia favorevole all'esercizio di Stato, chi ci trattiene fino da ora dall'indicare questa via al Governo e dal consigliarlo a prepararsi al passaggio?

E se anche sorge da questa discussione la convinzione, il che a me pare sia più probabile che la maggioranza della Camera sia ancora indecisa e che pencoli fra l'una e l'altra tesi, allora è questo il momento per dire al Governo: preparatevi anche alla ipotesi che le trattative o non riescano, o che le nuove Convenzioni non siano approvate dalla Camera. Non vi pare che sarebbe grave se il Governo venisse innanzi alla Camera, all'ultima ora, con convenzioni belle e stipulate, in modo da mettere la Camera nell'alternativa di doverle accettare senz'altro così come sono, o di dover passare, senza la necessaria preparazione, ad un esercizio di Stato? Non è meglio cominciare adesso a studiare il problema, con criteri assolutamente obiettivi, anzi che riservarsi di discuterlo soltanto quando sarà perturbato dalle questioni di fiducia, dalle questioni personali, forse dall'esistenza di contratti già stipulati, dalle simpatie ed antipatie che desterà il Gabinetto che allora vi sarà, sui vari settori della Camera?

Il fatto notevole della discussione che avvenne nel 1885 e che la perturbò è che vi entrarono una serie di elementi, estranei

al contenuto obiettivo della controversia e che la guastarono.

Riandando la discussione di allora, si vede che due terzi dei voti che le convenzioni ebbero, furono dati non perchè; contratti apparivano buoni, ma per ragioni politiche, per preoccupazioni finanziarie, per altri elementi estranei alla controversia. Vi fu perfino la spedizione in Africa che perturbò lo spirito dell'Assemblea. I contratti furono approvati per molte ragioni, ma non già perchè erano reputati buoni.

Ben venga dunque questa discussione obiettiva che facciamo adesso, in cui una tesi completamente serena ci consente di esaminare il problema senza passione di parte.

Ora la discussione, a parer mio, è già arrivata ad una conclusione. Ed è che, piaccia o no a coloro che sono sostenitori dell'esercizio privato, forse più per attaccamento a teoriche, che ebbero grande importanza nel mondo economico, che lo hanno dominato per oltre 50 anni e che non hanno detto ancora l'ultima parola nel regolare i fenomeni economici delle nazioni civili, più per affetto a queste teoriche, che non per esame obiettivo del problema concreto, — piaccia ad essi, o no, noi dovremo inevitabilmente andare all'esercizio di Stato. La conclusione dei discorsi dell'onorevole De Viti De Marco, dell'onorevole Majorana, dello stesso onorevole Rubini, a parer mio, è che malgrado tutti i buoni propositi del Governo l'esercizio di Stato è inevitabile. L'onorevole De Viti De Marco diceva così: Convenzioni attuali, no; Convenzioni attuali, leggermente migliorate, no; preferisco, alle Convenzioni attuali o alle Convenzioni leggermente migliorate, l'esercizio di Stato. Ed allora la questione si semplifica: se dunque i contratti, così come sono, o i contratti leggermente migliorati non sono preferibili all'esercizio di Stato, crede la Camera alla possibilità di miglioramenti così radicali, da modificare lo stato di fatto attuale?

A sentire l'onorevole De Viti De Marco, a sentire l'onorevole Rubini, i mutamenti necessari per rendere accettabili le Convenzioni non sono nelle circostanze secondarie, ma riguardano tutti quanti i rapporti tra lo Stato e le Società.

Credete che le Società accetteranno le modificazioni? Credete che accetteranno questi contratti ideali che i nostri avversari si sono creati, con tutti i vantaggi dalla parte dello Stato? I nostri avversari hanno

fatto un soliloquio, mentre si doveva fare un dialogo. Le Convenzioni non sono il risultato del volere di una sola delle due parti contraenti, ma dell'accordo di tutte e due.

Avete voglia a venirci a dire, come diceva l'onorevole De Viti De Marco: esercizio privato a questa, o quest'altra condizione. Perché le condizioni non le può interamente imporre lo Stato, ma devono concordarsi con le Società.

Per esempio, l'onorevole De Viti De Marco diceva che non bisogna in nessun modo consentire che le Società esercenti abbiano anche la facoltà di costruire. Ebbene, risponderà la Meridionale, con le cifre della relazione dell'onorevole Saporito, che senza le costruzioni è impossibile la sua vita. Noi già sapevamo questo stato di cose, sapevamo che la concessione delle strade di accesso al Sempione, come la concessione di altre costruzioni erano state date alla Mediterranea a scopo di salvataggio. È venuta la laboriosa e diligente relazione Saporito ed ha confermato la cosa, ed ha annunziato che il reddito medio, fra il distribuito e il disponibile, per la Mediterranea è di 5.63 per cento, e che da questo reddito medio, levato il guadagno delle costruzioni, resta nulla, sicché la Società si è salvata con le costruzioni dal fallimento.

Ed allora che cosa resta del concetto dell'onorevole De Viti De Marco che vuole le Convenzioni per l'esercizio, ma vuole escludere le costruzioni? Verrà la Mediterranea e non accetterà, ed è impossibile che accetti.

Così l'onorevole Rubini, con una indagine obiettiva, minuta, analitica, che onora il suo ingegno e, bisogna dirlo, onora anche la nostra Camera in cui simili studi si fanno, l'onorevole Rubini diceva: ma io assolutamente non voglio condizioni simili a quelle dell'articolo 44 delle Convenzioni. E ci mostrava, con molta efficacia, tutti i danni che da esso derivano allo Stato, il quale, quando vuole ribassi di tariffe, deve compensare le Società non solo della differenza, ma questa deve essere calcolata anche sulla maggior quantità di merce ottenuta per effetto del ribasso. L'onorevole Rubini dice: Questi sono patti che dovremo bandire assolutamente dalle nuove Convenzioni. Aveva ragione: li dovremo bandire noi, ma resta a vedere se le Società accettano che si bandiscano.

In sostanza a me pare che tutta la discussione che è stata fatta dai sostenitori

dell'esercizio privato pecchi di un difetto radicale, ed è di volersi mettere dalla parte di uno solo dei contraenti, dimenticando che si tratta di un contratto, di voler fare uno schema ideale di Convenzioni perfette, dimenticando che all'interesse dello Stato si contrappone l'interesse della Società, la quale vuole appunto l'opposto di quello che vogliamo noi.

Le Società non si dicono contente dello stato attuale; come volete che esse accettino tutti i patti nuovi, che, come si vede, non si riducono a modesti ritocchi, ma sono sostanziali, radicali, sicché l'onorevole De Viti De Marco arrivò perfino a proporre che tutte le tariffe dovessero essere fissate dallo Stato, in modo che queste Società sarebbero ridotte a semplici compagnie di trazione? A me pare adunque che il problema lasci intravedere la soluzione, poichè i pochi difensori dell'esercizio privato (pochi finora), si fanno un ideale di Convenzioni che si spezzerà dinanzi alla realtà dei fatti.

E se si spezzerà, o se è probabile che si spezzi, non è il caso di prepararci con tutti i mezzi a questa eventualità? Vi pare che non si imponga la necessità di prepararci alla ipotesi della mancanza di incontro fra le due volontà contraenti? Ecco il problema che sottopongo all'attenzione dell'onorevole ministro. Non si passa rapidamente, ad un tratto, dall'esercizio privato all'esercizio di Stato; il passaggio richiede preparazione, richiede un personale speciale di direzione, richiede molti mezzi, molti organismi pronti, richiede una serie di studi, di provvedimenti.

L'onorevole De Viti De Marco diceva ai difensori dell'esercizio di Stato: Voi avete torto, perchè confondete l'esercizio privato con le Convenzioni attuali. Voi dite di attaccare l'esercizio privato, ma attaccate soltanto le Convenzioni vigenti, poichè vedete i difetti di questo singolo contratto e reputeate che questi difetti siano sostanziali ad ogni esercizio privato.

In parte l'onorevole De Viti De Marco aveva ragione, ed infatti la critica all'esercizio privato si fa sulle Convenzioni attuali perchè è il fatto concreto e determinato che abbiamo innanzi a noi. Ma supponiamo che la idealità degli onorevoli De Viti De Marco e Rubini siano raggiunte, supponiamo Convenzioni modello, supponiamo accettate tutte le condizioni che vuole lo Stato, supponiamo insomma che lo Stato abbia trovato da trattare con Compagnie di azionisti ma con Società di patrioti, i quali in nome di un

grande interesse pubblico sacrifichino i loro privati interessi, i loro capitali, ed accettino tutto quello che hanno chiesto i nostri contraittori, supponiamo ciò, ma credete voi che per questo saremmo garantiti? In sostanza credete che l'esercizio delle ferrovie sia tale impresa, tale fatto, di cui lo Stato, quando ha fatto un contratto sia pure perfetto, si possa disinteressare?

O non credete piuttosto che lo Stato sarà costretto ad intervenire tratto tratto, e che, innanzi alle necessità delle cose, il contratto si trasformerà a vantaggio delle Società? Se questo contratto perfetto, in cui tutti gli oneri abbiamo dato alle Società, tutti vantaggi allo Stato, produrrà il danno delle Società, noi dovremo intervenire, nè è possibile non intervenire. Fate i contratti che volete a vantaggio dello Stato, ma se le Società falliscono, o minacciano di fallire, è lo Stato che deve intervenire. Poichè, si rispetti o non si rispetti il contratto, le ferrovie devono andare a ogni costo. Lo Stato non può permettere che le ferrovie non vadano, che il traffico si arresti, e se una Società sta per fallire, dovrà intervenire. Così se le Società rendono scontento il personale, se vi è minaccia di sciopero, noi dovremo lo stesso intervenire. La perfezione dei patti contrattuali non ci libera dal pericolo di oneri gravi, seri, di radicali modificazioni ai patti stipulati. Qualunque condizione imponiate a queste società esse possono facilmente sottrarsi agli oneri, per il fatto che lo Stato sarà sempre costretto a fare in modo che l'esercizio non si interrompa.

L'onorevole Guicciardini giustamente faceva osservare che, lentamente, in soli 18 anni, i contratti stipulati nel 1885 si sono trasformati, in modo che le Società hanno mantenuto i vantaggi, e rapidamente si sono sbarazzate di tutti gli oneri. Ed aveva ragione. Ed il fatto stesso dell'anno passato, dei 10 milioni e mezzo che abbiamo dovuto votare per i ferrovieri, non è una prova della fallacia di tutti i patti più perfetti che potremmo concludere? Del resto tutta la nostra storia ferroviaria mostra come non vi possa essere stabilità in questi patti. Nè certamente io, a quest'ora, dopo il modo come è andata finora la discussione e data la stanchezza della Camera, ricorderò questa storia lunga di patti stipulati, rifatti, modificati, distrutti.

Un sol ricordo voglio richiamare alla mente dell'onorevole ministro e della Camera. Nel 1865, con la legge del 14 maggio, noi credemmo di aver trovato il modo di dare

un assetto completo e permanente alle nostre reti ferroviarie, sia per le costruzioni, sia per l'esercizio. Facemmo quattro Società: dell'Alta Italia, delle Romane, le Meridionali, mentre con la legge del 1863 eransi date le Calabro Sicule alla Vittorio Emanuele.

Avemmo cura di distribuire fra esse un numero quasi uguale di chilometri, perchè una non soperchiasse le altre, avemmo cura che non una sola Compagnia avesse gli sbocchi all'estero. Tutta la vigilanza, tutte le cure, tutte le preoccupazioni, noi le mettemmo, perchè questo assetto fosse definitivo.

Ebbene, signori, non era passato un solo anno e l'assetto non parve pratico e lo Stato riconobbe la necessità di intervenire. Nel 1865 la legge aveva stabilito questo assetto ferroviario, e nel 1866, appena dopo la guerra, malgrado tutti i dolori, le difficoltà, le preoccupazioni di quella guerra disastrosa, fu preparato un progetto dagli onorevoli Iacini e Scialoia, con cui si interveniva, per riparare al cattivo stato in cui si trovavano le ferrovie, progetto con il quale lo Stato chiedeva la facoltà di trattare con le Società di opere pubbliche sovvenzionate, acquistando le obbligazioni e le azioni di questa Società.

E notate che nella legge del 1865 avevamo consentito che lo Stato facesse alle Società delle anticipazioni, e che le facemmo in grande abbondanza. Malgrado ciò, non era passato un anno e sorgeva la necessità di intervenire. Il progetto non arrivò alla discussione, venne un altro Ministero, il Rattazzi, e fu presentato un altro progetto, con la facoltà di acquistare i diritti delle Società concessionarie Romane, Meridionali, Calabro-Sicule, dando titoli di credito.

Dove era andato a finire l'assetto che nel 1865 pareva stabile? Non passò un anno, e nel 1868, si dovette fare la Convenzione Vitali, Charles e Compagni, e con la Convenzione con le Romane, si dovette modificare tutto l'assetto del 1865 che in così breve erasi provato inattuabile.

Ricordo questi fatti, per mostrare che il problema non è solamente nella difficoltà di concludere buoni patti, ma nella difficoltà di farli eseguire.

Faremo patti buoni, ma i patti buoni non valgono, perchè qualunque patto buono può essere inefficace davanti alla realtà delle cose, davanti alla necessità cioè di fare andare innanzi l'esercizio delle ferrovie.

Queste sono le ragioni più serie che mi rendono favorevole all'esercizio di Stato.

Ma supponiamo anche che si concludano buoni patti e che siano eseguiti. Esaminiamo il problema in se, e per esaminarlo esattamente dobbiamo bandire tutti gli elementi estranei che sono entrati in questa discussione; dobbiamo affrontare il problema com'è, senza aumentare o diminuire le difficoltà dell'uno o dell'altro esercizio.

Vari oratori hanno portato nel problema degli elementi estranei. L'onorevole Maiorana, per esempio, ci faceva un lungo elenco di milioni che sarà necessario di spendere, e per i doppi binari e per altri lavori. Egli forse parlava per impaurirci di questo passaggio dall'esercizio privato all'esercizio di Stato. Egli parlava di 130 milioni per la Roma-Genova, di altri milioni per la Roma-Firenze, di 21 milioni per la Bologna-Mantova, e poi del porto di Genova, e via dicendo, insomma faceva una ridda di milioni spaventosa. Ma io dico, o esercizio privato o esercizio di Stato, se questi lavori saranno necessari, saremo sempre noi che pagheremo: non vi sarà Convenzione al mondo che faccia pagare alle Società. Ed allora che cosa c'entra questo fattore nell'esame del problema? Per esempio l'onorevole Brunnicardi ci ha parlato dei debiti latenti, della Cassa materiali che ha preso denari dalla Cassa patrimoniale, e questo danaro egli faceva ammontare a 167 milioni. I competenti dicono che non sono che 30 poco più o poco meno. Ma ad ogni modo che cosa c'entra tutto questo? Quelli non sono debiti latenti che bisogna pagare quando si tratti del passaggio dall'esercizio privato all'esercizio di Stato; sono bisogni cui si dovrà provvedere, in un modo o nell'altro, sia con l'esercizio privato che con l'esercizio di Stato.

Dunque tutti questi elementi perturbano la questione, e dobbiamo eliminarli, se vogliamo risolvere con coscienza il problema.

E giacchè ho citato il collega Brunnicardi, vorrei raccogliere quello che egli ci disse, che cioè la Mediterranea da che sorse la questione dei ferrovieri, sta preparando una serie di liti nell'ipotesi che avvenga il passaggio dall'esercizio privato all'esercizio di Stato.

Io credo che l'onorevole Brunnicardi sia inesattamente informato, perchè, non dall'epoca della legge sui ferrovieri, ma da oltre cinque o sei anni si dice che la Società Mediterranea abbia costituito una specie di ufficio di stralcio, nel quale si esaminano tutte le questioni pendenti, si raccolgono

tutti gli elementi per pretese e liti verso lo Stato. Ma sono queste ragioni che ci debbono trattenere dal votare l'esercizio di Stato?

Sono anzi ragioni che ci dovrebbero confermare a votarlo. L'aver da fare con un contraente, il quale, nel momento che trattate con lui, cerca tutti i mezzi per crearvi delle difficoltà, per moltiplicare le liti, consiglia ogni persona prudente a rendere meno lunghe le trattative, a non aggrovigliarsi in nuovi contratti, con la prospettiva di nuove liti, a cercare di troncare i rapporti che vi sono, e non parlarne più. Se il fatto è vero, come informazioni esatte lasciano credere, meglio è liberarci di simili Società, finchè possiamo.

Togliamo dunque di mezzo anche il pericolo delle liti e le minacce, ed esaminiamo la questione così come è. La prima obiezione che si fa all'esercizio di Stato è di una natura generale, riguarda la funzione dello Stato, e forse oltrepassa i limiti che dovrebbe avere questa discussione, snatura il problema che attualmente stiamo esaminando, che è essenzialmente pratico e concreto. Si dice: Lo Stato non può esercitare una grossa azienda.

Ma non esercitiamo forse le poste ed i telegrafi? E possiamo dire in coscienza che in Italia le poste ed i telegrafi funzionino male? Io voglio dirvi di più.

Noi siamo riusciti a portare il telegrafo nei più lontani punti della penisola. Nei modesti e remoti paeselli d'Abruzzo, che ho l'onore di rappresentare e dove non vi sono molte strade rotabili, dove in alcuni punti, vi è solo, quando vi è, la mulattiera, arriva il telegrafo. Se la posta ed il telegrafo fossero stati esercitati da una Società privata, avrebbe la Società compiuto quest'opera di equità e di giustizia, portando il telegrafo in quei lontani paesi? No certo; essa avrebbe impiegato il denaro piuttosto ad accrescere e migliorare il servizio nei grandi centri, dov'è proficuo.

Sostituendo ai criteri di equità e di giustizia, che ispirano l'Amministrazione delle poste e telegrafi, il criterio dell'interesse privato, che certo domina l'azione di una Società, è evidente che i lontani paesucci, che stanno sulle montagne, non avrebbero avuto il telegrafo, mentre la Società avrebbe cercato di aumentare con tutti i mezzi i proventi che trae dall'esercizio nelle grandi città.

Si dice che l'Amministrazione postale e telegrafica è impiantata con criteri fiscali;

è vero, ma ve ne accorgete proprio adesso che stiamo ribassando le tariffe postali?

L'Amministrazione delle poste e telegrafi funziona, salvo piccoli difettucci, abbastanza bene, e funzionava molto meglio quando era più autonoma, quando non era costituita in Ministero, quando era sottratta alle influenze ed alle ingerenze parlamentari. L'esercizio delle poste e dei telegrafi da parte dello Stato, mostra come esso possa esercitare le ferrovie.

Del resto a queste obiezioni circa l'impossibilità dello Stato di gestire una grossa azienda, rispose esaurientemente l'onorevole Fortis, ed io voglio ricordare le parole sue per due ragioni, in primo luogo perchè ho il piacere di vederlo a me daccanto ed in secondo luogo perchè mi è stato detto che egli non pensi più come pensava vari anni fa, cioè nel 1884, quando pronunziava il discorso di cui ora vi ricorderò una parte.

**Fortis.** Lo domandi a me, non lo vada a domandare agli altri. (*Si ride*).

**Riccio.** Io, vede, ricordo la sua opinione, appunto perchè Ella, essendo iscritta in questa discussione, potrà chiarire il suo pensiero e dirci le ragioni del mutamento.

L'onorevole Fortis diceva così: « L'incapacità dello Stato! Io credo che gli intraprenditori ed i banchieri abbiano un grande interesse a dar vigore a questo argomento dottrinale che per me non ne ha alcuno. Non si tratta (ed aveva ragione!) di mettere a confronto un'azione collettiva con un'azione individuale; l'interesse collettivo con l'interesse privato; no, si tratta di due enti egualmente astratti, lo Stato cioè e la grande Società anonima. Io credo dunque che lo Stato, rispetto alle necessarie attitudini, valga per lo meno come una grande Società anonima. D'altra parte lo Stato e la grande Società anonima si servono egualmente di impiegati.

« Nell'un caso e nell'altro — continuava l'onorevole Fortis — non è mai l'interesse personale che opera. Io credo che la questione in questa parte si risolva col dare all'azienda delle ferrovie un ordinamento speciale che non è difficile il concepire e col servirsi di buoni funzionari e di un personale tecnico che può procurarsi lo Stato così come può procurarseli qualunque Società anonima ».

Ed è naturale che sia così, onorevoli colleghi. Se poteste fare un confronto fra l'azione dell'individuo con tutte le sue attitudini e con tutta la sua diligenza e l'azione dello Stato, avreste il diritto di

ricorrere alla grande teorica sulla incapacità dello Stato e sulle difficoltà che esso incontra per esercitare una grande azienda. Ma voi fate il confronto, in fondo, fra due organizzazioni, l'organizzazione dello Stato e l'organizzazione della Società anonima, che sono identiche perchè hanno gli stessi agenti, gli stessi organi e le stesse funzioni, con la differenza che l'una è guidata unicamente dal pubblico interesse mentre l'altra è guidata dall'interesse particolare degli azionisti.

Ma si dice che è più costosa l'azienda dello Stato, il che può esser vero in generale, non lo è nel caso nostro, quando vi sono in Italia tre Società, con tre organismi, con tre direzioni, con un controllo dello Stato, ossia con gli uffici speciali che lo Stato deve avere per controllare le Società, controllo che, secondo quanto dice l'onorevole Saporito nella sua bella relazione che bisogna leggere, perchè insegna tante cose, è costato finora, dal 1885 ad oggi, 21 milioni. Non si può dire nel caso attuale che sarà più costoso l'esercizio di Stato quando adesso vi sono le difficoltà di tutto un complicato ingranaggio, con attribuzioni non chiaramente distinte fra Stato e Società, con una serie di conflitti e di liti. Vi par che proprio si possa dire sul serio che l'azienda delle Società sia meno costosa dell'azienda dello Stato?

A proposito dei controlli, disse giustamente ieri l'onorevole Rubini che la necessità del controllo si fa sempre maggiore quando le Società sono alla fine della loro gestione. Perchè in questo tempo esse non hanno più interesse ad esercitar bene le ferrovie, non curano più abbastanza il materiale, abbandonano la buona gestione, non vigilano più abbastanza sull'azienda, e quindi grande è la necessità di una oculata sorveglianza. Per questo anche l'onorevole Rubini sosteneva che le Convenzioni dovessero essere molto lunghe, e dal suo punto di vista aveva ragione. Ma dall'altro lato, quanti pericoli nelle Convenzioni lunghe!

Esse ci fanno correre il rischio di tenerci legati per lungo tempo a patti fissi, quando con la civiltà e con il progresso potranno mutare le condizioni dei trasporti e delle comunicazioni. Noi viviamo in un'epoca in cui da un giorno all'altro i mezzi di trasporto progrediscono, in cui l'ingegno umano ogni giorno compie nuove e meravigliose invenzioni. E ciò essendo, pare utile lo impegnarsi con la Società per un tempo lunghissimo, trascurando tutte le eventualità dell'avvenire? Per esempio, che

sappiamo oggi, se, eventualmente alla energia del vapore non dovremo sostituire quelle elettriche, di cui tanta abbondanza si manifesta nel nostro paese per le cadute d'acqua di cui è ricco? E come impegnarci per un periodo lungo, quando le conseguenze di tale impegno noi non possiamo oggi in modo alcuno prevedere? Guardate: anche nelle circostanze attuali, i contratti conclusi nel 1885, che potevano avere la durata di 60 anni, noi abbiamo stimato opportuno di sciogliere soltanto dopo il primo ventennio. E non è forse stato unanime il pensiero della Camera e del Governo di denunziare le attuali Convenzioni dopo il primo periodo del loro funzionamento? E se questo abbiamo ritenuto necessario per il bene dello Stato dopo 20 anni, anzi dopo 18 soltanto, cosa potrebbe essere se noi ci impegnassimo per un periodo di tempo anche maggiore? A me pare quindi che se gravi sono i pericoli di Convenzioni brevi, altrettanto gravi siano i pericoli che possono provenire da Convenzioni lunghe, per le incertezze dell'avvenire e perchè certamente le condizioni del paese e dell'industria dopo alcuni anni di esercizio saranno assolutamente diverse dalle condizioni iniziali.

Il pericolo di Convenzioni lunghe proviene anche dalle tariffe, perchè in questa trasformazione delle forze economiche del nostro paese, nello sviluppo che sta avvenendo di una quantità di energie latenti, in questa fioritura abbastanza notevole commerciale ed economica, a cui fortunatamente assistiamo oggi in Italia, noi non possiamo sin da ora fissare *a priori* delle tariffe per un lungo periodo di tempo, quando ancora non sappiamo valutare, e non lo possiamo, le eventualità e le esigenze del nostro commercio avvenire. E dobbiamo fin da ora legarci, non prevedendo tutte queste eventualità del commercio, tutte le esigenze del nostro probabile movimento industriale ed agricolo, non potendo valutare tutte le necessità avvenire della nostra produzione?

Come possiamo noi impegnarci con contratti di lunga durata? Come lasciare alle Società le tariffe, dalle quali può derivare anche in gran parte la fortuna delle nostre industrie e della nostra agricoltura? Come non riservarci il diritto di cambiare sempre, rapidamente, le tariffe? L'onorevole De Viti consigliava di dare allo Stato la facoltà di stabilire le tariffe e di modificarle a suo beneplacito. Ma non è possibile che le Società accettino simili condizioni che le ridurrebbero a Società di trasporto. Con una

forma chiara e sintetica questo concetto fu espresso da Silvio Spaventa. Sostenitore come egli era dell'esercizio di Stato (cosa che ricorderei ai colleghi di destra se li vedessi sui loro banchi (*Si ride*), in un libro: *Lo Stato e le ferrovie*, disse così: « Se, per esempio, per favorire il commercio di uno dei nostri porti, convenisse ridurre i prezzi dei trasporti di alcune categorie di merci, il Governo potrebbe suggerire, raccomandare queste riduzioni alle Società ferroviarie, ma queste sarebbero in diritto di rifiutarle, quando credessero che tali riduzioni facessero scemare il prodotto netto delle loro linee. Per attuare questi provvedimenti sono necessari accordi tra il Governo e le Società, e se queste sono riluttanti ad eseguirli, trovano sempre qualche ragione più o meno fondata per opporsi alle prescrizioni governative, e da ciò sorgono controversie, questioni, litigi, che si trascinano per anni innanzi agli arbitri e davanti ai tribunali; ed in ogni ipotesi, lunghi e dannosi ritardi avvengono nell'attuazione di questi miglioramenti. Noi non possiamo dunque nelle condizioni attuali, consentire che le Società ferroviarie fissino esse le tariffe ».

Ma l'onorevole De Viti-De Marco faceva un'obiezione a noi partigiani dell'esercizio di Stato. Egli ci diceva che noi finiamo col creare delle grandi illusioni nelle popolazioni meridionali, facendo credere che lo Stato possa concedere tariffe molto buone. A queste illusioni succederanno amari disinganni.

Io credo che la obiezione abbia un fondamento di verità. Quando io penso per esempio che nella commissione delle tariffe adesso si è escluso il vino, dico che forse neanche lo Stato garantisce, così come dovrebbe, gli interessi e i diritti del Mezzogiorno. Ma soggiungo subito: dobbiamo giudicare con criteri assoluti, o dobbiamo fare dei confronti? L'obiezione nell'attuale controversia avrebbe valore, soltanto se si dicesse che le Società garantiscono meglio dello Stato gli interessi del Mezzogiorno. Altrimenti l'obiezione non ha valore.

La questione delle possibilità di tariffe basse o si scarta dalla presente discussione, o è un argomento a favore dell'esercizio di Stato.

È dallo Stato che potete avere tariffe ispirate a criteri di equità, è dallo Stato che potete avere un'azione benefica che non si ispiri soltanto agli interessi finanziari, alla produttività dell'azienda, ma a ragioni

politiche, agli interessi economici di determinate regioni, a vedute larghe di un lontano avvenire. Del resto noi abbiamo avuto qualche esempio dell'azione delle Società nel Mezzogiorno.

Un anno, o un anno e mezzo fa, su proposta dell'onorevole Balenzano, abbiamo votato la soppressione delle soprattasse pei valichi appenninici. Basta esaminare la ragione per cui venne quel disegno di legge, per vedere che cosa siano le tariffe nelle mani delle Società ferroviarie, specialmente nei rapporti del Mezzogiorno.

Nel 1872, per un momentaneo inasprimento nel prezzo del carbone, chiese la Società una soprattassa per la linea Napoli-Foggia, e fu concessa. Il decreto che istituì la soprattassa per questo valico Napoli-Foggia diceva che si trattava di un inasprimento passeggero, che doveva cessare quando fosse cessata la ragione provvisoria che l'aveva creata e doveva cessare con Decreto Regio, così come con Decreto Regio si metteva la soprattassa. Or bene passarono molti anni, si aprì la Termoli-Campobasso e, senza Decreto Regio, la Società mise la soprattassa anche su questa linea; si aprì la Terni-Solmona e, senza Decreto Regio, la Società mise la soprattassa anche sulla Terni-Solmona.

Nelle Convenzioni del 1885 la Società Adriatica prese queste soprattasse, e non le abbiamo potute abolire che nel 1902, quando le cause momentanee che avevano creato l'aumento del prezzo del carbone, erano cessate da lustri e non da anni. E le abbiamo abolite pagando 340 mila lire per soli questi tre anni che restano ancora di esercizio, dal primo luglio 1902 al 30 giugno 1905, e abbiamo dovuto abolirle per mezzo di una legge dello Stato.

Ed è noto che, mentre dal 1872 al 1902, per un trentennio, questa soprattassa fu esercitata dalla Società, si aboliva la soprattassa per il colle dei Giovi dall'altra Società, senza nessuna legge dello Stato. Questo mostra l'uguaglianza di criteri e di trattamento tra le tariffe dell'Italia meridionale e quelle dell'Italia settentrionale.

Se, dunque, argomento vi è nella questione delle tariffe, esso non può essere certamente a vantaggio delle Società. E tanto meno può essere accettabile il concetto dell'onorevole De Viti De Marco, di fare varie Società, dirò così, regionali, abbandonando il sistema attuale di due reti distinte con criteri longitudinali. Questo concetto dell'onorevole De Viti De Marco ha già fatto

le sue prove ed ha dato già cattivi risultati con la legge del 1865 che ho ricordato.

La proposta, a parer mio, riuscirebbe non favorevole, ma dannosa al Mezzogiorno; perchè metterebbe quasi una barriera tra il Mezzogiorno ed il resto d'Italia, prodotta dalla differenza tra le tariffe della Compagnia esercitante le ferrovie dell'Italia meridionale, e le tariffe messe dalle Compagnie esercenti per tutto il resto d'Italia. Sarebbe un danneggiare le tariffe del Mezzogiorno...

**Rava.** Se saranno basse le tariffe, sarà tanto di guadagnato pel Mezzogiorno.

**Riccio Vincenzo.** Saranno basse per quel tratto di esercizio sul Mezzogiorno, ma le merci passando per le restanti reti sarebbero arretrate dalle tariffe alte, si arresterebbero in quel piccolo circuito esercitato dalla Compagnia dell'Italia meridionale, non potendo andare più avanti; mentre l'interesse dell'Italia meridionale è di portare le proprie merci il più lontano che sia possibile.

L'onorevole Rava m'interrompe sotto voce dicendo: sarebbe tanto di guadagnato per il Mezzogiorno. O io non sono riuscito a spiegarmi, o non capisco l'interruzione dell'onorevole Rava. Io dico, quando voi non fate una sola tariffa bassa, che avvicini il prodotto dell'Italia meridionale all'Italia settentrionale, e forse al di là, quando voi create quasi una barriera tra la tariffa, sia pur bassa, d'un piccolo circuito, e quella alta dell'altro circuito, voi impedito la trasmissione dei prodotti dall'Italia meridionale all'Italia settentrionale.

Per favorire il Mezzogiorno bisognerebbe una tariffa bassa per tutta l'Italia, non già tariffe basse solo in alcune linee del Mezzogiorno.

L'argomento mi pare così chiaro e semplice, che (lo confesso) credo si debba alla infelicità dell'oratore se non sono riuscito a persuadere l'onorevole Rava.

**Rava.** Risponderò.

**Riccio Vincenzo.** L'onorevole De Viti De Marco faceva due altre obiezioni. Egli diceva (rivolgendosi più specialmente ai deputati dell'Estrema Sinistra): Ma credete veramente che voi farete opera giovevole al personale, col volere che esso dalla dipendenza delle Società passi alla dipendenza dello Stato? La sua libertà, le sue condizioni saranno meglio garantite con l'esercizio di Stato, o non piuttosto con l'esercizio delle Società? In sostanza egli voleva dire: lo Stato sarà più severo, imporrà una disciplina più rigida; e gli impiegati ferro-



viari, divenuti impiegati dello Stato, non godranno quella libertà d'organizzazione, che godono adesso, come impiegati di società private.

A me pare che l'argomento non regga, di fronte all'esempio che abbiamo avuto. Quest'esempio mi pare che mostri una cosa sola: l'impossibilità nelle Società di garantire il loro personale nella carriera, l'impossibilità di disciplinarlo; e mostra che lo Stato, nei rapporti con gli impiegati, si è mostrato più equo, più scrupoloso osservatore dei diritti acquisiti, che non le Società. Inefficace, qualche volta, può essere stata l'azione dello Stato; ma sempre è stata ispirata al proposito di fare opera giovevole agli impiegati. Tanto è vero che ha finito col pagare le colpe delle Società.

Dall'altro lato, il passaggio all'esercizio di Stato creerà una organizzazione là dove non c'è; creerà organici chiari e precisi, determinerà diritti e doveri; ma diritti e doveri chiaramente fissati (non andandoli a cercare attraverso false interpretazioni del nostro Codice penale, così come li cerò il Ministero attuale, quando temette il pericolo dello sciopero) chiaramente fissati, determinati precedentemente, ed in modo che il personale saprà quali siano questi diritti, quali questi doveri, e non sarà lasciato in balia delle correnti mutabili della politica, ora severa, ora blanda, ora paurosa, ora energica. Ciascun impiegato saprà quello che da esso si vuole, quello che egli ha il diritto di avere, quelli che sono i suoi doveri.

Del resto credete, o signori, che gli impiegati possano essere contenti della loro attuale condizione, quando essi veggono i loro stipendi così bassi, messi in confronto con le paghe lautissime dell'alto personale delle Società? Credete che sia uno spettacolo che soddisfi, il loro amor proprio, la loro dignità, il vedere, per esempio, che le Società comprano a caro prezzo impiegati dello Stato che passano, lautamente pagati, dal Ministero dei lavori pubblici, a servizio delle Società? Credete che sia uno spettacolo che giovi quello delle grosse paghe, delle grandi remunerazioni che si danno per pochi anni di servizio ai grossi impiegati delle società quando si ritirano, quasi che fossero dei generali inglesi che abbiano vinto qualche battaglia o reso dei grandi servizi allo Stato? Non vi pare che sia uno spettacolo più morale, più corretto quello dei modesti nostri Direttori Generali e Capi divisioni, i quali si ritirano dopo 30 o 40 anni di servizio con modeste pensioni, che ba-

stano appena per vivere? Io credo che anche al personale delle ferrovie sarà più utile e sarà anche più gradito il passaggio al servizio dello Stato.

Ma si dice: badate alle ingerenze parlamentari. I veri pericoli dell'esercizio di Stato sono le influenze del Parlamento, e l'Amministrazione non si potrà garantire contro l'azione indebita che eserciterà ciascuno di noi. A me pare, o signori, che questo pericolo non sia reale, o almeno che sia esagerato, che corrisponda ad una certa morbosa tendenza che ha da un certo tempo il Parlamento italiano di voler difendere lo Stato contro il Parlamento. Noi abbiamo paura dell'opera nostra; noi stiamo legando la nostra azione con una serie di vincoli, temendo sempre di un'ingerenza indebita, che il più delle volte non esiste che nella nostra fantasia. Noi abbiamo messo nelle nostre leggi una serie di incompatibilità che nulla vale a giustificare. E giacchè queste paure vi sono, chi vieta, o signori, che anche questi vincoli non si debbano mettere nell'esercizio delle ferrovie?

Il progetto dell'onorevole Guicciardini, per esempio, molti di questi vincoli propone e consiglia, anzi io dirò che forse v'è della esagerazione in alcune proposte. Anche adesso molte amministrazioni sono riuscite a difendersi completamente dalle ingerenze parlamentari. Notate come funziona con correttezza la Cassa depositi e prestiti, eppure se v'è Istituto che potrebbe essere in certo modo esposto all'ingerenza nostra, per la possibilità di operazioni che possono seriamente giovare a questo comune od a quello, a questo o quel collegio elettorale, è appunto la Cassa depositi.

Create buone amministrazioni, tutelatele da queste possibili ingerenze, meno serie e gravi di quello che si creda, garantite queste amministrazioni con una certa libertà di azione, ed io sono sicuro che il pericolo svanirà.

Io non posso fermarmi più a lungo su questo argomento, perchè è stato lungamente trattato, e lo sarà ancora.

Ed ho finito.

Io voglio ricordare, che nel 1876 un grande partito politico, che aveva reso innumerevoli servizi al Paese, cadde con la bandiera dell'esercizio di Stato. Ebbene, dopo tale caduta, coloro che ad essa avevano più contribuito, cominciarono a lagnarsi dell'opera loro. Agostino Bertani si pentì di aver votato contro l'esercizio privato e pochi anni dopo diceva alla Camera: *Io ho dato il*

mio voto alla Sinistra, ma il mio cuore ed il mio intelletto erano con la Destra; e ricordava che Carlo Cattaneo, all'inizio del nostro risorgimento, consigliava a Giuseppe Garibaldi nel Napoletano di dare le ferrovie allo Stato, e Garibaldi seguiva il consiglio.

Io voglio ricordare che, caduta la Destra, un manipolo di forti, le maggiori intelligenze della Camera, da Silvio Spaventa ad Agostino Bertani, si trovò concorde nel proclamare l'esercizio di Stato.

Ma la questione risorge adesso in un modo più favorevole alla nostra tesi. Gli esperimenti di 18 anni, gli errori commessi, l'opinione pubblica perturbata, i fatti che si sono verificati, tutto l'ambiente non sempre corretto ed onesto che circonda queste Società ferroviarie, di cui abbiamo un esempio sia in certi attacchi esagerati fatti ai nostri uomini politici che propendono per l'esercizio di Stato, sia in certe offerte di appoggio che parecchi giornali, già vanno facendo alle Società, tutto questo ci deve illuminare nelle nostre deliberazioni.

Certo un gran cammino è stato fatto a favore dell'esercizio di Stato. Ed io sono sicuro che, quando la questione si dovrà risolvere, Governo e Parlamento si ricorderanno delle ammonizioni che ora vengono da varie parti della Camera.

Agostino Bertani diceva, parlando del 1876: « È caduto un gran partito ed è sorto un grande affare ». Ed io mi auguro, o signori, che questa volta possiamo dire tutti concordi, senza distinzione di partiti: Non vogliamo grossi affari, grossi carrozzoni, vogliamo ispirarci soltanto al bene del nostro Paese. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

### Presentazione di una relazione.

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

**Casciani.** Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione sopra una nota di variazione allo stato di previsione della spesa del Ministero d'agricoltura industria e commercio per l'esercizio finanziario 1903-904.

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

### Si riprende la discussione sulla mozione Pantano ed altri.

**Presidente.** L'onorevole Nofri ha facoltà di parlare.

**Nofri.** La discussione che si è svolta in questi tre giorni sul problema ferroviario,

ci ha dimostrato, più di ogni altra cosa come la mozione che la provocò non sarebbe riuscita nè inutile, nè accademica. Infatti tutti quanti gli oratori si sono astenuti, con una cura giudiziosa e quasi sofferente, dall'espone delle semplici dottrine e dal sostenerle: tutti quanti, invece, si sono, quasi fin troppo addentrati nell'esame obiettivo dei fatti e su questi hanno ricamato o intessuto le conclusioni loro.

Quindi niente inutilità, niente inopportunità della mozione, niente accademia, come sul principio si credeva da molti nostri colleghi, ma esame sereno dell'esperienza, indicazione precisa della nuova meta che si vuol raggiungere.

L'accademia ci potrà forse essere alla fine, nelle conclusioni deliberative, se la Camera la vorrà; ma se essa, seguendo la discussione avvenuta, intenderà fissare e determinare le correnti che si sono manifestate, trascinerà con sé il Governo, se pur non vorrà essere dalla eventuale irresolutezza di questi abbandonata nel nulla.

Se si considera infatti quanto l'attuale ministro dei lavori pubblici ha dichiarato quando si svolsero le interrogazioni che diedero luogo a questa mozione, il Governo sembrerebbe per niente affatto desideroso di addivenire alla conclusione, che i vari oratori hanno in parte domandato, e per di più per nulla affatto desideroso, che un voto qualsiasi avvenga in questa Camera. Il Governo, e forse con minore precisione ed energia, di quello che fece nel rispondere alle interrogazioni, verrà probabilmente a dichiararci che egli ha bisogno ancora di studiare la questione e che non trascurerà nessun lato del problema che ci si presenta, guardando se saranno possibili ed utile nuovi contratti. e preparando nello stesso tempo insieme e dietro ad essi un inevitabile esercizio di Stato

E dopo ciò forse il Governo finirà col dirci: io non posso pronunciarmi oggi; attendete, vivete tranquilli.

Ebbene io credo che la Camera non debba e non possa acconciarsi a queste probabilissime dichiarazioni. Ci troviamo a due anni di distanza dallo scadere del termine delle attuali Convenzioni; se il nuovo assetto ferroviario non deve farsi precipitosamente, se si vuole evitare una soluzione affrettata, è necessario almeno un anno di studio e di preparazione per venire o alla nuova forma del contratto o all'esercizio di Stato. E come sarà ciò possibile quando il Governo non avesse ancora una opinione precisa non solo sulle conclusioni concrete, ma ben an-

che sulle tendenze che si sono determinate nella Camera e nel Paese?

Si ha un bel dire che la possibilità di nuovi contratti non si può assolutamente escludere *a priori*; si ha un bel dire che l'esercizio di Stato sarà sempre nella peggiore delle ipotesi possibile e pronto. Ciò dicendo si vuole illudere e guadagnare tempo. I nuovi contratti non potranno essere se non la riproduzione riveduta e poco corretta dei grandi e irrimediabili errori delle Convenzioni. E allora demoliti che saranno dinanzi alla critica del Parlamento, questi, preso alle strette, spinto dall'urgenza dei termini degli attuali capitolati, dovrà od ingoiare quelli od improvvisare quasi senza discussione un esercizio di Stato qualsiasi.

Perchè il Governo non sentirà quindi il dovere di dirci fin da ora, specie dopo la relazione della Commissione d'inchiesta, che egli lavora in un senso piuttosto che in un altro per la soluzione del problema? Questo pertanto noi dobbiamo volere e stare quindi in attesa di una risposta decisa favorevole o contraria ai nostri desideri ed alle nostre proposte avanzate in proposito.

Io ho detto che l'esperienza ha dimostrato delle attuali convenzioni ferroviarie tutto quanto di esse si è detto di male oggi in questa Camera, necessariamente ripetendosi. Intendo pertanto di provare ciò, non con la critica che molti hanno in tutto od in parte fatto, risalendo al giugno 1885 quando le Convenzioni ebbero principio, non colle ragioni che essi hanno esposto, come l'onorevole Rubini, spieganti i motivi per cui riuscirono disastrose, ma semplicemente riassumendone i risultati a base di cifre e di fatti.

E per far ciò io, a titolo d'onore per un nostro grande parlamentare ed ex ministro defunto, l'onorevole Baccarini che tanto combattè le attuali convenzioni, comincerò dal citare le parole che egli pronunciò nella seduta della Camera del 13 dicembre 1884; e le citerò perchè quelle, secondo me, riassumono in una previsione divinatrice tutto quanto oggi constatiamo essere avvenuto.

« L'accumulare invece, egli diceva, in mani private, così complesse attribuzioni di banchiere, di esercente, di costruttore, di amministratore fiduciario dello Stato, crea ed anima una forza nuova, come dice la maggioranza della Giunta nella sua relazione, ma una forza oligarchica non escogitata mai in alcun paese del mondo; un feudalismo novello, un novello *jus vitae*

*et necis* sulla industria, sul commercio, sul personale, con tutti i conseguenti pericoli politici e sociali, facili ed immaginabili solo che si ripensi ai 7 miliardi, non dei banchieri ma dei contribuenti, che saranno in un ventennio maneggiati dai primi con sconfinati poteri e quasi senza possibilità di serio controllo ».

Quali furono infatti le conseguenze economico-morali, tecniche e finanziarie delle Convenzioni?

Economico-morali: Si riferiscono evidentemente al modo col quale le Convenzioni si sono svolte di fronte all'economia del paese, all'atteggiamento ed allo sviluppo dell'industria e del commercio e della educazione del personale.

Noi osserviamo a tale proposito che dal 1885 ad oggi fu un crescendo rossiniano di lamenti da parte del commercio e dell'industria nazionale, crescendo rossiniano che non cessò mai un momento e che quando ad intervalli venne in certo modo calmato, fu sempre per il fatto dell'intervento diretto dello Stato sia morale che finanziario. Le Società da sole, come dirigenti ed amministratrici di questo grande servizio, mai furono in grado di soddisfare uno solo dei reclami dell'industria e del commercio; tanto è vero che ormai, specialmente in questi ultimi tempi, quei reclami non si rivolgevano più alle Società ferroviarie, bensì al Governo. Esse non esistono già più per l'industria e il commercio e l'esercizio di Stato pare già un fatto compiuto prima che venga in discussione alla Camera. (*Bene!*)

Tutto quanto riguarda le tariffe poi, la loro differenzialità e quindi la forza e lo sviluppo che dalla relativa loro abile applicazione sarebbe venuto alla industria ed al commercio fu quasi totalmente trascurato e dalla accidia delle Compagnie e dalle resistenze del Tesoro. I due padroni delle ferrovie, Stato e Compagnie, non fecero che lottare fra loro per dimostrare chi aveva più prudenza o paura del nuovo.

Altrettanto dicasi del personale. I suoi lagni, la violazione dei suoi diritti lo ha esasperato, reso insofferente odiatore quasi del servizio con grave detrimento della sua educazione morale e tecnica a tutto svantaggio del servizio stesso.

Le conseguenze tecniche: Esse si riferiscono alla manutenzione delle linee e del materiale, allo stato delle officine nell'abbandono completo in cui sono sempre state lasciate, ed alle condizioni deplorabili fatte

alle linee complementari appartenenti alla rete secondaria.

Quanto alla manutenzione delle linee evidentemente le Società alle quali era affidata, non avevano nessun interesse di curarla, come lo Stato avrebbe fatto, trattandosi di un patrimonio non proprio. Le Società ferroviarie avevano in mano un patrimonio altrui; quindi che poteva importare a loro dei danni di forza maggiore che sarebbero derivati appunto dalla trascuratezza della manutenzione delle linee?

Non c'era forse il primo fondo di riserva che doveva provvedere col prodotto lordo a carico dello Stato? E questo fondo di riserva manifestatosi così insufficiente non sarebbe stato come lo fu integrato dallo Stato?

E passiamo al materiale ed alla sua manutenzione.

C'è da rimanere meravigliati al solo pensiero del come fu escogitato il mezzo di provvedervi. Certo è che l'idea del materiale rotabile affidato alle Compagnie costituì la più grande insidia che si sia creata, forse inconsideratamente, da coloro che manipolarono le Convenzioni del 1885 contro gli interessi dello Stato. Il materiale rotabile d'esercizio che rappresentava per 260 milioni un patrimonio dalle Società preso a prestito dallo Stato e per avere il quale le Società stesse doverono principalmente creare il loro capitale in azioni per altrettanto pagato allo Stato con l'interesse garantito del 5 per cento netto, questo materiale fu da esse bistrattato nel modo più iniquo; esse non lo ripararono mai quando nè quanto si doveva, il che influì immensamente sulla mancanza continua che il commercio e l'industria dovettero lamentare del materiale rotabile stesso e diede sempre agli utenti le ferrovie dei mezzi di trasporto insufficienti ed inadatti ed in gran parte sempre in cattive condizioni.

Ed infatti come si facevano le riparazioni quando si facevano?

Bisognerebbe essere stati, come io fui e sono a contatto cogli operai delle nostre grandi officine di Torino e di Firenze, dell'Adriatica questa, della Mediterranea quella, per sentire, da essi come avrebbe dovuto far l'Ispettorato, anzi che ricorrere semplicemente ai direttori od ingegneri, per sentire dalla viva voce di quegli operai in qual modo si riparava il materiale e quali materie si adoperavano per ripararlo. Il materiale si riparava come si riparano le scene del teatro, vale a dire si dava la

vernice, affinché si potesse vedere che la riparazione era intervenuta.

Ma una volta di nuovo in moto, il materiale si guastava ed allora ritornava in officina. Ma sembrava ancora nuovo e quindi non vi era ragione di affrettarsi per una nuova riparazione. Lo si abbandonava, e così si avevano le grandi giacenze del materiale rotabile nelle officine e nelle stazioni.

Ma vi è di più. I verificatori del materiale, specie della Mediterranea, avevano ordine, e basta interrogarli per averne la prova, di non applicare mai l'etichetta se non quando il materiale era in condizioni tali da non poter viaggiare assolutamente e da costituire un vero pericolo per il treno. Ed essi ubbidivano, tanto più che non avevano nulla da rimettervi, anzi tutto da guadagnare; ciò rappresentava tanto lavoro di meno per loro!

E non si parli poi della semplice pulizia dei carri e carrozze. Basta osservare quelle intercomunicanti dei diretti R. M. Torino-Roma. Sono costruite da un anno e di già indecenti! Ecco come si è potuto verificare che una gran parte delle locomotive, carrozze e dei carri non abbiano mai raggiunto, per quanto fosse esagerata, l'età stabilita dalle Convenzioni, e cioè i famosi sessant'anni per le locomotive, i quaranta per le carrozze e i venti, mi pare, per i carri. Non l'hanno raggiunto perchè una manutenzione così trascurata provocò un deperimento tale di quel materiale da dover poi il Governo convenire con le Società che bisognava sostituirlo, naturalmente a carico del 3° fondo di riserva, senza che avesse raggiunto il limite di età prescritto dalle convenzioni.

Il materiale poi non solamente non era, e non potrà mai essere, per l'insufficienza delle linee, utilizzato come dovevasi, ma rimaneva anche inutilizzato nelle officine e nelle stazioni, perchè non nelle condizioni di poter viaggiare, per mancanza delle dovute riparazioni.

E passiamo alle conseguenze d'ordine finanziario. Lo Stato (rilevo dalla relazione Saporito che, se ha il torto di presentarsi così voluminosa, ha però la grande virtù d'averne un contenuto tutto quanto utile, tutto quanto prezioso), lo Stato, in 17 anni, secondo i preventivi del contratto delle Convenzioni, avrebbe dovuto ricavare dal prodotto ad esso assegnato 862 milioni, vale a dire 50 milioni all'anno. Ma le previsioni anche qui, come in tutto, fallirono, e fallirono in modo veramente disastroso. Avemmo infatti il *deficit* delle Casse patrimoniali che

dovevano provvedere principalmente allo acquisto del materiale mobile e d'esercizio, deficit calcolato in 62 milioni, che ridusse per conseguenza il predetto provento da 862 ad 800 milioni solamente, corrispondente a 47 milioni annui.

Deficit avemmo pure nei tre fondi di riserva che, per quanto calcolato come tecnico, e quindi di previdenza (sul che io non concordo affatto nelle idee nè di coloro che istituirono questi fondi, nè di coloro che li vollero mantenere), si innalza e giunge alla somma di 122 milioni, riducendo gli 800 citati milioni a 680, e cioè 40 all'anno. Ma c'è di più! E questo si sarebbe potuto evitare se non si fossero fatte le Convenzioni, cioè se lo Stato avesse esercitato direttamente le ferrovie. La sorveglianza cioè dell'esercizio che, come disse prima di me l'onorevole Riccio, è costata in 17 anni 21 milioni, e anche questa a diminuzione del prodotto spettante allo Stato. Così questi da 680 milioni, scende ancora a 659, e cioè a 38 milioni annui. In 17 anni quindi un disavanzo di fronte al preventivo di 203 milioni a carico dello Stato.

Ma se questi deficit dei fondi di riserva, delle Casse per gli aumenti patrimoniali, ecc., costituiscono una fenomenale imprevidenza ed una maggior spesa quindi incontrata dallo Stato, ce ne è un'altra però delle perdite che per la sua natura è la più grave e nello stesso tempo quella che ha meravigliato tutti, compresi coloro che avevano una abbastanza vasta conoscenza del problema. Voglio parlare di quella che riguarda i compensi, che vennero dati alle Società per lo studio e compilazione dei progetti, e per i collaudi e la sorveglianza dei lavori da esse fatti per conto dello Stato. La relazione dell'onorevole Saporito dice a tale proposito che, malgrado che il relatore della legge sulle Convenzioni in Senato si fosse opposto, perchè nel contratto non c'era parola alcuna, nemmeno lontana, che vi alludesse, si fosse opposto a che venisse stabilito un compenso del 7.50 per cento per questi studi e compilazioni di progetti, collaudi e sorveglianza di lavori da parte delle Società, l'Ispettorato nel 1887 fece un concordato con le Società medesime e stabilì questo 7.50 per cento; e quindi ne venne che le Società in 17 anni, per tali studi e progetti relativi, intascano dallo Stato 25 milioni, che non erano certo stati previsti dalle Convenzioni. Ecco che così i 203 milioni di spesa in più diventano 228.

Abbiamo poi un'altra spesa, che lo Stato

certo allora non aveva previsto; parlo del deficit della Cassa pensioni e di soccorso del personale. E su questa mi tratterò un po' di più anche perchè nessuno fin qui ne ha parlato e nemmeno vi ha fatto allusione di sorta. Il deficit della Cassa pensioni e soccorso ammonta nel 1905 a 250 milioni.

Fortuna ha voluto che la legge del 1897 abbia chiuso queste Casse, creando i nuovi Istituti di previdenza, e abbia successivamente il Parlamento con un'altra legge, quella del marzo 1900, provveduto a che il deficit restasse al punto in cui lo trovò quella legge medesima, altrimenti i 250 milioni sarebbero di molto aumentati. In ogni modo sono 250 milioni, che dovranno, con annualità sia pure (che non potranno spingersi troppo innanzi perchè evidentemente queste vecchie Casse non potranno avere uno sviluppo ulteriore al ventennio e cessare quindi per esaurimento degli iscritti e dei fondi) versarsi in quelle Casse in un modo o nell'altro.

Ora lo Stato, di questo deficit di 250 milioni, per la legge stessa votata nel 1900, si è riconosciuto responsabile per la parte riferentesi al giugno 1885 ammontante a 127 milioni e mezzo, che, per l'altra citata legge del 1897 che creò le sopratasse sui biglietti di viaggio alle quali poi si sostituì l'aumento delle tasse erariali sui trasporti tutti, si riducono a 67 e mezzo per il versamento verificatosi e da verificarsi di 60 milioni proventi di quelle tasse a tutto il giugno 1905.

Rimangono poi altri 123 milioni, che la legge del 1900, quale era stata approvata la prima volta dalla Camera nel marzo 1899, ministro d'agricoltura e commercio l'onorevole Fortis, stabiliva dovessero andare a carico delle Società, in quanto che la responsabilità del Governo per l'articolo 35 del capitolato cessava al giugno 1885, incominciando da allora quella delle Società stesse. Ma è d'uopo ricordare che il Senato modificò quella legge come era stata approvata dalla Camera in un senso pericoloso, anzi addirittura disastroso per gli interessi dello Stato stabilendo che una Commissione dovesse decidere dopo maturi studi, prima a quale entità si potesse calcolare il deficit e poi la misura in cui suddividerlo fra lo Stato e le Compagnie, e nel caso che le Compagnie si fossero rifiutate di accettare la misura stabilita dalla Commissione ed approvata dalla Camera, avessero avuto queste il diritto di ricorrere al Comitato arbitrale e successivamente all'Appello ed alla Cassazione.

Ma noi purtroppo abbiamo esempi tali

dei risultati dei Comitati arbitrari che ci fanno temere (certo nessuno se lo augura) che di questi 123 milioni, che avrebbero dovuto rimanere a carico delle Compagnie, se la legge fosse stata definitivamente approvata come lo fu nel 1899, una buona parte finirà per ricadere sullo Stato. Onde anche di questo bisogna tener conto nelle previsioni. Ed ecco che aggiungendo al disavanzo già esaminato subito dallo Stato per le Convenzioni in confronto alle previsioni del 1885 quello delle Casse pensioni e soccorso, vediamo questo salire da 228 a 355 senza calcolare quello che eventualmente dovrà sopportare per i 123 milioni di *deficit* di dette Casse da attribuirsi alle Compagnie e di cui queste non vorranno saperne.

Ed ora è a domandarsi se si poteva essere più fenomenalmente imprevidenti o colpevoli quando si manipolavano le Convenzioni del 1885?

Ma c'è di più: dopo avere avuto lo Stato questo disavanzo finanziario in confronto alle previsioni, si è trovato a meno e si trova in buone condizioni di fronte alle Compagnie ferroviarie? Evidentemente no. Lo Stato è schiavo delle Compagnie, non tanto perchè ha ceduto ad esse in modo troppo ingenuo l'esercizio, ma soprattutto perchè ha finito anche per indebitarsi colle Compagnie stesse per un mezzo miliardo circa, portando il debito contratto per l'imprestito del materiale d'esercizio da 265 a 500 milioni.

Infatti, il giorno che lo Stato volesse riscattare l'esercizio delle tre grandi reti, nonchè la linea del Sempione, riscatto inevitabile questo anche perchè così stabilito dalla legge del 1901, dovrebbe spendere 265 milioni per il materiale rotabile di esercizio e d'approvvigionamento; 100 milioni, per tanti che ne hanno anticipati le Società nell'acquisto del nuovo materiale; 15 milioni pel maggior valore degli approvvigionamenti calcolato approssimativamente; un milione e mezzo per lavori eseguiti dalle Società per conto dello Stato; 35 milioni per l'altro materiale che ancora dovranno le Società acquistare per lo Stato prima di arrivare al 1905; 15 milioni per i disavanzi reali dei fondi di riserva; 14 milioni per lo impianto elettrico delle linee Varesine e Valtellinesi e 47 milioni e mezzo per le linee di accesso al Sempione. In tutto quindi si ripete, 503 milioni.

Ora ci domandiamo: se lo Stato avesse fino dal 1885, assunto l'esercizio di questa azienda e vi avesse impiegato direttamente il capi-

tale che ne ha costituito il suo sviluppo, e cioè mezzo miliardo, come ve lo ha impiegato, facendoselo prestare dalle Compagnie, che cosa avremmo speso? Certo da 3 a 5 milioni all'anno in meno!

Ma, insomma si dice lo Statuto ha fatto e fa un pessimo affare; i risultati l'hanno dimostrato, e sarebbe doloroso insistervi sopra. Del senno di poi sono piene le fosse. Però, si aggiunge, nemmeno le Compagnie hanno fatto un buon affare!

Ora ciò è semplicemente strano. Dunque le ferrovie italiane (per quanto non sieno quelle che rendono di più in Europa) le ferrovie italiane, non possono fare un pubblico servizio se non pagato in gran parte dallo Stato?

Ebbene, ciò non è. Ve lo dimostra anche la preziosa relazione dell'onorevole Saprito. Egli ha calcolato i guadagni che hanno realizzato le tre grandi reti dal 1885 ad oggi, e li ha calcolati con esattezza e prudenza, tutta quanta a favore delle Compagnie. La colpa non è sua, del resto quando dichiara, e tutti siamo d'accordo con lui, che non è possibile dai bilanci delle Compagnie, rilevare con esattezza quale sia il loro guadagno! Ciò dimostra semplicemente a che cosa abbia servito, a che cosa serva, quel controllo che abbiamo creato con la legge del 1885, e che ci costa un milione e mezzo all'anno!

La rete Mediterranea, che è quella più disgraziata, disgraziata non tanto per le linee che ha in esercizio, quanto pel malo modo con cui le ha esercitate e amministrate; la rete Mediterranea, dico, ottenne dal 1885 ad oggi, come reddito percentuale dell'azienda riferito al capitale azionario, netto dall'imposta di R. M., all'infuori dei prelevamenti dei fondi di riserva e delle partecipazioni del Consiglio d'amministrazione e distribuiti agli azionisti dal 4 al 5,80 per cento, con una media quindi del 5,25 per cento. Però, siccome ha portato ai fondi di riserva statutaria delle somme ingenti, come hanno fatto tutte le altre Compagnie, la Mediterranea si troverebbe, il giorno che dovesse liquidare, a dover dare agli azionisti in conto di questi fondi di riserva, il 0,48 per cento. Quindi tra distribuito e distribuibile, la Mediterranea, alla fine del 1905, avrebbe dato il 5,73 per cento al capitale azionario. Ora io vi domando se questo non è stata sempre un'ottima retribuzione di capitale! E che lo sia stata lo dimostra il fatto, che nello stesso periodo di tempo, cioè dal 1885 ad oggi, il reddito

netto del consolidato del Debito Pubblico ha dato una media del 4,34 per cento netto contro il 5,73 delle azioni ferroviarie della Mediterranea, e quindi una differenza in più dell'1,29 per cento, che, moltiplicato per 180 milioni di capitale e per 17 anni, vi dà una somma di 39,470,000 che le Compagnie hanno guadagnato in più che se avessero investito detto capitale in rendita.

Guardiamo ora l'Adriatica: Qui troviamo un crescendo, perchè l'Adriatica ha amministrato meglio, ma ha saputo anche essa nascondere i suoi guadagni, tanto che l'onorevole Saporito dichiara ingenuamente che non è possibile sapere quello che ha realmente guadagnato, comprese naturalmente le costruzioni, come sono comprese anche per la Mediterranea, ed aggiunge anzi che è da ritenersi che parecchi milioni in più di quelli che risultano dai bilanci, ci siano di reale guadagno da parte di quella Società, specie per quanto riguarda l'esercizio delle Meridionali e le costruzioni.

Ad ogni modo l'Adriatica ha dato agli azionisti, netto dalla tassa di R. M. e non tenuto conto del fondo di riserva statutario, ecc., dal 1885 ad oggi, dal 6.26 all'8.51 per cento, con una media del 6.53.

Se a questo poi si aggiunge quello che dovrebbe distribuire in caso di liquidazione ed in conto del fondo di riserva, cioè il 0.23 per cento, si sale al 7.60 per cento contro il 4.34, che gli azionisti avrebbero avuto se avessero avuto della rendita consolidata. La differenza è dunque del 2.40 per cento, che moltiplicata per il capitale e per gli anni, vi dà una somma di 41,800,000 lire.

E passiamo per ultimo alla Sicula. Questa davvero fece un contratto d'oro. Perchè le previsioni che si erano fatte nel 1885 sul prodotto massimo approssimativo delle grandi Reti fallirono nel senso che non si arrivò quasi mai alla cifra stabilita. Per la Sicula invece avvenne il contrario. Le previsioni furono assai superate. Cosicché mentre si riteneva che le ferrovie assegnate dovessero avere sempre un prodotto basso in confronto alle altre ed alle spese di esercizio, tantochè invece del 62.50 per cento si diede alla Sicula, la partecipazione sul prodotto dell'80 per cento, il prodotto stesso avendo invece superato il limite stabilito, la Società guadagnò sul solo esercizio lautamente. Infatti, il reddito, netto dalle tasse e dai prelevamenti statutarî dei fondi di riserva, distribuito alle azioni della Sicula varia dal 5 al 7 per cento con una media del 6.73. Aggiungete quello che si dovrebbe distribuire

in caso di liquidazione, che è rappresentato, dato il fondo di riserva, dall'1.74 per cento, fra distribuito e distribuibile, l'8.27 per cento contro il 4.34 del consolidato e con una differenza quindi del 3.93 che moltiplicata per il capitale e per gli anni dà lire 13,362,000.

In totale quindi le Compagnie ferroviarie in 17 anni guadagnarono 100 milioni circa in più di quello che avrebbero guadagnato se avessero investito i loro capitali in rendita dello Stato. Questo invece ha ricevuto in meno, perchè ha speso in più di fronte alle previsioni, 350 milioni all'incirca ed ha perduto poi quello che in più guadagnarono le Società. In tutto fra perdita e mancato guadagno: 450 milioni.

E dopo tutto ciò lo Stato si trova ad aver portato il suo debito verso le Compagnie, da 265 milioni in cui era al principio delle Convenzioni, a mezzo miliardo circa, sul quale paga un interesse maggiore di quello che avrebbe pagato contraendo direttamente il debito sul mercato italiano.

E non basta ancora. Altri danni morali e materiali si aggiunsero ai precedenti per colpa delle disgraziate Convenzioni, danni che diverranno anche maggiori alla liquidazione dei conti. Intendo parlare del personale. Il personale doveva essere garantito dagli articoli 103 e 35 del contratto per l'esercizio. L'onorevole De Viti De Marco disse l'altro giorno che esso si era garantito col fatto che aveva potuto organizzarsi contro le Società per ottenere dei miglioramenti, garanzia questa che sparirebbe il giorno in cui passasse allo Stato.

Secondo questa affermazione dell'onorevole De Viti De Marco si dovrebbe credere che il personale abbia ottenuto dei miglioramenti dalle Compagnie, invece è accaduto precisamente il contrario. Le Compagnie dal 1885 in avanti non solo furono sorde ai lamenti del personale ma non applicarono, neppure pro forma (e lo avrebbero potuto senza grave danno) l'articolo 103 del capitolato per gli organici e l'articolo 35 per le casse pensioni. Il personale, dopo vittorie e sconfitte individuali riportate nei tribunali ai quali si rivolse per suggerimento del ministro dei lavori pubblici, onorevole Saracco, e dove sciupò 15 anni almeno di energie morali e materiali finì col minacciare lo sciopero generale.

Credete che le Compagnie abbiano fatto ciò che avrebbero dovuto fare secondo la teoria dell'onorevole De Viti De Marco, abbiano cioè apparecchiato le difese contro lo

sciopero, pronte a lottare, organizzazione capitalistica contro organizzazione proletaria, in nome del liberismo economico? Niente affatto. Esse scrissero una bella letterina, dicendo presso a poco al Governo: « badate, il personale vuol fare sciopero, pensate ad assicurare il servizio, impedendo lo sciopero stesso colle vostre leggi o col vostro arbitrio, o scongiurandone almeno gli effetti. Noi non possiamo che aiutarvi nella bisogna con quel personale direttivo... che non avrà scioperato!! »

Lò Stato allora intervenne, e trattò direttamente col personale; fece cioè quello che avrebbero dovuto fare le Compagnie. Queste infatti avrebbero dovuto trattare con i rappresentanti del personale e non, come fecero, passare per competenza la pratica al Governo. Dovevano discutere, vedere ciò che volevano o potevano dare. Tentare insomma di risolvere direttamente la vertenza visto che a furia di prepotenze per loro parte, si era arrivati a quegli estremi.

Solo una di esse invero, la Mediterranea (perchè compromessa da un precedente del 1899 per parte dell'attuale suo direttore generale) prima della minaccia dello sciopero, riceve la Commissione dei rappresentanti del personale. Non discute però con essa; si riserva di rispondere e poi fa una povera e sibillina risposta in cui si conclude più che altro col promettere di studiare; e poi anch'essa passa la pratica al Governo. E il Governo, di fronte al minacciato cataclisma di uno sciopero pel servizio pubblico, chiama a sè i rappresentanti del personale, e con essi tratta. Intanto le Compagnie stanno a vedere, non solo, ma nelle trattative intralciano continuamente l'opera pacificatrice del Governo, limitandosi ad intervenire e per l'interesse loro materiale ed anche per quello morale in quanto si rianodasse ai regolamenti di servizio ed alla disciplina.

Esse anzi pongono dei veti assoluti sino al punto che il Governo finisce per dire: io cedo o meglio farò cedere la Camera e i contribuenti dando a voi personale quello che le Compagnie rifiutano di dare!

Io domando a questo punto se tutto questo nostro esercizio privato non siasi così ridotto ad un servizio di Stato forzato. Evidentemente è proprio, così ridotto, un esercizio di Stato forzato, fatto però per conto di Compagnie esercenti (*Bene! Bravo!*). Or questo è grave, enorme, è quasi incredibile, inquantochè esercizio di Stato fatto per conto di Compagnie vuol dire far godere a queste tutti

gli utili e riserbare allo Stato tutti i danni. (*Benissimo! Bravo!*).

E dopo tutto questo i fautori dell'esercizio privato ci vengono ancora a dire: proviamo ancora! Ma se è vero che la patria di Galileo, come disse l'onorevole Luzzatto, deve essere eminentemente sperimentale, altro che esperimento abbiamo fatto! a meno che la parola sperimentale non si debba intendere il continuare sino all'infinito negli esperimenti senza nulla imparare da essi.

Invece a me sembra che dopo le cifre ed i fatti esposti con tanta verità inoppugnabile (ed infatti io non li ho rilevati qua o là e messi insieme artificiosamente per uno scopo determinato, ma li ho tratti di peso dalla recentissima relazione dell'onorevole Saporito) l'esperimento sia ormai più che sufficiente e tale da farci abbandonare persino la possibilità di nuove trattative con le Compagnie attuali. Studiare bisogna e molto, ma studiare soltanto per evitare questi contratti dal momento che essi si sono addimostriati tanto onerosi per lo Stato e solo utili ai concessionari. Ma e poi, studiare ancora per addivenire a migliori patti per lo Stato non vuol dire renderli più sfavorevoli alle Compagnie?

E allora mi domando: come è possibile che le Società accettino il secondo corno del dilemma, e cioè patti ad esse più sfavorevoli quando, malgrado le cifre da me citate, si lamentano delle condizioni odierne in cui esercitano le ferrovie? quando i loro guadagni, specialmente da parte della Mediterranea, si attribuiscono quasi esclusivamente alle costruzioni che hanno avute dallo Stato? E se l'esercizio solo non rende adesso, come potrebbero assumerlo ancora senza le costruzioni e per di più a patti migliori per lo Stato?

L'onorevole Rubini esaminando la possibilità di nuovi contratti ha esposto anche delle proposte. Egli ha detto: vediamo di dare alle Compagnie l'esercizio dei famosi fondi di riserva e delle Casse patrimoniali che sono stati quelli che più di ogni altra cosa hanno provocato il *deficit* per lo Stato, e quindi la pericolosa continua instabilità del suo bilancio; diamo ad esse così la cura del mantenimento e dell'accrescimento del patrimonio. Poi aggiungeva: modifichiamo la quota di compartecipazione. E soggiungeva ancora: non voglio dire quale dovrà essere.

Ma è appunto lì che sta il problema. Non basta venirci a dire modifichiamo la quota di partecipazione e invece del 62.50



per la rete principale e del 56 per le reti secondarie, facciamo una quota sola del 50; o, invece della quota sola del 50, diminuiamo la prima e aumentiamo la seconda o viceversa. Giacchè è appunto lì che nasce l'interesse della Società, ed è appunto lì che la Società accetterà o respingerà, a seconda che si farà il suo interesse anzichè quello dello Stato.

Evidentemente, il giorno in cui, dopo la esperienza fatta, avrete proposto una quota di partecipazione che renda le ferrovie allo Stato più remunerative; il giorno che avrete dato alle Società gli oneri dei fondi di riserva e delle Casse patrimoniali, voi aggraverete di tanto quest'esercizio privato che non sarà più possibile che venga esercitato, come si dovrebbe, con un utile netto, per lo meno superiore a quello che si ricava dalle cartelle del Debito pubblico.

Ma c'è un'altra proposta che aveva avanzato l'onorevole Carmine, se non erro, prima della sua rapida conversione all'esercizio di Stato, della quale mi rallegro sinceramente con lui, e che è quella del canone fisso da darsi allo Stato, cedendosi da parte del medesimo alle Compagnie tutto quanto l'esercizio ed i fondi di riserva patrimoniale ed anche (aggiungeva sinceramente) il personale in loro libero arbitrio.

Ora come si può sostenere una simile proposta oggi? A parte la questione che, cedendo completamente l'esercizio noi abbandoniamo un patrimonio di cinque miliardi a delle Compagnie che non hanno nessun interesse di mantenerlo come dovrebbero; c'è la questione del personale. E non perchè la questione del personale, in questo momento, possa importare a noi più che ad altri, in quanto si tratta dell'interesse dei lavoratori; ma perchè la questione del personale vuol dire il settanta per cento della spesa di esercizio, vuol dire il coefficiente principale che deve determinare un guadagno od una perdita da parte delle Società, alle quali dovrete cedere il personale in completa balia.

Ma con ciò abolite l'ordinamento che voi avete fatto approvare l'anno scorso dalla Camera, perchè quell'ordinamento, se non lo sapete, ha fatto del personale delle ferrovie un vero e proprio personale di Stato; anzi con condizioni di garanzia e di carriera migliori di quelle che non siano le multiformi ordinanze ministeriali degli impiegati dello Stato medesimo. Ora come è possibile che le Società esercitino un'industria capitalistamente con la relativa lotta che vuole

si espliciti l'onorevole De Viti-De Marco in nome del liberismo, fra questo personale dello Stato ed i capitalisti esercenti le ferrovie, quando essi avranno legate le mani completamente dai diritti del personale? quando questo, assicurato nella carriera, negli aumenti e quindi nei miglioramenti automaticamente e progressivamente, impedirà alle Compagnie di fare quello che, forse industrialmente sarebbe utile, e cioè, diminuirlo, cambiarlo, portare più avanti coloro che sembrano ad esse più utilizzabili e più buoni per l'esercizio medesimo? Voi, senza volerlo certo, col concordato dei ferrovieri dell'anno scorso, avete anticipato, proclamato anzi la inevitabilità dell'avvento dell'esercizio di Stato. (*Commenti*).

Ma, si dice, lo Stato, ad ogni modo, sarà sempre fiscale; egli eserciterà le ferrovie dal punto di vista di quello che producono; dal punto di vista, quindi, delle tariffe. No, o signori, lo Stato, specie a questo proposito delle tariffe, sarà quello che vorrà il Paese, quello che vorrà la Camera che il Paese rappresenta. Lo Stato sarà costretto, evidentemente, di fronte alle tariffe e di fronte all'utile, più o meno grande, od anche al deficit che potrà risultare dallo esercizio delle ferrovie, sarà, diremo così, trascinato, senza ostacoli di sorta, liberamente, a ciò che vorranno il Paese e la Camera.

Quindi, parlare di fiscalismo, di tirannia, in questo momento, per quanto riguarda le ferrovie, mi pare assolutamente assurdo; anzi, dirò meglio che questo fiscalismo, questa tirannia esisterà assai più con l'esercizio privato, come è e come diversamente non può essere, che con l'esercizio di Stato.

A questo proposito poi, non bisogna mai dimenticare che il nostro esercizio, il quale per comodità di espressione si chiama privato, non è mai stato tale, dal 1885 in qua; che esso è l'unico esercizio, che chiamerò ibrido, che ci sia, non dico in Europa, ma nel mondo, se non esistesse in Olanda dalla quale l'abbiamo copiato, quantunque colà si trovi in condizioni affatto diverse. Ma, appunto perchè in tal modo non potrà mai avere, fino a quando lo Stato sarà proprietario delle ferrovie, non potrà mai avere i vantaggi dell'esercizio privato, ma solo i danni tutti, appunto per questo io dico e sostengo che, anche per tale riguardo, le tariffe non saranno tutto al più meno fiscali di quello che siano state fin qui.

Ma ci si dice ancora (ed è l'argomento, secondo me, più forte e più pericoloso, e

che, alle volte, mi ha fatto arrestare di fronte alle cifre nelle quali l'argomento stesso ci si presenta) guardate le spese di esercizio: esse sono purtroppo altissime e pel 70 per cento rappresentate dal personale; guardate queste spese e quindi il coefficiente d'esercizio che non ha riscontro in nessun altro paese di Europa, anzi del mondo. Ebbene, guardiamolo pure questo coefficiente.

Noi vediamo intanto che, da quando ebbero attuazione le Convenzioni ferroviarie ad oggi, esso è cresciuto da una media (parlo delle tre grandi reti) di 0,67 ad una media di 0,76. E siamo in esercizio privato. Come si spiega ciò? Eppure è aumentato il prodotto, negli ultimi anni, in modo abbastanza sensibile. Sì, ma sono aumentate in quegli anni ed in misura maggiore di assai le spese. Perché ciò? Ci deve essere una ragione. C'è, si dirà, e sta nel fatto che il nostro non è un esercizio propriamente privato; andate a vedere quelli che sono realmente tali in altre nazioni. Ebbene, vediamo pure. Io l'ho già fatto e mi sono servito dei migliori studi in materia e che sono quelli ormai ufficiali, incontestabili, e pubblicati in opuscolo, dove si studia appunto questo coefficiente di esercizio. Parlo della pubblicazione fatta dell'ingegnere Adolfo Rossi, già funzionario dell'Ispettorato governativo, che l'Adriatica molto abilmente ha saputo attirare a sé dal momento che il Governo non sapeva trattarlo come meritava.

L'ingegnere Adolfo Rossi ha fatto non solamente il calcolo dei coefficienti di esercizio, vale a dire il rapporto fra il prodotto e la spesa, come si presentano nei vari Stati d'Europa; ma ha fatto un lavoro, assai più utile e perfetto, con una pazienza certamente da certosino, avvicinando i coefficienti alla verità nei confronti fra loro e ciò a furia di eliminazioni e conseguenti correzioni.

Vale a dire, egli si è detto: quando voi avrete ricavato questi coefficienti di esercizio, non potrete dire che in Italia si spenda di più che all'estero: perchè le condizioni stesse d'esercizio e le spese conseguenti, in Italia, sono diverse da quelle delle altre nazioni e quindi tanto l'uno che le altre non sono confrontabili, come dovrebbero essere; noi per esempio, siamo tributari del carbone all'estero e quindi spendiamo di più pel combustibile di quello che non spende ad esempio il Belgio, la Russia, la Francia e la Germania; noi abbiamo dei

valichi molto più numerosi e molto più difficili di quelli che hanno molte altre nazioni; abbiamo delle curve che non hanno le altre nazioni. E così via via a furia di eliminazioni e correzioni, ripeto, è venuto a stabilire con una sufficiente esattezza quale sarebbe veramente il coefficiente di esercizio di ciascuna delle grandi reti ferroviarie europee esaminate e paragonate fra loro, tenendo conto delle diverse condizioni in cui si esercitano. Egli ha corretto infatti quel coefficiente, tenendo conto dei seguenti valori, fra gli altri: influenza dei trasporti a rimborso di spese; varietà delle tariffe dei viaggiatori; varietà delle tariffe delle merci; varietà dei prezzi del combustibile e dei metalli; varietà delle pendenze, delle curve e delle velocità, sulle spese di trazione e materiale; varietà delle medesime sulle spese di armamento. E è venuto a questa conclusione: che malgrado tutto questo le nostre ferrovie hanno un coefficiente di esercizio superiore a quello delle altre reti europee.

Infatti senza quelle eliminazioni e correzioni abbiamo: la Gottardo col coefficiente del 0,476; la Paris-Lyon-Méditerranée col 0,525; la Nord-Francese col 0,528; la Belga dello Stato col 0,566; la Neerlandese col 0,655; le Austriache dello Stato col 0,587; le Prussiane dello Stato col 0,588 e le Imperiali Alsazia-Lorena col 0,578.

Le nostre ferrovie invece hanno il coefficiente seguente: la Rete Mediterranea 0,689; la Rete Adriatica 0,661; la Rete Sicula 0,938.

Ora vediamo come varia, dopo eliminate le cause che lo possono rendere come sopra esposte, e cioè quelle del carbone, dei materiali, delle tariffe e via di seguito di già citate. Le nostre ferrovie portano sempre il primato nell'altezza del coefficiente.

La Mediterranea, infatti, date quelle eliminazioni, darebbe ancora il coefficiente 0,686; l'Adriatica 0,690 e la Sicula 0,880. Vengono poi, come quelle che hanno i coefficienti maggiori: la Gottardo quando era ancora, si badi, esercitata dai privati col 0,563; la Paris-Lyon-Méditerranée, pur ad esercizio completamente privato, col 0,576; la Nord-Francese col 0,514. Ce n'è una, (guardate quale combinazione!) fra quelle ferrovie esaminate dall'ingegnere Rossi, la quale ha un coefficiente che viene per altezza subito dopo quello delle ferrovie italiane e sapete qual'è? Quella da cui abbiamo copiato il nostro assetto ferroviario, la ferrovia Olandese con un coefficiente di 0,617. Le ferrovie invece che hanno il coefficiente di esercizio

minore, sono appunto le Belghe dello Stato col 0,479; le Austriache dello Stato col 0,506; le Prussiane dello Stato col 0,510; le Imperiali Alsazia-Lorena col 0,499.

E guardate che l'ingegnere Adolfo Rossi è oggi, ripeto, un funzionario della rete Adriatica, non un funzionario dello Stato; quindi non c'è nemmeno il pericolo che egli sia stato dirò così offuscato dalla posizione che occupa nel fare quei calcoli. Conclusione: prendendo i suoi calcoli, con le citate eliminazioni, noi troviamo che le nostre ferrovie ad esercizio privato, sono, come altre rette con tale sistema, quelle che hanno il coefficiente di esercizio più alto, mentre quelle che sono rette ad esercizio di Stato hanno il coefficiente più basso.

Ma c'è il pericolo, si è aggiunto da quasi tutti gli oratori, compresi quelli che sono favorevoli alla mia tesi, c'è il pericolo, del personale il quale da 56 per cento di spesa che rappresentava un anno o due or sono, oggi rappresenta il 70 per cento; esso, si dice, non si contenterà dei miglioramenti ottenuti; già si dice e si ripete che a suo tempo porterà innanzi al Parlamento altre pretese, altre richieste.

Ora ciò è affatto indipendente dall'esercizio di Stato o dall'esercizio privato. Il personale chiederà medesimamente nell'uno o nell'altro caso ed a tempo debito, al rinnovarsi dei contratti od all'assunzione diretta del servizio da parte dello Stato, quanto crede ancora gli si debba e soprattutto quanto nei regolamenti e negli ordinamenti del marzo 1902, è rimasto di manchevole o di male applicato. Ma c'è di più, con nuovi contratti di esercizio noi ci troveremo in questa situazione, che lo Stato, dopo quello che ha già fatto pel personale dovrà pensare esso stesso, anziché le Compagnie future, a garantire gli interessi ed i diritti del personale stesso, interessi e diritti che sono parte principale nell'esercizio.

Ora vedete che ciò sarebbe assurdo. Sarebbe semplicemente la ripetizione degli errori e delle colpe del passato.

Non ci potete però negare, ci si rincalza, che lo Stato è eminentemente accentratore e burocratico. Come farà quindi a far andare un servizio che deve procedere così pronto, così agile, senza impacci, senza approvazioni di corpi più o meno consultivi; con un servizio al quale bisogna provvedere con cambiamenti da un momento all'altro per resistere alla concorrenza estera, per soddisfare gli svariati e mutevoli bi-

sogni del paese, specialmente in rapporto alle tariffe?

Ebbene: si è avuto nei 17 anni trascorsi questo intralcio burocratico? Sì. Ed anzi è stato maggiore di quello che mai Stato poteva creare.

Quella burocrazia, che pur è necessaria in qualsiasi amministrazione, ci fu e grandiosa, ingombrante, asfissiante e rappresentata dalle Società. E quello che è più, accanto a questa, sorse, voluta dalla sorveglianza e controllo inevitabile, la burocrazia rappresentata dallo Stato. Evidentemente questo si ripeterà con qualsiasi contratto avvenire; in quanto che lo Stato dovrà, con qualsiasi altro patto, sorvegliare e controllare l'opera delle Società, e non solamente per quanto riguarda il mantenimento del patrimonio che loro affida, ma anche per quanto riguarda l'esercizio di questo patrimonio ed il personale, per non trovarsi di fronte a tutte quelle sorprese, dinanzi alle quali si è trovato adesso. Anzi lo Stato, dice bene l'onorevole Saporito nella sua relazione, dovrà raddoppiare in qualche modo quella sorveglianza e quel controllo, dovrà renderlo più esteso e più oculato e, conseguentemente, dovrà creare un impaccio burocratico, che per forza delle cose intralcerà maggiormente l'opera di coloro che esercitano le ferrovie.

Così la lamentata burocrazia accentratrice che si vuole evitare diventerà più potente ed ingombrante di quello che sia quella di qualsiasi Stato.

Ma facciamone a meno di tutto ciò si dirà: ma come farne a meno? Non v'è che un modo, e cioè quello che lo Stato commetta la leggerezza di affidare completamente l'esercizio alle Società, fidandosi di loro, come si fiderebbe di un amico intimo e sicuro (fino a prova contraria!) o di un parente più intimo ancora, non occupandosi più di nulla, allo infuori che di assegnare un limite alle tariffe, e lasciando così che la iniziativa privata abbia tutta la più libera espansione possibile e immaginabile. Ma chi mai si acconcerebbe a votare un esercizio di questo genere?

E dal momento che questo non è probabile, dal momento che noi dovremo sempre, e più di quello che non facciamo adesso, esercitare tutto il necessario controllo e renderlo anche più accurato ed addentrarci non solo nei bilanci, ma anche nella contabilità delle Compagnie, ciò che non abbiamo fatto adesso e che ci ha messi nella condizione di farci sottrarre qualche milione senza nemmeno saperlo, che cosa stiamo ancora

segnando di nuovi contratti di esercizio? Che cosa stiamo ancora pensando di affidarci ad una iniziativa privata, che non c'è e non ci può essere e che sarebbe sempre un'iniziativa dello Stato, un'iniziativa del Parlamento? (Bravo! a sinistra).

Si dice: voi che siete per la libertà dell'organizzazione (lo ha detto l'onorevole De Viti-De Marco), voi che avete potentemente contribuito a che i lavoratori si organizzassero per difendere i loro interessi, con l'esercizio di Stato trascinate questi lavoratori nella schiavitù. (Ooh!) Ma io osservo subito intanto, che oggi non si può più parlare di schiavitù per coloro che dipendono dallo Stato italiano, per i suoi impiegati; inquantochè i tempi sono mutati se non gli uomini e le teorie.

I tempi con i loro fatti svolgentisi successivamente e le organizzazioni dei lavoratori numerose, forti e gradatamente coscenti, hanno vinto e superato uomini e teorie; per cui, malgrado l'organismo autoritario di cui ci ha parlato l'onorevole De Viti De Marco, lo Stato oggi è stato costretto a riconoscere le organizzazioni di classe dei propri impiegati ed a trattare con esse.

Che cosa ci si viene a far temere ora, che questi ferrovieri, i quali furono sempre organizzati, questi ferrovieri dovrebbero proprio essi rinunciare alla loro organizzazione, solo perchè diventano impiegati dello Stato, o come si suol chiamarli, pubblici ufficiali? Proprio ora che gli stessi impiegati dello Stato hanno rivendicato e proclamato il loro diritto di organizzazione?

Del resto i ferrovieri è da oggi che sono considerati impiegati dello Stato? È da oggi, o non è da quando (e troppe sentenze, per quanto contraddittorie, di Tribunali sulla questione sono state emanate) a seconda che faceva comodo, furono bollati dai giudici, solo che si siano trovati a contatto col pubblico, come ufficiali pubblici?

Ma non è forse il Governo stesso che nel 1898 tali li ha ritenuti tutti, anche quelli che mai ebbero od hanno contatto col pubblico, e come tali li militarizzò in nome dell'ordine e del servizio pubblico? O non è lo stesso Governo che una seconda volta commise simile violenza nel 1902? Anzi, applicò loro in primo luogo i relativi articoli del Codice, e poi, considerato che non sarebbero stati sufficienti, ripeté la militarizzazione del 1898 riveduta e corretta; pagando, a spese dei contribuenti quel sacrificio che i ferrovieri furono costretti a fare della loro libertà.

Ed allora, se il Governo ha creduto pur troppo e crederà forse ancora per un pezzo che di fronte al servizio pubblico debba tacere qualunque altra preoccupazione e la schiavitù del Codice o quella della caserma debbano far tacere all'occasione ogni buona ragione dei ferrovieri per quanto dipendenti dal capitalismo privato, come può parlarsi di loro speciale schiavitù alla dipendenza dello Stato? I liberisti del 1898 e del 1902 non sono mica venuti qui a protestare contro il Governo per il fatto che aveva reso schiavi allora gli impiegati di Compagnie private! Essi invece hanno detto che di fronte al servizio pubblico, le teorie cadono. Ma allora che cosa valgono le loro teorie se alla stregua dei fatti perdono ogni loro valore?

La differenza sta forse nel fatto che nel 1898 e nel 1902 si militarizzò per conto delle Compagnie anzichè per conto dello Stato?

Oh no! Perchè ciò proverebbe ancora una volta che si è fatto fin qui l'esercizio di Stato per conto delle Società.

Certo i ferrovieri rimarranno, con lo Stato, per lo meno quello che sono adesso nei riguardi della loro organizzazione. Quanto allo sciopero essi saranno sempre nella possibilità di farlo, come e quanto lo sono stati fin qui. Tutto starà nell'evitare le cause che possono creare il pericolo che avvenga; ed in questo credo che abbia più interesse lo Stato che ha da tutelare anche l'ordine, oltrechè il servizio pubblico, di quello che non l'abbiano avuto o possano averne le Società ferroviarie. Come mai volete che esse si preoccupino del servizio e dell'ordine pubblico quando questo vollero e vorranno garantito dallo Stato proprietario del patrimonio da esse amministrato?

Scoppia il conflitto? Esse si limitano a dir di no alle richieste. Non si battono, onorevole De Viti De Marco. Tutto al più consegnano il personale agli agenti di pubblica sicurezza!

Ma l'esercizio di Stato come lo volete ci si dice ancora? Perchè, a seconda dei casi, potremo esser d'accordo con voi! Noi, lo sapete di già, lo vogliamo autonomo perchè un tale grandioso e vasto servizio pubblico non si concepisce esercitato sotto tutti quanti i Controlli ed i Consigli preposti agli altri bilanci e servizi dello Stato; lo vogliamo autonomo anche perchè l'esperienza ci ha dimostrato che anche il solo intervento burocratico del Governo ne ha impedito ed ostacolato lo sviluppo. Lo vogliamo autonomo perchè l'esercizio ferroviario deve essere

affidato quasi esclusivamente alla competenza, alla intelligenza ed alla responsabilità di coloro che saranno preposti a dirigerlo. Ma se lo vogliamo autonomo, lo vogliamo anche decentrato. A questo proposito si è fatto osservare, ed io perciò lo rilevo perchè sacrosantamente vero, si è fatto osservare che la rete secondaria comprendente le così dette ferrovie complementari, fu dalle Compagnie talmente trascurata che oggi si trova in condizioni disastrose non solo per quanto riguarda il materiale fisso e mobile, ma anche per quanto riguarda lo sviluppo del traffico; le sue linee sono quasi tutte passive ed in condizioni pericolose per la sicurezza del pubblico.

E si comprende ciò. Le Società non avevano interesse a svilupparvi il traffico e quindi le hanno lasciate da parte. Ma quando lo Stato avrà nelle mani l'esercizio riscattato, dovrà ben pensare a questo serissimo problema.

Noi abbiamo 9460 chilometri di linee principali per tutte e tre le grandi reti, e abbiamo 2940 di complementari nelle reti secondarie. Come si vede, in cifra tonda, tre quarti di linee principali e un quarto di linee secondarie. Lo Stato dovrebbe esercitare direttamente ed a mezzo di una direzione centrale e alcune direzioni compartimentali le linee principali; ma quando dico esercitare direttamente non intendo certo che il ministro debba, come fa oggi quello delle poste e telegrafi, assumersi a mezzo dei suoi impiegati l'esercizio delle ferrovie principali. No, io intendo che il ministro ed il Ministero ne abbia la pura e semplice sorveglianza, controllata a sua volta dal Parlamento, e che la vera e attiva dirigenza tecnico-amministrativa venga affidata al direttore generale ed alle singole direzioni compartimentali, sorrette, consigliate e controllate da specie di consigli di amministrazione centrali e locali rappresentanti elettricamente tutte le energie commerciali industriali e lavoratrici del paese e dei compartimenti in cui verrà *ferroviariamente* diviso.

È ora di finirla con questa specie di monopolio direttivo ed amministrativo che tanto lo Stato quanto le Società private intendono di esercitare sui servizi pubblici, tenendone lontani gli elementi e le energie più interessate del paese. E' ora di finirla con questa specie di onniscienza che le burocrazie dello Stato e delle Società credono di avere su tutti i bisogni del paese e con quella specie di repulsione che esse nutrono

contro tutti e contro tutti che a quelle burocrazie non appartengono.

Si invitino, si eccitino, si accolgano invece le energie nazionali e locali interessate nei pubblici servizi e col metodo elettivo si portino i rappresentanti dell'industria, del commercio e del lavoro, tanto nel consiglio generale, quanto nei consigli compartimentali appositamente creati, per l'esercizio delle nostre reti ferroviarie principali.

In essi allora troverete veramente quel consiglio, quella assistenza, quella critica o quella approvazione che non potrete mai avere dai vostri impiegati, per quanto intelligenti, e tanto meno dalle Assemblee politiche, appunto perchè tali.

Organizzate in questo modo le linee principali, cioè i tre quarti delle nostre ferrovie, si dovrebbe organizzare localmente, non appena si troveranno gli elementi adatti, l'altro quarto costituito dalle ferrovie secondarie.

Ed infatti, ditemi un po': chi mai potrà essere il più adatto a conoscere il modo migliore col quale si dovrà esercitare una ferrovia secondaria e le tariffe che si dovranno applicare, se non coloro che vivono sul posto stesso dove la ferrovia ed il suo traffico si svolge?

Chi mai volete che possa meglio sviluppare le energie e quindi il traffico di quel gruppo (per citarne uno) costituito dalle ferrovie secondarie del Piemonte se non gli enti che vivono là e che possono constatare e curare i bisogni, rilevare gli errori e correggerli?

Come potrà fare questo il Governo, anche quando sarà esso diretto amministratore nel senso stretto della parola, sia dal centro di Roma, sia dalle sedi delle direzioni compartimentali, che tanti interessi diversi evidentemente abbracciano e che sono sempre lontani dal centro di attrazione delle necessità locali?

Si è detto, mi pare dall'onorevole Majorana e da altri, che le tariffe delle Province meridionali potrebbero essere soprattutto ridotte in confronto a quelle dell'Alta Italia, per certi prodotti.

Ad esempio, per la produzione agricola e più precisamente per il vino, allo scopo di svilupparne lo smercio, e conoscendosi quanto uso si faccia dei vini meridionali nell'Alta Italia per i tagli coi vini di colà, si potrebbe, dicesi, facilitarne lo sbocco in quelle regioni con delle tariffe differenziali più basse.

Sta bene, ma non si pensa che in questo modo si ucciderebbe, o quanto meno si diminuirebbe di molto, la produzione del vino nell'alta Italia. Evidentemente, trattandosi di 4 o 5 lire che paga da Bari, tanto per prendere un centro, il vino meridionale che va nell'Alta Italia, il giorno in cui fosse ridotta della metà, ad esempio, la tariffa, questa diverrebbe quasi uguale a quella che paga il vino portato, mettiamo, dal Piemonte a Milano. Ed allora che avremmo? Lotta fra due regioni per il danno grave che l'una subirebbe per causa del vantaggio dell'altra! Anche da qui l'opportunità dell'esercizio delle ferrovie da parte degli enti locali quando si presenterà l'occasione, affinché in tali anomalie, come ad altre non si possa cadere da parte di Direzioni o Consigli troppo accentuati.

E quando dico enti locali, penso che si potrebbero anche sperimentare le cooperative di lavoratori. Vi è già stata, se bene ricordo, una proposta in proposito per la ferrovia Milano-Erba o Nord-Milano che mostrava come sarebbe facile, per la brevità della linea, per la conoscenza che ne ha il personale, per la facilità che ha questo personale di intendersi, affidarne ad esso l'esercizio come un vero e proprio esperimento educativo preziosissimo. Simili cooperative appunto perchè limitate ad un piccolo esercizio ed in modo sperimentale, potrebbero esercitare una grande influenza educatrice sul proletariato in genere e su quello ferroviario in ispecie.

Ed in tal modo nelle linee generali da me esposte organizzato e regolato tutto il nostro servizio ferroviario e la sua amministrazione, vorrei che non si parlasse più di quei benedetti fondi di riserva e casse patrimoniali e tanto meno delle casse di pensioni e soccorso.

Ormai io credo che sia ora di finirla con questa previdenza per i nostri nepoti. Ormai l'esperienza ha dimostrato che non serve a nulla. Una cosa sola abbiamo ereditato dall'esperienza fattane: la completa disillusione.

I Fondi di riserva e le Casse patrimoniali si basano su elementi ipotetici, non facilmente calcolabili, che variano col progresso dei tempi e col variare conseguente degli elementi che li compongono. Perchè continuare quindi ad ingannare coi loro bilanci costruiti sull'arena; perchè accantonare quelle date somme quando all'atto pratico risultano insufficienti e ci costringono a ricorrere ai debiti o ad altro per col-

mare i *deficit* e poter provvedere? Lasciamo una buona volta che il mantenimento, il miglioramento e l'aumento del nostro patrimonio ferroviario si faccia col prodotto puro e semplice. Perchè ingannare la Camera col proclamare ogni anno l'avanzo di 30 o 40 milioni di prodotto netto, quando poi un bel giorno ci capita addosso un fabbisogno di centinaia di milioni per riempire le Casse vuote ed i Fondi senza fondo?

Lasciamo che i bisogni delle ferrovie, anno per anno, via via che si manifestano, aumentino o diminuiscono, siano soddisfatti dal prodotto. Quando si pensa che fino qui gli avanzi, lasciataci dai nostri, se non padri, per lo meno fratelli, sono stati quelli, che vi ho descritti, allora è meglio assolutamente non pensarvi a certe previdenze che non prevedono nulla o quasi e vivere, dirò così, alla giornata, come commercialmente si fa.

Una parola ancora sulle Casse pensioni e soccorso ed Istituti di previdenza del personale. Questi ultimi pur troppo, per coloro che vi si iscrissero dal 1896 in avanti, si sono voluti basare sui soliti accantonamenti e accumulamenti di danaro, tanto in trattenute, quanto in contributi delle Società o dello Stato; ma, per evitare i pericoli del passato, cioè i *deficit*, si sono regolate a conto individuale; avverrà pertanto che dopo venti anni, tanto per prendere un'epoca fissa, dopo venti anni il personale non avrà quello che si aspettava, perchè le basi, sulle quali si asside questo conto individuale, sono variabili.

La rendita, supponiamo, fra 20 anni non darà più il 4, ma il 3 per cento: la mortalità non sarà più del 30, ma del 20. E così agli iscritti toccherà assai meno di quello, che potevano illudersi di ottenere, vale a dire non abbastanza per vivere. Ma non si è pensato nel far ciò che nessuno Stato oramai, soprattutto con le potenti organizzazioni di lavoratori che oggi sono sorte e diverranno giganti, coi miglioramenti, che esse hanno ancora il diritto di chiedere, nessuno Stato potrà più permettersi che vi siano dei salari di fame e, tanto meno, delle pensioni di morte. Immaginate voi il nostro Stato, fra 20 anni, siano le ferrovie da lui esercitate, o da privati, se non dovrà provvedere di fronte alla protesta generale del personale, che si troverà ridotte le pensioni in confronto a quelle che suppone adesso, di un terzo almeno, e proprio quando saranno di assai cresciuti i bisogni della vita umana sempre più civilezzantesi! Evidentemente

allora il personale non chiederà più che sia rifiuto il *deficit* come adesso, ma chiederà senz'altro che i soccorsi e le pensioni siano portati ad un minimum, compatibile con la vita umana. Ed ecco che lo Stato dovrà intervenire, e, invece di colmare il *deficit*, dovrà pagare le pensioni.

Ma allora, perchè illuderci? Perchè creare, come abbiamo creato, questa famosa previdenza, che non prevede nulla, che non fa altro, che creare delle illusioni? Vedete, noi due anni fa si è, per ragioni di illuminata giustizia, provveduto a colmare il deficit delle vecchie Casse pensioni e soccorso chiuse al dicembre 1896. Perchè si è provveduto? Perchè non si ebbe il coraggio di diminuire la misura delle pensioni promesse dai relativi Statuti. Avrebbe potuto lo Stato, seguendo quello, che del resto permettevano gli Statuti medesimi, ridurre le pensioni e il *deficit* sarebbe scomparso, ma sarebbero scomparsi anche i diritti dei ferrovieri di fronte alla loro Cassa pensioni e soccorsi, per quanto questi si basassero su formali promesse. Ora questo coraggio lo Stato non lo ha avuto.

E volete che fra 20 anni lo abbia? Volete che di fronte ai nuovi conti individuali che con l'attuale tasso della rendita e colla percentuale di mortalità possono essere relativamente sufficienti per vivere, ma che fra 20 anni non lo saranno più, volete che lo Stato si disinteressi allora e dica a quel personale: la colpa non è nostra; quello è il vostro conto individuale; questo è quanto avete capitalizzato, quest'è la vostra rendita vitalizia, accomodatevi? Eh via! Lo Stato non lo farà. E quindi via anche queste benedette Casse di soccorso e questi Istituti di previdenza, e si pensi e ci si persuada oramai che le pensioni e i soccorsi, quando si vogliono dare sul serio e per sempre commisurati ai bisogni non possono essere considerati che come stipendi differiti, come una integrazione pura e semplice degli stipendi stessi o salari, che si danno ai lavoratori. Le pensioni ed i soccorsi pertanto vadano puramente e semplicemente come gli stipendi ed i salari a carico delle spese dell'esercizio.

Ma si obietterà: a che cosa ammonterà quella spesa con le attuali vecchie Casse pensioni e soccorsi? Ad una cifra alta, è vero, ma poi, siccome quelle Casse sono chiuse e devono bene esaurirsi con l'esaurimento degli iscritti così, verrà il giorno in cui scomparirà del tutto questa spesa e subentrerà quella riguardante soltanto il

personale ferroviario assunto dal 1897 in poi e regolato coi conti individuali.

Questa tesi che mi sono formata coll'esperienza, io la sostengo qui come l'ho sostenuta e la sostengo al municipio di Torino, felice di avere trovato là l'assessore delle finanze, il quale si è associato a me, facendomi sperare quindi che trionferà nella discussione al Consiglio comunale, quando avverrà. E così si ritornerà alla vera e propria interpretazione da darsi alle pensioni ed ai soccorsi agli impiegati, e si abbandoneranno le famose casse, i famosi accantonamenti e la famosa previdenza ingannatrice che li crea.

E dopo avere esposto le conseguenze disastrose dell'esercizio privato, fin qui in mano delle Società, dopo avere esposto le ragioni che ci consigliano ad abbandonarlo e quelle che dimostrano come, dato lo Stato padrone delle ferrovie, altre forme di esercizio così detto privato non siano possibili se non a danno della Nazione e sia quindi inevitabile l'esercizio di Stato, nonchè infine le ragioni che, secondo il mio modesto avviso, ci conducono all'organamento che ho descritto del nuovo assetto del servizio ferroviario, domando adesso, concludendo, alla Camera che faccia astrazione per le decisioni sue, da ogni considerazione interessata, guardando puramente all'avvenire e soprattutto informandosi alle correnti popolari che si sono formate e si vanno formando nel paese, e che quell'avvenire accennano e chiaramente delineano. La Camera pensi non solo che qui i singoli deputati rappresentano dei singoli corpi elettorali ed il paese intero, ma che da quei singoli corpi e da quel paese si deve attingere via via la fiamma della propria opinione e del proprio pensiero.

Ma nel Paese, si dirà, non si è competenti, nel Paese non si è potuto studiare e non si studierà! Oh! badate che nel Paese c'è una intuizione meravigliosa che sgorga quasi spontaneamente e collettivamente dall'esame spassionato dei fatti che si sono svolti dal 1885 ad oggi. Oh! nel Paese, ognuno lo vede oramai, la corrente, per quanto da nessuno sviluppata, da nessuno in certo modo aiutata, si è andata formando, ingrossando, diventando gigante a favore dell'esercizio di Stato.

Oramai gli stessi liberisti sono travolti da questa corrente e si difendono molto male, come molto male si difese l'onorevole De Viti, di fronte ad una improbabile o assolutamente impossibile attuazione di buoni

contratti per le finanze dello Stato e per l'economia pubblica.

E se il Parlamento ha questo dovere, i partiti, che nel medesimo si agitano, ne hanno uno altrettanto grave ed importante: quello di uscire un momento dall'Aula parlamentare e confondersi nel popolo e col popolo dal quale sono sorti, di udire là come si pensa, di udire là che cosa si vuole, e di studiare là gli interessi tutti quanti di quel popolo che rappresentano.

Un altro poi dovere abbiamo noi del partito socialista, che crediamo di essere i rappresentanti del proletariato italiano, ed è quello di indirizzare ed educare sempre più questo proletariato al governo di sè stesso. E, più ancora, di far conoscere ad esso, in qual modo questo governo si crei, si sviluppi si eserciti; di fargli conoscere tutti quanti i doveri che impone, tutti quanti i diritti che ha.

Questo proletariato, che non deve essere più tenuto lontano, tanto lontano fino a non scorderlo, dal potere che amministra, che governa, solo perchè è in alto, troppo in alto, è necessario che vi si avvicini, che lo studi e con la sua energia che va grado grado sviluppando, prenda intanto parte non alle sole Assemblee politiche ma a quelle più importanti, più serie, più vitali, alle Assemblee amministrative.

È perciò che noi sosteniamo, che nello esercizio di Stato delle ferrovie, nella Amministrazione sua deve penetrarvi il proletariato pure coi suoi rappresentanti, come esperimento educativo della propria vitalità e della propria missione avvenire. Che esso riconosca e vegga, anche in questo importante servizio pubblico quale importanza ha, non la sola sua cooperazione, ma la cooperazione in ispecial modo della ricchezza che esso produce; che esso riconosca in qual modo questa ricchezza si può trasformare, in qual modo può abolirsi il salariato, per erigersi a produttore ed amministratore insieme della ricchezza di tutti. Questo dobbiamo fare, questa è opera necessaria impellente; questa è opera essenzialmente educativa e soprattutto democratica.

Lo Stato non è più il tiranno di una volta e non lo può più essere; lo Stato oggi è o deve essere la forza sprigionantesi specialmente dal proletariato, il trionfo vero e proprio di lui che è la maggioranza, e quindi della vera democrazia. Questo noi vogliamo, e per questo noi trasciniamo il proletariato fino allo Stato, fino nella sua amministrazione; per questo noi gli diciamo:

educati così, per poter giungere più facilmente e civilmente al giorno in cui avrai imparato ad emanciparti, non solo dalla tua schiavitù economica, ma soprattutto da quella più intima e grave, la schiavitù educativa e morale. (*Benissimo! — Approvazioni vivissime — Congratulazioni e strette di mano.*)

### Presentazione di relazioni e disegni di legge.

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

**Chimirri, relatore.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge che torna dal Senato sulle modificazioni e aggiunte alla legge 8 luglio 1883 sul bonificamento dell'Agro Romano.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole Pinchia a presentare una relazione.

**Pinchia, relatore.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Concorso dello Stato nella restaurazione e conservazione dei monumenti di Venezia.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro per gli affari esteri.

**Morin, ministro degli affari esteri.** Mi onoro di presentare alla Camera tre disegni di legge che si riferiscono all'amministrazione del fondo per l'emigrazione, cioè:

Consuntivo dell'esercizio 1901-902.

Assestamento dell'esercizio 1902-903.

Stato di prima previsione dell'esercizio 1903-904.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro degli affari esteri della presentazione di questi disegni di legge che saranno stampati e distribuiti.

### Si riprende la discussione della mozione Pantano relativa all'esercizio ferroviario.

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

**Carmine.** Onorevoli colleghi, si è detto che la mozione presentata dall'onorevole Pantano e dai suoi colleghi poteva dar luogo soltanto ad una discussione accademica. Invece l'onorevole Nofri la trovava testè molto opportuna. Io mi limito a constatare che gli importanti discorsi finora pronunziati ci assicurano che questa discussione non rimarrà senza utili effetti.

Certo sarebbe stato preferibile che la discussione avesse potuto aver luogo sopra pro-



poste concrete presentate dal Governo: e ritengo sia stato male avvisato il Governo a ritardare tanto la presentazione delle sue proposte. Non trovo giustificato questo ritardo col motivo adottato nello scorso marzo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che cioè si doveva attendere fosse compiuto il lavoro della Commissione Reale. Ora abbiamo sott'occhio il lavoro della Commissione Reale, e possiamo constatare, del resto prevedibile, che questo lavoro non potrà esercitare influenza efficace sulla soluzione del nostro problema ferroviario. Con queste parole non intendo certo di offendere nè la Commissione Reale, nè l'onorevole relatore. Non intendo nemmeno di pronunciare giudizi sul merito intrinseco di questo lavoro. Riconosco anzi che la relazione dell'onorevole Saporito è ricca di dati e di notizie che potranno sempre essere consultati con vantaggio dagli studiosi della materia. Ma il lavoro della Commissione Reale era fatalmente destinato a non poter esercitare nessuna efficace azione sulla soluzione del nostro problema ferroviario per tre motivi.

Per il modo come fu costituita la Commissione; per l'indirizzo che fu dato ai suoi lavori; per la lentezza con cui questi lavori furono condotti.

Pel modo come fu costituita la Commissione. Un'altra Commissione analoga, quella d'inchiesta del 1878 sullo stesso argomento dell'esercizio ferroviario, esercitò, è vero, una efficace azione sull'indirizzo della politica ferroviaria in quel tempo, ma lo esercitò appunto per la differenza che vi era tra quella Commissione e quella di adesso.

La Commissione del 1878 aveva una base essenzialmente parlamentare. Fu composta di sei senatori e sei deputati, eletti dalle rispettive Camere, e da tre soli membri eletti dal Governo. Mentre invece la presente Commissione reale fu costituita da un numero maggiore di persone, appartenenti e non appartenenti al Parlamento, ma elette tutte dal Governo, cioè dal ministro del tempo. È evidente che una Commissione la quale deriva il suo mandato in gran parte dai due rami del Parlamento, acquista un'autorità ben superiore a quella di una Commissione nominata esclusivamente dal Governo.

Nel caso nostro noi abbiamo una riunione di 25 o 30 brave persone le quali ci danno il loro giudizio sul problema ferroviario. Ma tutte queste persone sono state scelte dal ministro del momento in cui fu

costituita la Commissione. Un altro ministro avrebbe potuto sceglierne altre, che ci potevano dare un giudizio diverso. Ciò dimostra che il modo come la Commissione fu costituita era già tale da non poter dare alla Commissione stessa ed alle sue conclusioni quella autorità che ebbe la Commissione del 1878.

Per di più la Commissione reale, si è chiusa in un quasi completo silenzio durante i suoi lavori. Ben diversamente procedette la Commissione del 1878.

Ambedue le Commissioni cominciarono i loro lavori compilando un questionario e diramandolo ai Ministeri, alle amministrazioni delle strade ferrate e alle Camere di commercio. Ma quella del 1878 lo comunicò anche ai principali giornali nonché alle persone stimate in Italia più competenti in questa materia; ed affinché tutte le opinioni e tutti gli interessi potessero essere manifestati avvertì nello stesso tempo, anche per mezzo dei giornali, che chiunque lo desiderasse poteva presentarsi ed esporre pubblicamente fatti ed opinioni intorno al problema ferroviario. Si tennero così 57 sedute pubbliche nei 16 principali centri dello Stato. È naturale che un lavoro condotto con tanta larghezza di consulto pubblico abbia esercitato una influenza maggiore del lavoro condotto con tanto silenzio dalla Commissione attuale.

Ed appunto per il modo col quale condusse il suo lavoro, la Commissione del 1878, benchè composta di persone provenienti da parti diverse ed aventi originariamente tendenze diverse, finì per accordarsi unanime nelle sue conclusioni: mentre l'attuale Commissione, benchè composta di persone aventi la stessa provenienza (non lo dice la relazione dell'onorevole Saporito ma è noto perchè la cosa fu annunciata dai giornali a suo tempo) si è divisa quasi in parti uguali fra le due soluzioni che possono essere date al nostro problema ferroviario. Anche ciò dimostra come il lavoro della Commissione attuale non poteva avere grande influenza. Ma sopra tutto esso perdettesse ogni influenza per la lentezza con cui venne condotto. Il caso ha anche voluto che nel periodo di tempo in cui ha durato il suo lavoro succedessero tanti fatti che cambiarono profondamente la situazione, cosicchè le conclusioni cui venne la Commissione forse dietro giudizi pronunciati a notevole distanza dal momento in cui venne pubblicata la relazione, sono, a causa delle circostanze avvenute posteriormente, diventate d'impossibile ese-

cuzione. L'onorevole Saporito ha studiato tre anni e mezzo per vedere se gli convenisse di fare la strada a cavallo piuttosto che a piedi e quando si è deciso di andare a cavallo ha trovato che il cavallo era morto. (Parità).

M'incombe dunque di dimostrare in qual modo le circostanze svoltesi in questi ultimi tempi abbiano reso d'impossibile attuazione le proposte presentate dalla Commissione Reale, o per meglio dire dalla sua maggioranza. Nel dare questa dimostrazione verrò anche a dar ragione del cambiamento operatosi nel mio modo di vedere intorno a questa questione, a spiegare cioè in qual modo, dopo di essere stato fautore dell'esercizio privato, ed essendolo ancora al giorno d'oggi astrattamente parlando, sono arrivato a ritenere inevitabile l'applicazione dell'esercizio ferroviario di Stato.

Sono stato e sono favorevole all'esercizio privato, non tanto per i vantaggi che vedevo in esso, quanto per i pericoli che vedevo e vedo nell'esercizio di Stato. Questi pericoli li vedo tuttavia e non divido l'ottimismo di diversi tra gli onorevoli preopinanti i quali, pure sono venuti a conclusioni analoghe alle mie. I pericoli dell'esercizio di Stato consistono soprattutto nei legami fra l'Amministrazione di un'azienda industriale importantissima, come è quella dell'esercizio delle ferrovie, con l'Amministrazione dello Stato, e nella instabilità che da quei legami derivano al bilancio generale; nonchè nelle ingerenze parlamentari. Gli oratori che mi hanno preceduto hanno parlato quasi tutti di questi pericoli giudicandoli effettivi oppure immaginari, a seconda della tesi che sostenevano.

Io credo inutile prolungare questa discussione, perchè anche dopo di essa ognuno rimarrebbe della propria opinione sopra un argomento di questa natura: mi limito a constatare che io questi pericoli li vedo tuttavia, ma aggiungo subito questo: che la nostra esperienza recente ci ha dimostrato che questi pericoli non sono evitati nemmeno con un sistema di esercizio privato, come quello che noi abbiamo adottato sin da 18 anni fa. Noi ci troviamo al giorno d'oggi in una situazione molto diversa da quella che si aveva quando furono approvate le convenzioni del 1885.

Da allora in poi nuovi fatti anche hanno cambiato l'ambiente dal quale ciascuno non può non sentirsi influenzato quando deve prendere una decisione. Infatti negli ultimi 20 anni del secolo passato il concetto del-

l'esercizio di Stato è andato acquistando sempre maggior favore in tutta Europa; ve lo ha già dimostrato largamente ieri l'altro onorevole Guicciardini, ed io non insisterò più a lungo sopra questo punto. Mi limiterò a fare soltanto qualche considerazione in rapporto ai tre Stati confinanti col nostro paese, che hanno le loro reti ferroviarie in contatto diretto con la nostra, vale a dire la Francia, la Svizzera, l'Austria-Ungheria.

Nel 1885 questi tre Stati erano tutti sotto il regime di esercizio ferroviario privato. Ma oggi le cose sono notevolmente cambiate. La Svizzera accolse risolutamente da poco tempo, ma completamente il concetto dell'applicazione dell'esercizio di Stato. L'Austria-Ungheria, prima ancora della Svizzera, aveva iniziata l'applicazione dell'esercizio di Stato; non lo ha ancora adottato completamente, ma di certo si avvia a questo.

Rimarrebbe la Francia, la quale si dice ha ancora l'esercizio privato. È vero, in Francia, salvo una piccola rete esercitata direttamente dallo Stato, esistono ancora sei grandi Compagnie che esercitano le principali strade ferrate.

Ma chi voglia esaminare quali siano i rapporti di queste Compagnie con l'Amministrazione dello Stato si convincerà facilmente che, se in Francia trova grande resistenza e secondo me assennata resistenza il trionfo del principio dell'esercizio di Stato, è perchè le Compagnie non sono vere Compagnie private, ma sono semplici delegatarie dell'esercizio per conto dello Stato.

Non voglio indugiarmi a dimostrare l'esattezza di questa affermazione, perchè non voglio abusare troppo a lungo della vostra cortese attenzione; mi limiterò quindi a citare la definizione delle Compagnie francesi fatta dal deputato Sibille, relatore del bilancio dei lavori pubblici e dell'annesso bilancio delle strade ferrate, alla Camera francese nella seduta del 15 gennaio 1900.

Egli si esprimeva in questo modo: « Le Compagnie non sono nè proprietarie, nè affittuarie, nè usufruttuarie delle linee che esercitano; non hanno alcun diritto reale sulle strade che usano soltanto a titolo precario; hanno il solo diritto di riscuotere le tasse di trasporto. Il Ministero dei lavori pubblici interviene continuamente con consigli, con proibizioni, con ingiunzioni. Il ministro può sempre ordinare la attivazione di un nuovo treno, la costruzione di un doppio binario, la applicazione di nuovi segnali. Egli fissa gli orari, regola le condizioni di lavoro degli agenti, ha diritto di

revocare tutti gli impiegati dal direttore generale sino all'ultimo operaio.

« Una Compagnia non può modificare le sue tariffe, non può comprare nuovi carri, non può nemmeno applicare nuove tendine alle carrozze dei viaggiatori, senza l'autorizzazione ministeriale. L'azione delle Compagnie è così continuamente corretta dalla azione dello Stato. »

Dopo questa definizione, mi pare inutile insistere nel dimostrare che l'esercizio privato in Francia non può esser considerato come un esercizio privato nel vero senso che a questa parola si suole attribuire.

Ma si dirà: se riconoscete che l'ordinamento ferroviario francese presenta dei vantaggi, perchè non potrebbe essere opportuno anche per noi un ordinamento analogo?

Osservo anzitutto che i rapporti attuali fra le Società francesi ed il Governo si vennero formando successivamente, mediante parecchie successive convenzioni, le quali furono sempre stipulate in quei periodi nei quali le Compagnie si trovavano a disagio. È naturale che, in questa condizione di cose, lo Stato abbia imposto tutto quanto voleva; e si capisce che così sia arrivato ad impadronirsi di tanti diritti che una Società, la quale deve trattare da pari a pari, da principio, per una convenzione, non acconsentirebbe.

Ma poi il vantaggio principale del sistema ferroviario francese è questo: che l'esistenza delle Compagnie garantisce allo Stato l'ammortamento automatico del capitale ferroviario; mentre, negli Stati che hanno riscattate le loro strade ferrate pagandone il prezzo, questo ammortamento è vincolato alle condizioni del bilancio generale dello Stato, le quali ne possono imporre il rallentamento o anche la sospensione.

Le concessioni francesi furono fatte tutte a tempo limitato, per 99 anni, e scadono verso la metà di questo secolo, cosicchè sono già tutte arrivate presso a poco alla metà della loro durata. Alla fine di questa le reti decadono in proprietà dello Stato, senza che questo abbia a sborsare nessuna somma, fatta eccezione di quella corrispondente al valore del materiale rotabile.

La Francia, dunque, lasciando immutato il suo ordinamento ferroviario, si troverà fra circa 50 anni (il tempo non è poi molto lungo) padrona delle sue strade ferrate, senza dover pagarne il prezzo; si troverà quindi in una condizione molto vantaggiosa di fronte agli altri paesi di Europa, se questi non avranno la saggezza di preparare essi pure

per quel tempo l'ammortamento del loro capitale ferroviario.

Si dirà: perchè non possiamo fare anche noi una combinazione di questa natura? Non sarebbe forse necessario soffermarci sopra questo punto, perchè gli oratori che mi hanno preceduto hanno ammesso tutti non essere possibile una vera concessione, allo stato attuale della nostra situazione ferroviaria. Lo stesso onorevole Majorana diceva: per noi non si tratta di scegliere fra esercizio privato, o di Stato; si tratta sempre di esercizio di Stato; o di esercizio di stato diretto o di esercizio di Stato indiretto, ossia delegato a Società.

Inoltre sta il fatto che nessun paese, dopo avere riscattate le ferrovie, le ha di nuovo concesse all'industria privata. Ma non voglio neanche trarre da questo fatto una deduzione assoluta.

Non si può dire in modo assoluto che uno Stato il quale abbia riscattate le sue ferrovie non possa trovare più la convenienza di concederle di nuovo all'industria privata.

Prendiamo, per esempio, la Prussia. Le ferrovie prussiane oggidì valgono molto di più di quello che siano costate allo Stato. In questa condizione si comprende che la Prussia, se lo volesse, se lo trovasse di suo interesse sotto tutti i rapporti, potrebbe fare ancora un contratto di concessione completa delle sue strade ferrate, ad una Società, la quale dovrebbe naturalmente ammortizzare il valore delle strade durante il periodo di tempo corrispondente alla durata della concessione. Con un contratto di questa natura la Prussia potrebbe assicurare, indipendentemente dalle condizioni future del suo bilancio generale, l'ammortamento del suo capitale ferroviario entro quel periodo di tempo che si trovasse opportuno.

Credo che il Belgio si trovi, presso a poco, nelle stesse condizioni: perchè le ferrovie di Stato del Belgio, se non valgono più, certo non valgono meno di quello che son costate allo Stato, quando le ha dovute riscattare.

Ma noi siamo in ben altre condizioni: le nostre ferrovie valgono molto meno di quel che sono costate allo Stato. Questo è notorio. Non voglio pronunziar cifre; ma, certo, nessuno mi contraddirà, quando io dirò, per essere moderato, che, se noi volessimo alienare le ferrovie possedute ora dallo Stato, non potremmo cavarne che una somma certamente inferiore alla metà del valore di costo. Ora, in queste condizioni, è evidente che

un contratto di concessione non ci procurerebbe quel grande vantaggio ottenuto dalla Francia, e che potrebbero ottenere anche gli altri Stati, testè citati, di ammortizzare completamente il nostro capitale ferroviario; ne potremmo ammortizzare solamente una parte esigua.

Ma si dice dai fautori dell'esercizio privato: l'esercizio di Stato ha fatto cattiva prova, dove fu applicato; non ha soddisfatto alle esigenze del pubblico; non ha mantenuto le promesse fatte, quando venne decretato. Qui, non divido l'ottimismo dell'onorevole Pantano.

Egli è stato troppo ottimista; e mi permetta di dirgli che il suo discorso può essere considerato come un cattivo servizio, reso fin d'ora, al futuro direttore generale dell'esercizio italiano di Stato, se all'esercizio di Stato dovremo arrivare. Poichè è innegabile che in altri paesi l'esercizio di Stato ha prodotto delusioni e lamenti, i quali provengono da ciò che, per farlo accettare, si è promesso quello che l'esercizio di Stato non poteva dare. In Germania, si promise che l'esercizio non sarebbe stato condotto a scopo fiscale; che le eccedenze degli introiti sarebbero state destinate non già a vantaggio del bilancio dello Stato, ma a migliorare il servizio ed a diminuire le tariffe. In realtà, così non avvenne. Si è migliorato in qualche cosa il servizio; si sono in qualche parte ribassate le tariffe; ma, essendovi pure una notevolissima eccedenza netta di prodotto delle strade ferrate, questa fu data, quasi per intero, a vantaggio del bilancio dello Stato.

Si è detto anche che i risultati industriali dell'esercizio di Stato, in Prussia, non hanno corrisposto alla aspettazione, perchè il coefficiente di esercizio è aumentato. Qui, non ho che a riportarmi a ciò che è stato detto dal mio amico Rubini, intorno a questa questione dei coefficienti d'esercizio. Non bisogna mai dire: *post hoc, ergo propter hoc*. Vi sono tante circostanze accessorie che possono far aumentare o diminuire i coefficienti di esercizio; e non si può dire che, essendo aumentato un coefficiente di esercizio col passaggio dall'esercizio privato all'esercizio di Stato, sia stato questo passaggio, che abbia determinato l'aumento.

Si dice, per esempio, che in Prussia, dopo l'applicazione dell'esercizio di Stato, sono cresciute le spese d'esercizio, perchè si è dovuta aumentare la spesa del personale. Ma, chi ci assicura che, se non si fosse fatto il riscatto, la spesa del personale non

sarebbe ugualmente aumentata? Non conosciamo noi, molto da vicino, un paese dove questa spesa ha pur dovuto essere aumentata, anche essendo in vigore l'esercizio privato?

I fautori dell'esercizio privato traggono argomenti a sostegno della loro tesi, anche dalle discussioni che si svolsero in Svizzera negli ultimi anni del secolo passato intorno al progetto della nazionalizzazione delle strade ferrate.

Ora qui giova avvertire che assai diversa è la nostra condizione presente da quella in cui si trovava la Svizzera, quando addivenne al riscatto delle ferrovie, perchè non bisogna confondere la questione del riscatto di ferrovie concesse all'industria privata, per applicare alle stesse l'esercizio di Stato, colla questione di un Paese il quale è già in possesso delle ferrovie, o per precedente riscatto, o per costruzioni dirette, e che si trova a dover decidere se si deve applicare a queste ferrovie l'esercizio privato o quello di Stato. E' evidente che le considerazioni applicabili al primo caso non trovano applicazione al secondo. Tuttavia le obiezioni degli avversari dell'esercizio di Stato in Svizzera, alle quali si appoggiano, come già dissi, anche in Italia i fautori dell'esercizio privato, erano realmente notevoli e quindi mi permetto di passarvele brevemente in rassegna.

Uno dei più eminenti uomini di Stato svizzeri appartenente al partito radicale, Numa Droz, a chi sosteneva che il riscatto significava l'emancipazione dal capitalismo, osservava acutamente che l'emancipazione era soltanto apparente, perchè per riscattare le ferrovie bisognava pagarle e per pagarle la Confederazione avrebbe dovuto ricevere il danaro da quegli stessi capitalisti che prima l'avevano date alle Società. Cosicchè, a giudizio del Droz, la formula adottata dai partigiani del riscatto: *le ferrovie svizzere al popolo svizzero*, doveva essere completata con quest'altra formula: *il debito svizzero al popolo svizzero*. Evidentemente ciò non trova applicazione presso di noi, perchè la maggior parte delle nostre ferrovie è già in possesso dello Stato, perchè noi abbiamo già le ferrovie italiane al popolo italiano, ed abbiamo anche disgraziatamente il debito italiano sulle spalle del popolo italiano.

Il Droz prevedeva pure, che non si sarebbe potuto, dopo effettuato il riscatto, eseguire l'ammortamento del debito che si doveva incontrare per il riscatto stesso, come

si proponevano i fautori di esso; e questo è forse il punto sul quale l'esito dei primi anni dell'esercizio di Stato; sembra dare ragione alle sue previsioni. Ma anche questo è un argomento che non si può applicare al caso nostro: noi, come già dissi, le abbiamo già riscattate le ferrovie; di alcune ammortizziamo effettivamente il valore capitale, come, per esempio, le ferrovie dell'Alta Italia, per le quali paghiamo una annualità che comprende l'interesse e l'ammortamento; per altre, costruite direttamente dallo Stato mediante la creazione di debiti, redimibili faremo egualmente l'ammortamento, se avremo la saggezza di non dare applicazione ad una legge recente che ha autorizzato il cambiamento di questi debiti redimibili con debito consolidato.

E passo ad un'ultima osservazione del Droz. A coloro i quali annunziavano che il riscatto avrebbe prodotto economie nelle spese di esercizio, egli rispondeva che « dopo il riscatto si sarebbe dovuto aumentare la spesa del personale, per tener conto delle insistenti sollecitazioni che sarebbero venute da tutte le parti e contro le quali una amministrazione pubblica può difendersi meno efficacemente di una amministrazione privata, la quale non ha davanti a sé gli elettori; » ed aggiungeva: « Se s'infiltra la politica, se il personale si rende ragione della sua importanza elettorale, si può dire che sarà una disgrazia per il Paese. » Queste sono parole di un uomo di Stato, come ho letto, che apparteneva al partito radicale; io non le faccio mie, osservo soltanto che se è vero ciò che egli diceva, cioè che la coscienza della propria importanza elettorale da parte del personale ferroviario può costituire una disgrazia per il Paese, questa disgrazia noi l'abbiamo già provata (*Commenti*).

A questo proposito, permettetemi un'altra breve citazione: poche parole scritte nella relazione della Commissione d'inchiesta del 1878, sempre a proposito dell'esercizio di Stato; parole dirette appunto a confutare l'opportunità dell'esercizio di Stato.

Così scrivevano i relatori della Commissione del 1878: « Le influenze politiche non permettono al Governo tutta la libertà dell'energia propria delle industrie. Gli operai hanno che, insistendo nel chiedere aumenti di mercede o diminuzione delle ore di lavoro, finiscono per ottenerle, non perchè dal Governo si riconosca giusta la domanda, o sia industrialmente possibile il farlo, ma per tema di scioperi o di tumulti, o per

vaghezza di popolarità, alla quale cedono volentieri gli uomini di tutti i partiti ».

Se i valenti relatori della Commissione di inchiesta del 1878 avessero potuto, nel marzo dell'anno scorso, alzare la testa dal loro sepolcro, avrebbero veduto che i pericoli da essi additati per l'esercizio di Stato, non sono stati evitati nemmeno col sistema da essi escogitato.

Qui mi affretto a dichiarare che io non intendo trattare la questione dei rapporti tra l'Amministrazione ferroviaria ed il suo personale; nè giudicare la soluzione che a questa questione venne data l'anno scorso. Voglio essere assolutamente obbiettivo; constato i fatti e non li giudico. Mi astengo quindi dal giudicare, se siano state opportune o no le disposizioni introdotte negli articoli 103 dei capitolati annessi alle convenzioni del 1885. Mi astengo dal giudicare per colpa di chi quelle disposizioni trovarono gravi difficoltà nella loro applicazione e diedero luogo a gravissimi attriti. Mi astengo dal giudicare se il componimento adottato nell'anno scorso, sia stato più o meno giustificato. Constato il fatto di questo componimento; e il fatto consiste in ciò che, anche essendo in vigore l'esercizio privato, per regolare i rapporti fra l'Amministrazione ferroviaria ed il personale da essa dipendente, lo Stato ha dovuto intervenire aumentando in larga misura la spesa del personale, imponendo dei sacrifici alle Società che esercitavano le ferrovie, e assumendo sacrifici anche a carico del proprio bilancio.

Ora mi domando: dopo questo, abbiamo ancora noi la vera essenza dell'esercizio privato? Le nostre compagnie non possono regolare a loro talento gli introiti dell'Amministrazione ferroviaria, perchè non hanno la libera disponibilità delle tariffe. Ora non possono nemmeno regolare a loro modo la maggior parte delle spese di esercizio perchè notate bene che le spese del personale, non arriveranno forse alla misura additata dall'onorevole Nofri del 70 per cento, ma si avviano a rappresentare i due terzi della spesa totale di esercizio.

Come si può dire inoltre che abbiamo un vero esercizio privato quando lo Stato può trovarsi costretto a concorrere nelle spese di esercizio? Si potrà obiettare che, se vi sono stati questi inconvenienti sotto il regime delle attuali Convenzioni, si troverà modo di eliminarli stipulandone altre, che tutelino meglio l'interesse dello Stato. Non illudetevi: le condizioni presenti sono tali che non sarà possibile ottenere condizioni

migliori delle attuali. Questo vi è stato dimostrato largamente da parecchi dei precedenti oratori.

In qualunque modo, dunque, si rinnovino le Convenzioni, noi potremo avere un esercizio ferroviario che non avrà mai il vero carattere di esercizio privato, che non avrà mai quel carattere tratteggiato dall'onorevole presidente del Consiglio in un suo discorso, già ricordato da altri oratori, nel quale dichiarava che egli voleva che l'esercizio delle strade ferrate fosse affidato a quanto ha di solerte, di assiduo, di inventivo, di volenteroso, di ostinato, l'interesse privato, mediante contratti in cui una grande elasticità di movimento, una efficace libertà d'azione sia lasciata a chi ha il godimento di questo grande istromento economico che è la strada ferrata ».

Mi permetta l'onorevole Zanardelli, di dirgli che, se verrà un giorno in cui l'onorevole Balzano potrà presentarsi a lui in attitudine di nutrice (*Ilarità*) portandogli, avvolte nelle fasce quelle migliori Convenzioni che mettendo a contributo tutta la sua buona volontà e tutto il suo ingegno, riuscisse a stipulare, guardando quelle infelici creature, egli sarà costretto ad esclamare inorridito: queste non sono mie figlie. (*Viva ilarità*).

L'esame spassionato dei fatti ci dimostra che cadono in esagerazione tanto i fautori dell'esercizio di Stato, quanto i fautori dell'esercizio privato, nel sostenere rispettivamente la loro tesi. Sono in errore i partigiani dell'esercizio di Stato quando basano i loro ragionamenti sull'ipotesi di uno Stato perfetto il quale saprebbe esercitare le strade ferrate, evitando tutti gli inconvenienti che si manifestano nell'esercizio privato. Sono però in errore anche i partigiani dell'esercizio privato quando ammettono l'esistenza di Società ideali che sappiano mettere sempre l'interesse del paese davanti ai loro interessi. Appunto perchè ciò non è possibile, è inevitabile che in qualunque sistema di esercizio privato lo Stato si riservi un largo diritto di controllo.

Questo controllo può e deve essere rigoroso ma non deve essere invadente, perchè l'eccesso del controllo diminuisce la libertà di azione delle Società ed elimina così i vantaggi reali che si devono riconoscere nel sistema dell'esercizio privato.

L'onorevole Saporito scrive nella sua relazione che noi non sapremmo organizzare un esercizio di Stato così importante

come quello fatto dalla Prussia, perchè noi non abbiamo la virtù organizzatrice del popolo germanico. Questo giudizio potrà essere fondato, ma finora non è confortato dall'esperienza. L'esperienza invece ci insegna che ci è mancata la virtù organizzatrice di un opportuno controllo durante l'esercizio privato.

Il nostro controllo durante gli ultimi 18 anni non è stato sempre ragionevole e non è stato nemmeno efficace. Non è stato sempre ragionevole perchè ha voluto intromettersi troppo ed ha creato così degli attriti che in parte si sarebbero potuti evitare. Non è stato nemmeno efficace perchè non è riuscito ad eliminare la necessità di sacrifici da parte dello Stato che non erano stati preveduti all'epoca della stipulazione dei contratti.

Con questo mio giudizio non intendo di muovere censura alla nostra burocrazia, per la quale sono anzi lieto di potere associarmi agli elogi che le ha rivolto ieri l'onorevole Rubini. Altre cause, estranee alla burocrazia e aventi analogia con quelle da cui derivano i pericoli dell'esercizio di Stato, influirono a fomentare il lamentato eccesso di controllo.

Queste considerazioni relative al modo con cui venne ordinato il nostro controllo durante questi ultimi 18 anni ed agli attriti che ne sono derivati, costituiscono un nuovo, gravissimo argomento per farci perdere ogni fiducia nella possibilità della stipulazione di nuove convenzioni e patti convenienti.

Quelle stesse cause che producevano dissensi e attriti durante l'esercizio del controllo debbono inevitabilmente impedire il consenso delle due parti in una nuova forma di contratto accettabile dall'una e dall'altra. Le società vorranno necessariamente premunirsi contro il rinnovamento di quegli attriti a loro danno invocando delle garanzie; e queste garanzie ci condurrebbero a un ordinamento ferroviario che perderebbe sempre più il vero carattere di esercizio privato, ci condurrebbero ad un esercizio fatto mediante società le quali conserverebbero soltanto l'apparenza ed il nome.

Se dunque nuove convenzioni convenienti per noi non sono possibili, si dovrà venire inevitabilmente all'esercizio di Stato per questa semplicissima ragione: che una volta eliminato l'esercizio privato, non rimane altra soluzione che l'esercizio di Stato, mentre non si può sostenere la proposizione inversa. Infatti quando voi abbiate elimi-

nato l'esercizio di Stato a causa dei difetti e dei pericoli che in esso vedete, voi non avrete ancora risolto il problema; vi rimarrà da fare dei contratti che vi permettano di organizzare l'esercizio privato; ma se non riuscite a fare questi contratti a condizioni convenienti, dovrete pur sempre ritornare a quell'esercizio di Stato che avevate da prima eliminato nonostante i difetti ed i pericoli che esso presenta. Se dunque si dovrà venire all'esercizio di Stato cerchiamo di organizzarlo in modo da eliminare, per quanto è possibile, i difetti che si sono manifestati laddove esso venne già applicato.

Il modo di eliminare questi pericoli è stato già additato da tutti i precedenti oratori che hanno parlato nello stesso senso mio; consiste nell'affidare l'esercizio delle strade ferrate a un'amministrazione bensì di Stato, ma autonoma. I fautori dell'esercizio privato ci dicono: disingannatevi, non crediate che con questo eviterete i danni dell'esercizio di Stato; sia pure l'amministrazione autonoma, ma sarà sempre lo Stato l'impulsore, sarà sempre lo Stato quello che darà la direzione.

Io posso ammettere che qualche cosa di vero in questo ci sia; posso ammettere che anche con un'azienda autonoma tutti i difetti dell'esercizio di Stato non possono essere eliminati; ma non è questa una buona ragione per non cercare almeno di attenuarli. Cerchiamo adunque, se dobbiamo arrivare all'esercizio di Stato, di farne un organismo che si attagli alle nostre condizioni, ai nostri bisogni, alle nostre attitudini.

Un valentissimo economista tedesco, già citato ieri dall'onorevole Alessio, il Kaufmann, ammiratore dell'esercizio ferroviario francese (lo cito volentieri perchè i suoi giudizi sono sempre messi avanti a sostegno della loro tesi dai fautori ad oltranza dell'esercizio privato) interpellato pochi mesi or sono da un pubblicista francese se egli avrebbe desiderato per la Germania un ordinamento ferroviario analogo a quello della Francia, rispondeva risolutamente di no e diceva di aver lodato l'ordinamento francese perchè lo crede il migliore per la Francia, ma giudica nello stesso tempo che la Germania abbia agito assennatamente nel formare l'ordinamento che oggi possiede. La Germania deve conservare questo suo ordinamento ferroviario perchè nel formarlo essa ha seguito l'impulsione del suo genio, assolutamente diverso dal genio francese.

Ebbene, onorevoli colleghi, procuriamo

anche noi di fare qualche cosa che si ispiri al genio italiano. (*Bravo!*) Ammettiamo pure i nostri difetti, ma riconosciamo che qualche cosa di buono siamo riusciti talvolta a fare anche noi. Gli splendidi risultati ottenuti dall'ordinamento delle nostre Casse di risparmio, affatto indipendenti da quei legami coll'amministrazione dello Stato esistenti quasi dovunque altrove: l'assicurazione contro gl'infortuni del lavoro, quella per l'invalidità e la vecchiaia degli operai, attivate, dietro i suggerimenti dell'onorevole mio amico Luzzatti, in modo affatto diverso da quello degli altri paesi, mediante enti autonomi creati dallo Stato, ma da questo assolutamente indipendenti, sono istituzioni che onorano altamente il genio italiano. Ebbene, se noi dobbiamo organizzare l'esercizio di Stato, atteniamoci a questo esempio, organizziamolo senza copiare banalmente quello che è stato fatto negli altri paesi, organizzandolo sotto forma di azienda autonoma, ma con un'autonomia larghissima, molto più larga di quella adottata negli ordinamenti degli altri paesi. Dirò anzi con un'autonomia molto più larga di quella che risulterebbe dallo schema presentato nella relazione della Commissione reale, ed anche dallo schema accennato ieri l'altro dall'onorevole Guicciardini.

Io sono perfettamente convinto che questa via, sarà la migliore per arrivare alla risoluzione del nostro problema ferroviario. Certamente neppure per questa via riusciremo a fare cosa perfetta; nelle cose umane non vi è mai nulla di assolutamente perfetto, bisogna accontentarsi di cercare il meglio relativo e questo meglio relativo varia a seconda dei paesi e delle circostanze.

E appunto, tenendo conto delle nostre circostanze, ossia tenendo conto da una parte delle nostre attitudini e dei nostri bisogni, e dall'altra della vera situazione del nostro problema ferroviario, credo che la più opportuna soluzione di questo problema debba consistere nella formazione di una azienda autonoma, largamente autonoma. Non sarà compito facile quello di costituirlo. Occorrerà molto tempo e largo tempo non abbiamo più davanti a noi. È necessario quindi che il Governo solletici la presentazione delle sue proposte. Dichiaro però che, dissentendo in ciò da quanto fu detto da taluni che siedono dall'altro lato della Camera, io credo che deve essere lasciata ampia libertà al Governo di formulare le proposte, nel senso che crede mi-

gliore. Se gli uomini che stanno ora al Governo hanno ancora fede di trovare sulle basi dell'esercizio privato la soluzione conveniente del nostro problema ferroviario, non vedo alcuna ragione per la quale noi che abbiamo perduto questa fede dobbiamo negargli di fare il tentativo. Ma occorre non si perda tempo, occorre che si faccia presto.

Io confido quindi che gli onorevoli ministri vorranno promettere ciò che domanda il mio amico onorevole Rubini con l'emendamento da lui presentato alla mozione Pantano, vorranno cioè promettere che al più tardi nel prossimo novembre porteranno dinanzi alla Camera proposte concrete per sistemare il nostro problema ferroviario. Di fronte a simile promessa del Governo io credo che mancherebbe ogni ragione di chiudere la presente discussione con qualsiasi voto. Ma credo che ciò nonostante la discussione non sia stata inutile; avrà servito di preparazione alla discussione che dovremo fare sulla proposta del Governo, dalla quale dovrà uscire il nostro futuro ordinamento ferroviario. Prepariamoci a questa discussione con gli animi completamente sereni; con quelle serenità di cui ha dato prova il forte popolo svizzero, discutendo in questi ultimi anni la quistione del riscatto delle sue ferrovie, con quella serenità che ha permesso colà anche agli avversari più ardenti del riscatto, di cooperare, una volta che fu approvato, allo scopo diventato comune, di trarre dalla soluzione approvata il maggiore vantaggio possibile. Lasciatemi concludere con l'augurio che così avvenga anche presso di noi. Studiamo tutti coscienziosamente l'importante argomento procurando di formarci una chiara visione della vera realtà della situazione; discutiamolo profondamente senza lasciarci fuorviare da idee preconcepite; discutiamolo, animati da un solo comune pensiero, quello di cercare la soluzione, che, meglio d'ogni altra, possa maggiormente favorire l'agognata prosperità economica del nostro Paese. (*Vivissime approvazioni — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

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

**Rava.** Onorevoli colleghi, l'arrivare così tardi, e per giorno e per ora, nella discussione di questo grave problema, e dopo oratori, così poderosi e così ascoltati dalla Camera, mette me in una condizione di inferiorità giusta e meritata. Io, veramente, non avevo intenzione di parlare sulla mozione

ferroviaria; non avevo cambiamenti da fare nelle idee altre volte esposte; non aveva nemmeno oneste confessioni da presentare alla Camera. Da che ebbi l'onore di sedere in quest'aula ho sempre combattuto, con dati e cifre e ragioni, i modi, coi quali le convenzioni ferroviarie venivano applicate, peggiorandone con interpretazioni non buone, le conseguenze; e ho sempre cercato di rinforzare il sindacato parlamentare sulle spese fuori bilancio che, per esse, si facevano, e sul modo onde si creavano debiti ignoti con le casse patrimoniali, e su tutti gli altri problemi, che si presentavano, con rapidità vertiginosa e con complicazioni sempre nuove, nella Amministrazione di questa importantissima branca del patrimonio pubblico. Io non ho però indugiato ad iscrivermi allorchè alla mente mi è venuto un dubbio, proprio quel dubbio stesso che si affacciò alla mente di un insigne pensatore quando scrisse: « coloro, che non hanno il coraggio di dire quello, che pensano, finiscono col pensare soltanto quello che hanno il coraggio di dire. » Ciò non è bello nella vita pubblica, e siccome io non ho cambiamenti nella mia modesta dottrina, nè esitazioni nella mia coscienza, così domandai al Presidente nostro la iscrizione fra gli oratori. Ed eccomi ultimo tra Voi, stanchi, ma sempre indulgenti.

Tralascero il problema teorico tra esercizio di Stato ed esercizio privato di cui tanto qui si è parlato, rinnovando gli echi del 1876. Prima che cominciasse questa discussione, prima che sentissi il mio autorevole amico Guicciardini, che ha confessato il suo cambiamento, come lo ha dichiarato poco fa l'amico Carmine, ho voluto rileggere tutto quello, che è stato scritto dal più eminente scrittore in materia; un francese, l'illustre Picard, intorno a questo grave problema. Ho riletto il pro e il contro della tesi, e mi sono confermato nella opinione che questo è problema pratico, che va risolto secondo le condizioni del tempo e del paese; condizioni formate dallo sviluppo storico, e da eventi politici ed economici che ne hanno preparate le basi, e secondo infine le condizioni finanziarie.

L'Italia, al tempo di Cavour, aveva ed esercitava bene, una rete ferroviaria di Stato, che dovette vendere; la ricomperò nel 1876, dopo la convenzione di Basilea, che derivava dall'obbligo assunto nel nostro trattato con l'Austria, dopo la guerra del 1866, di dividere dalle ferrovie della Südbahn la rete che diventava italiana.

Vedete dunque quali elementi entrino an-



che nel problema italiano a formare il sustrato, sul quale dovrà erigersi la rinnovata opera nostra. Però l'onorevole Guicciardini accennava ieri a delle suggestioni... involontarie, che alle volte esercitano l'influenza sull'animo di coloro che pensano e studiano; ed io non esito a confessare (poichè ho qui ripetute le parole severe del pensatore inglese) che, fino dai miei primi anni e studii giovanili, ho sentito nell'animo mio la suggestione, che non riesco mai a dimenticare, dall'opera del Wagner sulle finanze e sulle ferrovie, dove il pensatore tedesco, che ispirò poi l'opera di Bismark, considera le ferrovie, per la prima volta, come uno strumento della economia di Stato, come un modo per rialzare o governare le sorti economiche del Paese, come un mezzo di equilibrare le condizioni di fatto, della agricoltura e dei commerci nazionali e internazionali.

Dopo ciò, hanno esercitato su di me sempre un'influenza minore gli scrittori, che sostengono la tesi opposta, fino al Leroy-Beaulieu, che in questi ultimi anni nel suo bellissimo trattato di economia politica, sostiene la tesi opposta.

Io esaminerò, ripeto, e semplicemente il problema pratico, e richiamerò qualcuna anche delle idee, che altra volta ho avuto miglior agio di esaminare in quest'Aula, perchè sono queste le idee direttrici, da me annunziate qui fino dal 1891, al mio primo discorso, che mi spingono verso la soluzione, la quale verrò ad accennare a voi, onorevoli colleghi, dolente dell'ora tarda che mi obbliga, per doveroso riguardo, a disegnare con rapidi cenni, senza colore, ma non senza anima, un quadro frettoloso.

Il Parlamento italiano spesse volte e con varia fortuna ha avuto davanti a se convenzioni da esaminare: lasciamo in pace quelle che già appartengono alla storia e che arrivano sino al 1865; lasciamo andare tutti, vari contratti e le convenzioni, per l'esercizio delle Calabro-Sicule; ricordiamo solo le Convenzioni del 1874 che non arrivarono in porto, e creavano una tale forma di esercizio che è tornata a galla in questi giorni; ricordiamo la poderosa discussione per la Convenzione di Basilea, che portò al voto del Parlamento per il riscatto della rete dell'Alta Italia e per l'esercizio privato; ricordiamo le Convenzioni studiate dalla Sinistra, quando l'illustre Zanardelli era ministro dei lavori pubblici, e lasciò il palazzo di S. Silvestro per esse; ricordiamo le Convenzioni subito dopo, cioè nel 1877, presentate dall'onorevole Depretis, che non furono nemmeno discusse dagli

uffici della Camera; ricordiamo la legge (1878) per creare una Commissione d'inchiesta sull'ordinamento ferroviario, di cui ha parlato anche oggi l'onorevole Carmine nel suo poderoso discorso, quella Commissione d'inchiesta del 1878, la quale, udì acutamente la voce del paese e, - lo ricordino bene gli onorevoli colleghi, - finì con una relazione che non era perfettamente d'accordo coi dati di fatto che si raccoglievano da i suoi sette poderosi volumi, e propose certi sistemi di concessione e affitto, che non furono poi quelli, che più tardi trionfarono in quest'Aula! Ricordiamo le libere e sciolte formule di contratto presentate - dopo l'inchiesta - dal compianto Baccarini nel 1884, e approvate dagli Uffici, ma ritirate dopo la crisi del marzo 1883 provocata dal *trasformismo* vittorioso. E infine, dopo tanti stenti e con la complicazione, per me dolorosa, del problema delle costruzioni, e della concessione dei mille chilometri e dello sgravio dei contributi delle Provincie e Comuni per le spese delle costruzioni votate nel 1879, arrivarono le *Convenzioni Depretis-Genala* del 1884, che vinsero qui per pochi voti, ma vinsero e furono legge, fino dal 27 aprile del 1885, in corso di applicazione.

Oggi entriamo in un'altra fase storica che pare riproduca la fisionomia di quei tempi. Una Commissione autorevole che ha tentato di diventare di inchiesta, ma non ha potuto diventare d'inchiesta, (perchè le Società le hanno chiuso in faccia i loro libri, i loro conti e le loro condizioni di fatto) studiò per quattro anni il problema dell'applicazione delle Convenzioni, e oggi finalmente col poderoso volume del relatore Saporito, ci ha dato tanto in mano da potere esaminare il problema nelle sue manifestazioni pratiche, negli errori e nei danni, e negl'utili della tentata soluzione del 1885.

Ora io debbo dire subito al mio amico onorevole Saporito (se qualche volta lo criticherò come relatore gliene chiedo scusa in anticipo, perchè la divergenza dello studioso, rispetto al problema tecnico, mantiene sempre la simpatia verso il collega operoso e l'amico) debbo dire lealmente che non consento nelle considerazioni ottimiste della relazione; che mi dolgono le conclusioni pratiche e le proposte, mentre apprezzo l'opera critica, risoluta e franca, coraggiosa anzi, per certi punti più gravi, e più difficili di questi contratti, come a dire per la situazione dei conti delle Società, per i guadagni, che esse hanno fatti e vogliono nascondere, nelle costruzioni; e per le passate vicende della Società sicula. E

anzi mi dispiace di non avere visto subito allegati quei documenti che egli ci promette.

Dalla relazione dell'onorevole Saporito e dei suoi colleghi, che l'hanno così egregiamente coadiuvato, risultano molte e gravi cose e molti e gravi difetti delle Convenzioni, ma le conclusioni sono anche questa volta (come nel 1878, e più che nel 1878) in contraddizione, e mi pare recisa, coi fatti che egli ha esposto e documentato.

L'onorevole Saporito vuole mantenere nel futuro contratto la divisione longitudinale d'Italia ma in due Reti, due sole Reti, come quella che agevola i traffici e per dir così affratella le varie Provincie; vuole, con lievi e non ben determinate riforme (non è spirito di critica, onorevole Saporito, esaminino semplicemente i fatti) vuole mantenere, con correzioni non ben precisate, i tre Fondi di riserva famosi, e quelle più famose Casse patrimoniali che ricordano (se gli onorevoli colleghi permettono, e se permette l'onorevole Carmine, che era allora relatore) ricordano le mie prime lotte in quest'Aula, contro spese illegali e ignote. Fui chiamato allora, da destra, il custode, anzi il carabinieri, delle Casse patrimoniali, perchè stetti qui sempre a contrastare le spese che abusivamente si facevano su quei conti a detrimento dello Stato, che doveva poi, come accadde nel 1897, finire col pagar tutto.

I colleghi allora (11 anni fa) poco si occupavano di tali studi; ma la Corte dei conti mi diede ragione, e il Luzzatti, fatto ministro del tesoro, riconobbe che le Casse figuravano debiti in silenzio e provvide ai primi rimedi salutari! Ma era tardi.

L'onorevole Saporito ci dice: il primo fondo di riserva (e non vi dico la funzione sua, perchè ne ha parlato ieri così bene l'onorevole Rubini, e non vorrei ripetere cose inutili, giacchè l'ora è tanto tarda) il primo fondo ha un deficit di 10 milioni, il secondo ha un deficit di 20 milioni, il terzo un deficit di 66 milioni, Non basta, ma al 1905 i tre fondi di riserva avranno un deficit di 166 milioni rispetto alla condizione di equilibrio di questi fondi di riserva quale erano stati previsti e fissati.

E vuole mantenerli?

Delle Casse patrimoniali non vi parlo, Il governo è venuto dodici volte (ed il ministro Magliani aveva assicurato che quelle Convenzioni pacificano i rapporti tra bilancio dello Stato ed esercizio ferroviario!) è venuto dodici volte qui a domandare al Parlamento mezzi per alimentare straordinariamente, cioè al di fuori del contratto, - e quindi ingiusta-

mente per il bilancio dello Stato, io non esito a dirlo - le casse famose. E non sempre chiaramente: una volta ad esempio sul bilancio del tesoro, (non so se fosse pel 1893) era detto: da ora in poi il bilancio del tesoro iscriverà 5 milioni e mezzo per le Casse patrimoniali. Io allora mi opposi così vivamente, che ebbi la fortuna che quel « da ora in poi » fosse tolto dal bilancio, e si facesse una legge speciale perchè si sapesse almeno quando e quanto si donava a questo istituto. E dico donava, onorevoli colleghi, non per far delle frasi ad effetto, da cui l'animo rifugge sempre, ma per evitare nuovi errori.

Riconosco che la base delle Casse patrimoniali era stata sbagliata, perchè quando si voleva provvedere agli aumenti della nostra rete ferroviaria, bisognava alimentarla con qualche cosa di positivo e reale. Invece le assegnarono il 15 per cento del prodotto, al di là dei 212 milioni del prodotto così detto iniziale; il reddito era di soli 180 milioni, e non bastava che cambiasse il nome del ministro dei lavori pubblici perchè i 180 milioni d'improvviso salissero nelle ferrovie italiane a 212. Quindi questa Cassa nacque col debito, nacque con la impotenza; e questa impotenza doveva durare vari anni.

Non è dunque esatto, come fu detto ieri, che si avesse dopo le Convenzioni una grave diminuzione del traffico, vinta negli anni avvenire: il traffico crebbe normalmente, ma non si poteva verificare l'aumento del traffico con un salto così alto e anormale. E perchè si erano presi a base i 212 milioni? Per tenere lontano il giorno in cui lo Stato avesse partecipazione sugli utili.

I 144 milioni dati dalle Casse nel 1885, per lavori straordinari (*Allegato B delle Convenzioni*) furono presto spesi, e non sempre regolarmente, e sempre senza sindacato, come già dimostrai qui altra volta; e lasciarono essi pure un deficit! Al solito.

Dunque abbiamo noi riempita la deficienza di queste Casse, e abbiamo finito per pagare anche quello che si era lasciato caricare ingiustamente su queste Casse, e che non doveva essere pagato. E tutto questo causa alla indeterminatezza dei contratti, fatti per quella smania di imitare strani esempi esteri, e portare, dalle nebbie dell'Olanda, questi contratti al sole del nostro paese. E portarli proprio quando gli olandesi stessi li abbandonavano sfiduciati!

Ora, onorevoli colleghi, perchè l'onorevole Saporito, o la Commissione che egli degnamente presiede, si propone di rinno-

vare i contratti e anche con questi istituti che ebbero tali difetti? E perchè (me lo permetta l'onorevole Saporito) perchè nel secondo fondo di riserva, che serve alle parti metalliche dell'armamento, ci propone di rinnovare quelle formule, e di fare addirittura un vero sistema tontinario?

Sono le parole che ho lette nella sua relazione, e con sorpresa, e grandissimo rammarico.

Vedete, onorevoli colleghi, noi abbiamo attuata l'invenzione più sopraffina, pel rinnovamento del materiale mobile e metallico, che mente di economista avesse potuto sognare! Mentre l'economia sociale moderna stenta tanto a organizzare su basi incrollabili le Casse pensioni, con le formule della mortalità, della sopravvivenza umana, noi cercammo e fissammo quanti millimetri o parti di millimetro delle rotaie consumerà un treno che passa, e stabilimmo insieme la durata in vita delle verghe, delle carrozze, dei vagoni e delle locomotive (delle locomotive 60 anni, dei vagoni 30 ec. ec.) ne facemmo un elenco come dei soci di una Cassa pensione e creammo i conti, facendo il calcolo relativo con l'età di ogni pezzo... che funziona... come socio!

È naturale che tutta questa fantasmagoria di una previdenza applicata al materiale doveva andare tutta quanta in rovina: e di qui la causa di questi *deficit* continui, di queste spese imprevedute, di questi calcoli deficienti, di queste lagnanze universali. E vogliamo noi ora mantenere lo Stato in questa condizione di lotte, di disagio, di discussione con tali istituti speciali?

Con tali basi e tali contrasti noi (ricordatelo) dovremo fare o lo Stato sovrachiatore delle società, o le società sovrachiatrici dello Stato.

Con questi contratti, vigenti, non esito a dirlo, un ministro chi avesse subito voluto risolutamente, tenacemente, inesorabilmente, interpretare e applicare la legge, sarebbe riuscito a mantenere ben più sottoposte le Società, a contenerle nell'ambito e nella cerchia della legge, non al di fuori della legge. Salvo a modificarla se non era applicabile. E invece si modificò tutto con interpretazioni non buone. Vi citerò solo un esempio che credo sia eloquente. Quando si discutevano le Convenzioni del 1884, il problema delle traverse da rinnovare si presentò alla Camera. Era manutenzione o capitale?

La Commissione fece un quesito scritto al Ministero. Il Ministero rispose, e fece stam-

pare la risposta, (l'ho riscontrata stamane nei volumi delle Convenzioni ferroviarie) che queste erano opere di manutenzione stradale che dovevano esser pagate dalle Società, non in conto delle casse patrimoniali, e quindi non dallo Stato: ma un bel giorno l'Ispettorato decise che si dovevano pagare dalle casse patrimoniali, e furono sette milioni che così uscirono da quelle casse. E del pari pel *nolo* dei vagoni. Quando i vagoni erano insufficienti per provvedere al traffico italiano, dovevano provvedere, le casse patrimoniali, che si alimentavano dall'aumento del reddito; ma se non c'era l'aumento del reddito, vuol dire che non c'era l'aumento del traffico. Ma i carri mancavano, le Società non ne facevano uso economico e volevano aumentare i mezzi di trasporto, e domandavano spese *su fondi*, privi di mezzi. E si fecero debiti e si presero carri a nolo per potere spedire le merci che con danno dell'economia si fermavano a Genova, a Milano, a Napoli. E il *nolo* si caricò sui fondi, contro il parere del Consiglio di Stato. In tutti questi casi si doveva venire qui serenamente e dire: siamo due contraenti che ci siamo sbagliati: contribuiamo ambedue alle spese nuove e a correggere l'errore commesso. Decidevano gli *arbitri*!

E così solo da una parte si dovette correggere l'errore; solo lo Stato dovette pagare. E l'ispettorato ferroviario, che io non critico mai con parole mie, ma solo coi documenti venuti davanti alla Camera e con le relazioni della Corte dei conti e coi voti del Consiglio di Stato, troppo spesso nei primi anni, con le sue decisioni, riconosceva il buon diritto alle Società. Qualche anno fa (1897) esaminai molti fatti, relativi alla applicazione delle Convenzioni e alle disillusioni patite, e parlai specialmente nei riguardi del servizio postale di cui avevo freschi i ricordi e sufficiente la conoscenza. Anche in questo ramo, così importante, l'Ispettorato fece *accordi* e *norme* gravosi all'Era-rio. E non erano quegli accordi firmati da nessun ministro. Ecco perchè parlo del l'Ispettorato *toot court*. E basterà ricordarvi ciò che la Corte dei conti nel rapporto del 1893 scrisse: « le Casse così governate hanno resa possibile la decretazione di opere pubbliche governative, senza limiti legali di spese, senza riscontro del Consiglio di Stato, senza la registrazione della Corte dei conti, richiesta per gli atti soggetti al sindacato preventivo, e, quello che è peggio, senza l'espressa annuale concessione dei fondi da parte del potere legislativo ».

Ora, onorevoli colleghi, io di Casse così organizzate che nella base giuridica della loro esistenza, si prestano a siffatte interpretazioni, e conseguenze finanziarie, non vorrei sentir parlare, e non vorrei, data l'eventualità alla quale accennava l'onorevole Carmine, che si debbano ridiscutere le Convenzioni, che questi patti così complicati, che hanno fatto così cattiva prova in passato, che non si trovano se non nel nostro contratto, perchè credo che ormai non si trovino più nemmeno nelle leggi olandesi, venissero di nuovo stabiliti.

Dei fondi di riserva ho già parlato avanti e non dico altro. Il primo problema che si presenta, e che la Commissione accetta, è il mantenimento della divisione longitudinale d'Italia. Questa divisione longitudinale ottima nel passato, che ammette due sole reti, e crea due organismi strapotenti (almeno se condo me) comparve la prima volta nelle convenzioni del 1877 del compianto Depretis, preparate in conseguenza del voto per l'esercizio privato, a proposito del riscatto eseguito con la Convenzione di Basilea.

La relazione Saporito dice che quel riscatto si poteva evitare, e non era una conseguenza del trattato nostro con l'Austria. Ma io ho letto le discussioni di allora; ed i maggiori giureconsulti, e i più eminenti uomini politici, riconobbero che era una conseguenza del trattato coll'Austria. Però, e credo sia merito dell'onorevole Zanardelli, un breve indugio e le molte critiche esposte allora, fecero guadagnare 12 milioni sul pagamento del prezzo del riscatto. Ho letto parecchi documenti relativi alla convenzione a Basilea ed ho trovato che 12 milioni di migliorie pel bilancio dello Stato furono concessi. Il che prova che queste nostre critiche amare, questo esaminare bene tali patti e contratti, e qualche guadagno possono portare per lo Stato. E gli uomini politici maggiori che dedicano la loro alta intelligenza e la loro opera a tutelare l'interesse del Paese, ricevono così conforto e restano nella storia del Parlamento.

Dunque la Commissione mantiene le due linee longitudinali. Essa nota però che vi sono varie altre proposte. Vi è la proposta di una terza rete longitudinale interna, per raccogliere le linee nuove di povero traffico, che non saranno per anni redditizie; e vi è anche un'altra proposta, quella di congiungere una parte della rete Calabrese con la Sicula. Ma queste proposte la Commissione le scarta senz'altro, perchè non le vede utili. Io tor-

nerò sulla idea di una rete speciale delle ferrovie di povero traffico.

Viene qui il problema del riscatto della rete meridionale. Come problema di finanza è grave per lo Stato: il pagare 32 o 33 milioni all'anno, chè tale è la sovvenzione delle linee che furono concesse nel 1862 e alle Meridionali e costruite nel 1865; o pagarli come annualità di prezzo di riscatto della rete, meno il più o il meno che possa accertarsi, non credo crei nuove difficoltà pel bilancio italiano, specialmente in questo momento. Il problema è più complesso. Ci sono le tariffe delle Società libere, se non si fa il riscatto; ci sono altre linee nell'Italia settentrionale di proprietà delle Meridionali-

Come manifestazione dell'opinione mia sul riscatto della rete Meridionale, dirò che per un certo sentimento di eutimia della nostra Amministrazione e per garanzia dello Stato, io sarei felice che si potesse fare. Ma le conseguenze quali sono? L'onorevole Rubini accennava ieri una liquidazione e l'onorevole Brunardi un'altra diversa, la Commissione Saporito si riserva di presentare un rapporto speciale, e anzi ho sentito dire che esiste di già, perchè un amico mio mi diceva di averne avuta copia. Quale delle formule si applica? quelle della legge Baccarini del 1881, o della vecchia legge del 1865, o della legge del 1862, con la quale nacque la Società delle Meridionali, o quella delle Convenzioni ferroviarie del 1884? Io ora non so. Soltanto so che in quest'Aula, per dovere di rappresentante politico, mi debbo dolere che nel 1884 non fosse fatto il riscatto combinato dal povero Baccarini, quando si pagavano solo 24 lire per azione. Allora sarebbe stato veramente un ottimo affare per la finanza italiana. (*Commenti — Approvazioni*).

Ricorderò anzi uno degli aneddoti parlamentari d'allora, che un illustre collega mi ha ricordato. In quella sera, nella quale scadeva il termine per il riscatto preparato dal Baccarini, qui sulla vecchia piazza di Montecitorio, illuminata dalla mite luna di Roma, una persona molto nota della finanza italiana passeggiò agitata e coll'animo trepidante finchè scoccò la fatale mezzanotte. E riposò quella notte ben contenta della mancata denuncia. L'onorevole Rubini diceva l'altro giorno che anche il Baccarini fu esitante e indugiò, non affrontò risolutamente il problema del riscatto.

Io credo che l'onorevole Rubini s'inganni. Il povero Baccarini, nelle sue proposte del

1884, mise a base il riscatto, che gli era costato tanta fatica, fino da quando aveva combinato il patto del 1881 per migliorare la situazione delle meridionali. Senza questo patto esse, con grave danno delle popolazioni, si noti, non avrebbero mai fatto aumentare il traffico, perchè arrivando alle 15 mila lire al chilometro lo Stato cessava di pagare, ed esse cercavano che il traffico fosse limitato... per godere direttamente, e senza rischi, i contributi dello Stato, come del resto usano fare sempre le grandi Società.

Mentre però il progetto presentato dall'onorevole Baccarini era agli Uffici, egli lasciava il Ministero nel marzo 1883, e qui con interrogazioni e con interpellanze sollecitava il Governo a fare il riscatto. Il Depretis che era maestro di finezza politica, dichiarò che il riscatto sarebbe stato compreso nelle convenzioni Genala, e infatti lo fu; l'onorevole Rubini però che è finanziere così acuto può dirci che differenza ci fosse nel prezzo, e quale danno ne sia venuto alla finanza dello Stato.

**Rubini.** Al 31 dicembre 1882 scadeva il primo termine.

**Rava.** C'era il secondo. La Camera aveva ordinato che si presentasse un sistema di esercizio privato e bisognava obbedirla e combinare riscatto e esercizio anche per dare 24 sole lire invece di 25 di prezzo a ogni azione della Società.

Quindi circa il riscatto debbo riservarmi di vedere con quali formule si dovrà fare. Confesso che oggi ho nella mente più dubbi di quelli che non avessi quando fu cominciata questa importantissima discussione, di cui riconosco, anche per questo caso, la grande utilità.

Raccomando invece al Governo il riscatto di altre piccole linee che si possono avere a buoni patti (combinati già nelle concessioni originarie) e che non si debbono più oltre trascurare. C'è una Commissione Reale che studia! Ma l'indugio è di danno; e il non aver in proprietà le linee cresce le difficoltà dell'esercizio e dei contratti in genere. Sono intralci, conti, dissidi da tagliar via. E si perdono milioni!

Ora passiamo alle tariffe. La Commissione Reale comprende la loro importanza come strumento economico, le considera in rapporto allo sviluppo preso in Europa, esamina la soluzione che al problema è stata data in Germania, vede le conseguenze diverse che si hanno dal modo vano onde esse sono regolate, denuncia i difetti del sistema nostro. E va bene. Noi abbiamo ottenuto in

questi anni qualche cosa, non dico solo per l'Italia meridionale (parlerò dopo dell'Italia meridionale) abbiamo ottenuto qualche cosa anche in vista della configurazione strana del nostro Paese ma tardi, i stento, come nei biglietti dei viaggiatori.

La geografia d'Italia consigliava ben altro!

È meraviglioso questo ponte italiano gettato sul mare verso oriente; è meraviglioso per la bellezza del cielo, per la varietà dei climi e delle colture, ma è disgraziato rispetto al movimento dei traffici.

Le convenzioni dell'84 legarono per le tariffe le mani al Governo. E fu grave errore!

Io riconosco che l'onorevole Rubini ha interpretato bene, per le conseguenze assai gravi, quel famoso articolo 44, mentre molti colleghi vi hanno dato una interpretazione diversa. Fu fortuna che quell'articolo fosse scritto in modo tanto confuso e oscuro; è mancato così il coraggio di applicarlo recisamente, tanto da parte dello Stato quanto dalle Società. Infatti noi abbiamo avuto alla Camera solo notizie di qualcuno di questi ribassi ordinati dal Governo e che dovevano essere poi ratificati per legge: una volta anzi fui nominato io relatore, per bontà dei colleghi della Commissione, credo l'unica, che doveva imprendere l'esame di questo problema. Ma poi non si concluse per la chiusura della sessione. E dopo non ritornò a noi il progetto. E perchè?

Del pari è sempre rimasto in sospenso il problema del Consiglio delle tariffe, nato provvisoriamente con decreto Reale e mai costituito per legge. Sono passati 17 o 18 anni e siamo sempre innanzi ad un regime provvisorio, in cosa di tanto interesse. Dopo le convenzioni, a dir la verità, credo non siano diventati legge se non quei progetti i quali concedevano dei fondi alle Società! (*Bravo! Bene!*) Quelle leggi erano necessarie perchè le Società minacciavano di sospendere l'esercizio e perchè si verificavano quei mali che nascono sempre quando lo Stato è disarmato verso i colossi della finanza.

Bisogna dunque riprendere da capo tutto il problema, bisogna che lo Stato sia munito di maggiori armi. L'Inghilterra stessa ne dà esempio solenne e cresce sempre l'ingerenza dello Stato su le tariffe ferroviarie.

Io ho voluto, mesi sono, studiare il dotto libro del Kaufmann sulle ferrovie francesi, che citava poco fa l'onorevole Carmine, ed ho letto pure le appendici che vi sono state fatte di recente in Francia, poichè purtroppo quel libro dell'illustre professore tedesco è

rimasto un po' antiquato in una materia che cambia tutti gli anni e nella quale basta una semplice innovazione meccanica per cambiare i vari fattori del problema. Io ho, affrettatamente purtroppo, esaminato i vari problemi che si collegano alle tariffe di cui oggi sperava aver tempo di parlare qui, ma non vedo nella soluzione proposta dalla Commissione che si dia allo Stato quella maggiore balia che gli è assolutamente necessaria. Veggo che rimaniamo ancora legati e che non siamo tornati a quelle norme che efficacemente qualche fautore di convenzioni antiche proponeva. Era però diverso il sistema delle partecipazioni dello Stato, e non incontrava opposizione degli affittuari.

Si dice (e lo ha detto anche poco fa con mia meraviglia l'onorevole Nofri) che le Società in fondo hanno guadagnato così poco con l'esercizio che non vorranno combinare altri patti. Questo importa poco, perchè io non ho simpatie eccessive con grandi Società esercenti servizi di Stato in genere; e troppo spesso ho dovuto criticare l'opera loro e, diciamolo francamente, notare anche i gravami soverchi che hanno procurato al bilancio dello Stato.

L'onorevole Nofri diceva che hanno guadagnato poco, ma io domando: una società che ha garanzie così efficaci sul bilancio dello Stato, che ha i suoi redditi riscotibili ogni giorno, (cosicchè per l'esercizio ferroviario basta un capitale di anticipo piccolo, rispetto alla grandiosità dell'azienda) società di questo genere che hanno potuto, dopo i lauti guadagni della emissione delle azioni, segnatamente la Mediterranea, e sin dai primi giorni dare il 5 per cento ai loro azionisti, e poi il 6 per cento, anche quando c'è stata la depressione dipendente dal prezzo del carbone che inaspettatamente salì ad alti prezzi, che poterono dare in media il 5.48; tali società può dirsi, di fronte al saggio della rendita pubblica, che abbiano guadagnato poco? E poi ogni Società ha accantonato anche un grosso fondo di riserva, e si è anche valsa della sua forza economica, dei suoi impianti, del suo personale, ecc., come del resto farebbe ogni altra società, per assumere, nel 1888, anche le costruzioni ferroviarie dello Stato nelle quali impiegava in fondo molti mezzi ed elementi di cui disponeva per l'esercizio. Ed è certo che sulle costruzioni dello Stato la Mediterranea ha guadagnato moltissimo, come risulta anche da indizi sicuri alla Commissione Reale. Questa è stata mirabile di franchezza e di risolutezza in questa parte. Ma intanto la Mediterranea

non vuol dichiarare che cosa abbia guadagnato, e tiene i suoi conti in modo che nulla ci si può intendere, e rifiuta di rispondere allo Stato, che deve partecipare per legge negli utili!

Ora, per questa Società che ha fatto buoni guadagni nelle costruzioni e che poteva farli migliori nell'esercizio, che ha dato ai suoi azionisti dei dividendi come quelli che ho detto, che ha resistito alla crisi del carbone ed a tante altre jatture, che ha un grosso fondo di riserva, non si può dire, onorevole Nofri, che sia andata poi così male, e sorprende nel vederla fare la sdegnosa e dire che non vuole più saperne di ferrovie e di convenzioni. E va bene, in tal caso potremo cercare da qualche altra parte. (*Bene!*)

La Società delle ferrovie Meridionali si trova in condizioni anche migliori, ed è giusto che sia così perchè al 1885, quando fu chiamata a stipulare le convenzioni, essa aveva già 14 o 15 milioni accantonati come patrimonio proprio, e rappresentava un organismo veramente forte, più forte di ogni altra Società, tanto che la sua forza ha ben saputo farsi sentire! Or questa Società ha accantonato molti milioni nella riserva, ha dato il 9 o il 10 per cento tutto compreso (lo mostra il Saporito) ha guadagnato nelle costruzioni molto, tanto che nemmeno essa ha mai voluto dire quali siano stati i suoi profitti. E si deve dire che ha in cotal guisa fatto cattivi affari?

La Sicula è nelle stesse condizioni e ha molto guadagnato per la bontà grande del suo contratto; ma mi spiace di doverlo notare, perchè io aveva molta simpatia per i minori organismi, nelle costruzioni come risulta dalla relazione Saporito, la Sicula si è comportata assai male, perchè - contrariamente ai patti stipulati - ha ceduto le costruzioni ad un suo amministratore!! Il fatto grave risulta nel volume della Commissione Reale, che fa nomi e date, e dice per giunta che dei suoi guadagni nulla doveva risultare affinchè lo Stato non potesse avere la dovuta partecipazione! Per questo fatto la Sicula, dopo un'inchiesta molto contrastata, ha dovuto poi pagare una multa enorme per far registrare quel contratto e non so come abbia fatto con lo Stato. Certo le cose non procedettero regolarmente... Ma lasciamo questo. L'insieme dei fatti dimostra che le Società in complesso non hanno fatto cattivi affari, tutt'altro! È il sindacato governativo, amministrativo che è mancato assolutamente al suo compito e questo fa a noi, e deve farci, molto dolore. (*Commenti*).

Bisogna preparare un corpo speciale ferroviario tecnico e amministrativo. E non si improvvisa certo!

Si dovettero fare delle ispezioni al 1897, da qui nacque una lite proposta davanti agli arbitri sul diritto di veder i conti, e dopo il voto di questi, contrario allo Stato, un'altra causa che sta davanti alla Corte di appello di Roma. Ma in effetto si poteva anche insistere di più sulla liquidazione di questi conti, ed esercitare così, per parte di chi doveva, il sindacato stabilito per tutti questi casi dalle leggi. Per tutti questi punti ci sarebbero grandi correzioni da fare nei contratti.

Per me il problema che soprattutto bisogna ordinare bene, correggendo radicalmente le forme attuali è quello dell'esercizio delle reti secondarie. Io comprendo come questo delle reti secondarie fosse un problema assai difficile, e per la povertà dei traffici nelle linee nuove, e per la forma di esercizio adottata in Italia, che è più cara di quella accolta per l'esercizio in Francia. E poi c'è anche un'altra grave ragione che viene dalla legge votata dal Parlamento nostro nel 1885, *la lunghezza virtuale*. Noi paghiamo per l'esercizio della rete secondaria 3,000 lire a chilometro, più la metà del prodotto, ma 3000 lire a chilometro non secondo la lunghezza reale, ma secondo la lunghezza virtuale. Io ho visto il libro del Freycinet che tratta questo problema dal punto di vista economico, non dal punto di vista matematico: *les pentes en chemin de fer*, ed ho capito meglio ancora come questa formula nostra per l'esercizio della rete secondaria, fosse errata, quale fu votata dal Parlamento italiano. Era una formula algebrica e veramente le formule algebriche si prestano male ai voti dei Parlamenti, perchè solo pochissimi sono in grado di conoscerle. (*È vero*).

E la formula algebrica è ripetuta in tutte e tre le Convenzioni.

Per essa si calcolava il peso pieno sempre di ogni treno ed il peso pieno di ogni locomotiva, per avere il costo della trazione e il consumo del carbone: il che non è nelle condizioni di fatto. E' bastata questa diversità fra la verità matematica e la verità di fatto, quale si attua dalla quotidiana pratica, per far sì che la nostra rete secondaria italiana, sia esercitata non con sole tre mila lire al chilometro di sovvenzione, ma con quattro o cinquemila, e coi risultati che sapete: ci sono dieci milioni di incasso, ma ci sono quattordici o quindici milioni di spesa

nel bilancio dello Stato. E certe linee di pendenza forte hanno 9000 lire al chilometro invece di tremila! E' grave, troppo grave, spesa!

Io parlo di questo serenamente, perchè sono sicuro che nei contratti nuovi, se si faranno, queste distinzioni di rete principale e di rete secondaria, (povera rete secondaria, che dovrebbe avere ad esempio i vagoni nuovi perchè li paga lo Stato, e, invece, è l'ospedale che riceve tutti i malati che le linee vecchie inviano sopra di essa, perchè ha minor traffico e minore gente da trasportare!) Venga pure il buon giorno di giustizia. Sono sicuro, ripeto, che questa divisione, passati tanti anni, non ci sarà più, e che si eserciteranno tutte le linee insieme, senza distinzione di principali e di secondarie, ma con un concetto diverso, secondo la natura dei luoghi, e con quello dell'esercizio economico, sul quale (taglio sul resto per l'ora) dovrò intrattenere un momento la Camera. Del personale, parlai l'anno scorso difendendo la legge per gli organici tanto contrastati. Io lo vorrei partecipe negli utili.

E i nostri debiti verso la Società? dice un collega, quali e quanti sono?

Ne parlarono vari oratori.

L'onorevole Guicciardini non fu esatto: credo. La cifra fu chiarita dalla Giunta generale del bilancio l'anno scorso nella relazione dell'onorevole De Nava: sono 265 milioni per materiale mobile, il famoso materiale mobile, che cedemmo e ci pagarono, ma sul quale paghiamo noi l'interesse, mentre l'uso di esso è in mano delle Società. Questo spedito deve essere abbandonato; io sono d'accordo coll'onorevole Rubini per la vendita del materiale mobile, perchè semplifica molto i rapporti dello Stato. Poi abbiamo 99 milioni di nuovo materiale, acquistato dopo l'85: poi un cumulo di spese di 13 milioni; e quindi abbiamo da 380 a 400 milioni sui quali paghiamo non 15 milioni, come disse l'altro giorno l'onorevole Guicciardini, ma 22 milioni di interessi annui a non lieve saggio.

Dunque dal momento che paghiamo questi interessi, non sarà grande differenza avere il debito verso l'uno o verso l'altro creditore, ciò non porta conseguenze, certo porterà maggiore semplificazione ed anche economia pel saggio ora ribassato dal debito pubblico. E chi sono i creditori in parte? Gli obbligazionisti. Sono quindi collocati già tali debiti.

Credo in genere che questi patti nuovi, miglioripossano farsi, perchè abbiamo ora

organismi formati, interessi che si sono sistemati ecc.

Ma torno al mio pensiero. Quello che credo sia necessario di fare in una eventuale organizzazione nuova, è di non dividere tutto in due reti, come prima, ma di considerare a parte le linee povere; e le linee povere sono specialmente nell'Italia meridionale, in Basilicata soprattutto e in Calabria, dove sono linee che danno pochissimo reddito. Ed è penoso, onorevoli colleghi, che queste linee ora costino molto al bilancio dello Stato anche per l'esercizio, e rendano ben poca utilità alle popolazioni, alle quali potrebbero servire. Vorrei dunque esporre una soluzione nuova per noi, meditata sulla pratica degli stati assai progrediti. Ricordate ciò che dissi del calcolo delle nostre distanze virtuali. Si spende troppo e non si dà sollievo alcuno da noi.

Dagli esempi tedeschi e austriaci, e dagli studi che ho fatto sul Kaufmann per la Francia, e dalle notizie del Belgio, io vorrei trarre ammaestramento per fare un esercizio che servisse, per queste linee, agli interessi dello Stato e delle popolazioni, che fosse un termine medio fra le due tendenze che si sono manifestate in Italia, fosse una preparazione per il Governo e per l'amministrazione, per potere, nell'eventualità dei mutamenti avvenire in una materia così importante, arrivare sicuri alla forma dell'esercizio di Stato, o dell'esercizio per conto dello Stato, come dice, con una parola densa di contenuto, sulla quale, se l'ora non fosse tarda, vorrei discutere con lui, l'onorevole Carmine; un sistema infine che sia utile all'Italia meridionale, che sia utile all'esercizio delle ferrovie ed al bilancio della nazione se non a quello dello Stato.

La Francia cosa fece dal 1876 al 1880 e 1882? Si trovò nella necessità di riscattare piccole Società di ferrovie che erano sull'orlo del fallimento, perchè non lavoravano, e non davano utili all'esercente, disposto ad abbandonarle. Lo Stato le prese, costituì una rete di due mila e più chilometri, la ingrandì con acquisti e con baratti colle Società vicine, la collegò, e riuscì a fare un esercizio di Stato, con ingegneri di Stato, con funzionari, e operai di Stato, esercizio che si rispecchia sul bilancio dei lavori pubblici, e che ha dato risultati meravigliosi. Il bilancio, che ho qua, è semplice, chiaro, confortante; e va allegato a quello dei LL. PP. Ora noi in Italia ultimamente, per merito dell'onorevole Zanardelli, che ha avuto la felice e patriottica idea di bene ri-

solvere il problema ferroviario in quelle provincie ingiustamente abbandonate, e dell'onorevole mio amico Balenzano, che ha saputo con tanto interesse far passare la legge, alla quale anche i suoi predecessori avevano dato mano con la nomina di Commissioni speciali, noi, dicevo, nel 1902 abbiamo approvato la costruzione di una rete ferroviaria a scartamento ridotto.

E abbiamo così vinto un pregiudizio che era veramente di danno all'Italia e che ci metteva in contraddizione con le tendenze di tutto il mondo moderno, favorevole allo scartamento ridotto. Ora, io dico, in quei paesi di poco traffico, bisogna istituire dei trattamenti ferroviari speciali, per ravvivare i commerci che sono languenti, per dar vita alle forze latenti di quelle popolazioni laboriose, attive, intelligenti, e di quelle terre così feraci. E noi dobbiamo dare un esercizio che veramente giovi alle popolazioni. Ed allora bisogna aver coraggio, e fare grandi ribassi di tariffe per i viaggiatori, e grandissimo ribasso di tariffe per le merci; bisogna costituire là una rete speciale, che sia un esperimento tecnico ed un esperimento sociale, per ravvivare il commercio e la vita economica. E questo non lo possiamo ottenere, che per mezzo dello Stato. Lo possiamo fare per mezzo delle Società? dice un vicino. Sicuro, lo possiamo fare, e darei esempi, innestando queste linee alle grandi reti, ed obbligando le Società ad esercitarle, coi patti che il Governo crederà di mettere. Ma, quando noi diamo alle Società questi obblighi, siamo sicuri che, un po' per la tema di non guadagnare, un po' per quel misoneismo che hanno sempre avuto nei paesi poveri, e per l'abitudine antica di far pagare allo Stato, e...., infine, per la posizione di lotta che un contraente deve avere verso l'altro, finiranno per chiedere dei compensi che, indirettamente, ma esattamente, si rifletteranno accresciuti sul bilancio dello Stato. Ora io credo che questo problema sia meglio affrontarlo a *viso aperto*; e che, dal punto di vista politico e sociale, sia meglio che lo Stato figuri di far esso direttamente un beneficio alle popolazioni, con gravame del bilancio (che deve risultar chiaro ed evidente) di quello che farlo dissimulato, attraverso una Società di esercizio. (*Bene!*)

Sieno come le strade ordinarie dei tempi nostri.

In tal modo il bene non viene gradito alle popolazioni, e lascia noi nell'impotenza di esercitare come crediamo e di modificare come crediamo norme e tariffe.



In Italia non abbiamo l'unicità delle tariffe tanto invocate dalle popolazioni; la Sicilia ha tariffe interne gravose; la Convenzione internazionale di Berna non è applicata da noi; il nostro contratto di trasporto è incerto, oscuro, difettoso, Bisogna rifarlo e coordinarlo al Codice di commercio. Ma sono all'assunto.

La Francia ci dà esempio. In Vandea, il Governo ha avuto il coraggio di fare una rete di tramvai di Stato, la quale ha una lunghezza di trecento chilometri. E perchè? Perchè essendo quello un paese povero, aveva bisogno d'essere aiutato. La prova riuscì: l'esercizio, spesa e reddito, fu di 1945 per chilometro. È presso a poco uguale. Ma quei trams alimentano le ferrovie vicine ed eccitano le industrie agricole del luogo, che ora vanno prosperando. Nel nord della Francia, la Società stessa, che è privata, sotto l'impulso del Governo, - che per la sua formula di contratto con garanzia di interessi ben diversa dalla nostra, ha più iniziativa, - la Società ha fatto undici gruppi delle linee povere, della lunghezza di 1650 chilometri; e li esercita da tempo con servizio economico vero e con la spesa del 50 per cento, e con tariffe mitissime. Ebbene, si è ottenuto rapidamente un prodotto di quattordicimila lire a chilometro. Io non dico che otterremo ciò da noi; conosco la differenza tra la ricchezza e l'attività francese e la ricchezza e l'attività nostra; ma qualche cosa di più da noi, si potrebbe subito ottenere. E i timidi nostri esperimenti già lo mostrano. All'ovest della Francia, ci sono fatti quattro gruppi di linee povere per una estensione di 700 chilometri con tariffe basse, con un personale ridotto, con una amministrazione semplice, con treni leggeri, con fermate senza stazioni, con pochissimi fabbricati, con una contabilità che i francesi stessi hanno chiamato *rudimentale*; (il nome resta) e le cose vanno, e il reddito sale a 4,000 o 5,000 franchi per chilometro. E, nella Bretagna, un gruppo di linee a scartamento normale che rendevano pochissimo è stato ridotto a scartamento ridotto, e ora dà un prodotto di 3718 lire e con 3100 lire di spesa (mentre prima le linee erano esercitate con perdita, come da noi). La Francia ha dunque avuto il coraggio che noi non avemmo mai, per la psicologia diversa delle nostre popolazioni, di favorire lo *scartamento ridotto* e l'esercizio economico vero.

Il povero Baccarini già nella legge del 1879 aveva messo le linee a scartamento ridotto, e le difese vivamente, nel 1887 qui alla Camera, ma non fu ascoltato.

Dopo aver costruito le ferrovie con binari ordinari, stante la povertà dei trasporti, la Società francese invece le ha trasformate a scartamento di un metro, e ne ha tratto giovamento. Ora, anche in Italia, per le linee povere al sud di Napoli, facendo eccezione di alcune arterie, io credo che uno esperimento economico e a basse tariffe, sia opportuno, sia anzi doveroso di farlo; e credo che si debba fare direttamente da parte dello Stato. Osserviamo il Belgio, che ha le ferrovie di Stato ed è mirabile veramente per questa *exploitation* delle ferrovie povere. Esso ha ridotto le spese di esercizio e le tariffe, del 60 per cento per i viaggiatori, e moltissimo per le merci; ed ha autorizzato i contadini a viaggiare, la mattina, con una tariffa modestissima, ed a portare in franchigia con sé 50 chilogrammi di prodotti dell'orto o della stalla.

La Francia ha fatto la tariffa speciale del latte; e, là, si paga un soldo fino a 25 o 30 chilometri; poi, 4 centesimi; poi, 3 centesimi, e poi 2 centesimi, rendendo possibile al latte, prodotto a 250 chilometri, di arrivare al mattino a Parigi con una tariffa modestissima. Per questo, dopo poco tempo, i redditi del traffico hanno compensato le perdite che il bilancio aveva risentito.

Noi, in Italia, abbiamo ora un fatto simile. La Arezzo Stia aveva pochissimo prodotto, e tanto misero che a guardare le statistiche fatte dall'Ispettorato si rimaneva addolorati nel pensare ai milioni spesi. Ebbene ora la Società ha ridotto le tariffe del 60 per cento e la linea ha avuto uno slancio grandissimo nel reddito.

Ed io stesso a Bologna ho veduto che la ferrovia San Felice, per virtù dell'esercizio economico (che noi però applichiamo con troppo stento, onorevole amico Balenzano), ho veduto che improvvisamente ha creato un traffico - bisogna dir così - su quella linea, e la gente di Bologna andare a San Felice mentre non aveva pensato mai prima di recarsi colà, e quelli del luogo sempre venire a Bologna per i loro traffici, giacchè la tariffa è così mite che consente loro di fare questo piccolo viaggio.

E la rete delle ferrovie venete, che per la legge del 1882, presto verrà allo Stato, (che la pagò parmi 12 milioni) non è nelle stesse condizioni? Non fece questi tentativi? E non ebbe questi risultati? A che indugiamo ed eternamente dubitiamo dunque?

Ora perchè non possiamo subito tentare tale esercizio per le Province meridionali, e per i gruppi di ferrovie povere, e ribassare del

50 o 40 per cento le tariffe dei viaggiatori e merci ed autorizzare i contadini a viaggiare con le loro merci? Perché nell'Italia meridionale - dove è il doloroso fatto della gente che va a lavorare nelle campagne lontane - perchè non adottiamo delle tariffe di un centesimo a chilometro per esempio, come fanno i tramways delle grandi città, e come ha fatto il Belgio in certe ferrovie con una applicazione recente, di cui il paese è contento? Anche questo è un tentativo utile nel trattare in generale dell'esercizio ferroviario si deve studiare.

Io penso dunque che noi dobbiamo eccitare il traffico, con un esercizio economico vero, con i treni leggeri e frequenti, con materiale leggero, senza prima classe, con poco personale di stazione e soprattutto con poche carte e pochi conti, con l'uso del telefono e con ristretto personale di direzione. Napoli dovrebbe essere il centro, e avere la direzione della rete.

In certe linee di servizio economico potranno sempre passare i diretti. Esempio: la Chartres-Bordeaux che ha treni (vedi il libro Kaufmann) da 90 chilometri e ha esercizio economico!

Ma credo ancora che questo ardito e risoluto tentativo non si possa fare che per opera dello Stato: e credo che a ciò dovremo venire anche per ragione politica e sociale. Certo non sarà male preparare le cose a tempo, tanto più che l'onorevole Balenzano e l'onorevole ministro delle finanze hanno accettato un invito della Commissione degli sgravi pel ribasso delle tariffe ferroviarie. Sono sei milioni, si dice, all'anno di sgravio.

Ora questi e altri sgravi di tariffe, se entreranno nel contratto futuro, verranno scontati sempre, dirò così, dallo Stato; i minori redditi, cioè, verranno calcolati negli effetti finanziari, e questi per conseguenza saranno imputati nel minor compenso che le Società daranno allo Stato per le ferrovie. Ma, allora, faccia lo Stato direttamente e liberalmente, e con pensiero patriottico e alto.

Io ho indicato questa soluzione intermedia, a voi, o colleghi, e, smetto perchè ormai l'ora è tarda; e lascio altri molti argomenti che dovevo trattare: ho indicato questa soluzione intermedia perchè realmente potrebbe servire a favorire le popolazioni del Mezzogiorno, le quali hanno avuto, sì, le ferrovie; hanno avuto, sì, un tentativo timido di tariffe differenziali, nel 1885; hanno avuto, sì, i mezzi ferroviari, ma non hanno ancora avuto l'utilità economica che si aspet-

tavano da queste costruzioni, che pure sono costate tanti milioni allo Stato. Lo Stato può esercitare bene una rete speciale secondaria. E mantengo l'altra idea, idea che ha anche espresso la Commissione, cioè che le linee attuali secondarie (che si chiamano così non perchè fossero di secondaria importanza, ma perchè venivano costruite dopo che erano state date alle Società, o convenzionate per l'esercizio, le vecchie linee, mentre erano arterie di prim'ordine come la Faenza-Firenze, Sarzana-Parma e via dicendo) che queste linee *secondarie* siano unite alle principali; perchè possono, dare un reddito al bilancio dello Stato, ma debbono essere trattate economicamente, per far agire libera e sciolta la loro fibra economica, e così vivere coi necessari adattamenti di esercizio nell'interesse generale dell'economia nazionale.

Le convenzioni, i patti, i contratti, non so bene, eventuali che si dovessero o volessero fare per il resto delle linee saranno più facili quando si tratti di linee, di cui già conosciamo il reddito, di cui misuriamo la potenza e la capacità. La mia proposta quindi dà possibilità di agevolare la migliore risoluzione del grande problema.

Oggi io parlo solo per esprimere il vivo desiderio di togliere i mali che sono nati dall'esercizio delle nostre ferrovie in questi 17 anni mali che erano stati ben previsti in quest'Aula, che il presidente del Consiglio onorevole Zanardelli in un dotto discorso, col quale aveva combattuto il sistema delle tariffe, aveva posto in evidenza; e che il povero Baccarini aveva qui per lunghi mesi, con lotta assidua, previsto matematicamente, negli effetti tecnici e nelle conseguenze finanziarie; e che tanti altri illustri oratori della Camera avevano mostrato, ciascuno studiando il lato che più piaceva alla loro intelligenza: io parlo per evitare che gli errori e i difetti che si sono manifestati debbano, invece che scomparire per sempre, ritornare!

Non abbandoniamoci alla dolce e facile persuasione di provvedere con piccole correzioni ai mali attuali come ha proposto la Commissione: bisogna tagliare sul vivo, bisogna abbandonare queste formule tradizionali malamente nate trenta anni or sono; bisogna vivere più dentro nello spirito nuovo dell'economia sociale, penetrare più dentro nelle tendenze nuove, ed esercitare le ferrovie come strumento di vita economica dello Stato, come strumento di utilità per la popolazione come eccitamento della vita economica. (*Benissimo!*).

Vi è ad esempio il problema delle ta-

riffe di penetrazione; è nuovo, pieno di sorprese, di audaci applicazioni, di sospetti.

Questo problema delle tariffe di penetrazione, si diceva un tempo delle tariffe internazionali, è stato discusso molto dal Parlamento francese, dove lo pose il Targé, che ha inventato questa parola. Ed essa è diventata quasi uno spauracchio, perchè tutti si lamentano, a torto o a ragione, che in conseguenza di queste tariffe di penetrazione si fanno migliori trattamenti alle merci estere che non alle merci nazionali, e si attirano anche le merci che si producono nel territorio, con danno della economia locale. Orbene tutti questi problemi nuovi debbono essere esaminati nella discussione del problema ferroviario e messi in relazione anche coi trattati di commercio.

Ed è per questo che confido, che nell'esercizio futuro, non ci saranno più divisioni errate tra reti principali e secondarie. E sono certo che non ci saranno più delegazioni di costruzioni ai banchieri e simili. Avevano fatte le Società « costruttrici fiduciarie » dello Stato, e molte obbligazioni emesse dalle Società sono tornate poi a carico del bilancio dello Stato, che con una legge del 1894 assunse il debito delle Casse patrimoniali. E così finì la lunga attesa di liquidazioni promesse e doverose, e che non si sarebbero mai realizzate, perchè non c'erano gli introiti necessari per fornire l'ammortamento di spese troppo presto fatte!

Io confido che la futura sorveglianza sarà fatta in modo che il controllo sia continuo e onestamente severo. Così le Commissioni parlamentari non avranno più da litigare per vedere i conti delle opere eseguite con larghe sovvenzioni e partecipazioni dello Stato. Io spero che non vi sarà più la necessità di torturarsi continuamente il cervello con piani amministrativi e finanziari, per ogni ribasso di tariffe invocato dal commercio e negato dalle Società concessionarie, e per ogni bisogno che si faccia sentire nel paese; e che non avremo più tutta questa complicazione di Casse, di fondi, di riparti, di liti, ecc. che ha affaticato lo Stato italiano, e danneggiato il bilancio, come è accaduto dal 1885 ad oggi.

Se i contraenti si presenteranno con queste intenzioni e con questa buona volontà, di lavorare e guadagnare sull'industria viva e non sul bilancio, io credo che l'opera sarà agevolata, salvo però sempre l'idea mia di fare l'esercizio diretto delle reti povere, che sono come le strade normali, con basse tariffe e con particolari patti, tali cioè da

recarne un grande giovamento alle popolazioni e poco aggravio, a cose compiute, pel bilancio dello Stato. Se questo non potesse avvenire e se continuasse l'abitudine presa da queste grandissime potenze finanziarie di dettar leggi allo Stato (come quando l'Italia non aveva alto il credito e volenterosi i capitali, e difficilmente trovava all'estero la fiducia per le sue imprese economiche), se, ripeto, questi potenti e grossi contraenti venissero con l'assunto di dettar leggi, ed a proporre offerte e *corbeilles de noces* in cui ci sono, sì, i milioni che si offrono al Tesoro (come qui ci disse una volta Lei, onorevole Di Broglio) ma si nascondono troppi anelli e troppi monili che ricordano, dice lo Spencer, il periodo della schiavitù della donna, io, che attendo con fiducia l'opera del Governo, vorrei che gli onorevoli ministri rispondessero subito, col poeta che per il primo prevede la fortuna grande d'Italia e ne segnò in canti immortali la gloriosa vita avvenire:

« Nec tali auxilio, nec defensoribus istis  
« Tempus eget. »

(Approvazioni vivissime — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore).

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

#### Osservazioni e proposte sull'ordine dei lavori parlamentari.

Taroni. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Taroni. Mi pare che per il giorno 29, che è domani, fosse stato stabilito lo svolgimento della mozione presentata dall'onorevole Barzilai.

Presidente. Si discuterà dopo finita la discussione della mozione dell'onorevole Pantano.

Taroni. Si potrà discutere nelle sedute mattutine.

Presidente. Io credo che non convenga discutere quella mozione nelle sedute mattutine. Non è vero, onorevole presidente del Consiglio?

Zanardelli, presidente del Consiglio. Nelle sedute mattutine si discutano i bilanci, giacchè ora non si possono discutere nelle sedute pomeridiane.

Presidene. Allora, onorevole Taroni, la mozione dell'onorevole Barzilai si discuterà, dopo finita la presente discussione, in sedute pomeridiane.

Domani alle ore 10 vi sarà seduta pubblica per continuare la discussione del bilancio di agricoltura, industria e commercio.

## Interrogazioni e interpellanze.

**Presidente.** Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande di interrogazione pervenute al banco della Presidenza.

**Podestà, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'interno, sul modo col quale il comune di Napoli intenda dare esecuzione alla legge sul risanamento della città.

« Di Canneto. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi per sapere quando intenda dare esecuzione alla costruzione dell'ufficio postale del porto di Napoli.

« Di Canneto. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e dei lavori pubblici per conoscere se nello interesse della pubblica incolumità, intendano provvedere con nuove disposizioni, a meglio disciplinare la circolazione degli automobili-velocipedi ed altri veicoli consimili, sia nell'abitato che nell'aperta campagna.

« Cavagnari. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica sulle cause onde viene tuttora ritardata l'approvazione dello statuto per l'opera d'istruzione e beneficenza « Carducci », in conformità delle deliberazioni 18 dicembre 1900 del Consiglio provinciale di Ascoli Piceno e 8 marzo 1901 del Regio Commissario straordinario per il comune di Fermo.

« Falconi Gaetano. »

**Presidente.** Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno secondo l'ordine della loro presentazione.

Si dia lettura delle domande d'interpellanza.

**Podestà, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro delle finanze per sapere se non creda indispensabile di sospendere l'esazione dell'imposta fondiaria in alcuni Comuni della provincia di Caserta, affinché si possa provvedere alla disoccupazione dei contadini, causata dalla distruzione dei principali prodotti in seguito alle brinate del 19 e 20 aprile e 28 maggio 1903.

« Cantarano. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro di grazia e giustizia sulle fasi della tenzone durata otto anni fra il torinese Giuseppe Busso e tutti i gradi della magistratura della sua città; il Busso cercando aver giustizia di vari falsi com-

messi, per escluderlo, dalla Reale Società Orto-Agricola del Piemonte, e la magistratura eludendo le sue domande per il solo ed evidente scopo di non far danno ai componenti la Direzione di quella Società.

« Morgari ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se trovi giusto, che il vincolo posto sulle forze motrici idrauliche della provincia di Roma, a favore delle ferrovie, debba togliere o ritardare ai Comuni il mezzo di provvedere alla propria acqua potabile, ed altri servizi pubblici di prima necessità, e per sapere ancora se trovi giusto che le forze motrici idrauliche della provincia di Roma vengano con determinazioni vaghe accaparrate e vincolate a proprio favore da privati speculatori.

« Giacinto Frascara. »

**Presidente.** Queste interpellanze saranno iscritte nell'ordine del giorno secondo l'ordine della loro presentazione.

La seduta termina alle ore 19.5.

*Ordine del giorno per le sedute di domani.*

*Alle ore 10.*

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. (243).

*Alle ore 14:*

2. Seguito della discussione della seguente mozione:

« La Camera, ritenuto l'obbligo nel Governo di denunciare 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, Racuini, Carlo Del Balzo, Altobelli, Marcora, Pavia, Pennati, Barzilai, Rispoli, Silva, Colajanni, Albertelli, Turati, Sanarelli, Vallone, Basetti, A. Costa, Varazzani, Palatini, Lollini, Berenini, Spagnoletti, Taroni, Todeschini, Cabrini, Soggi, Caratti, Sacchi, Bissoleti, 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 Regia 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, numero 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, numero 254, sull'avanzamento nel Regio Esercito modificata con leggi 6 marzo 1898, numero 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 Regio Esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra, approvato con Regio decreto 14 luglio 1898, numero 525 modificato con legge 7 luglio 1901 e 21 luglio 1902 numero 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 con-

cernenti 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 per 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 internazionale 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 della classe 1883. (339).

30. Miglioramenti di alcune linee di navigazione esercitate dalla 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 1902-903. (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)

38. 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 1902-903. (327).

39. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 5,222,538.74 sopra alcuni capitoli concernenti spese obbligatorie e d'ordine del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1901-902 risultanti dal rendiconto generale consuntivo dell'esercizio stesso. (214)

40. 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. (338)

41. Ripartizione per l'esercizio finanziario 1903-904 di stanziamenti per talune opere pubbliche straordinarie. (334)

---

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia*

---

Roma 1903 - Tip. della Camera dei Deputati.