

DXXXI.

1^a TORNATA DI VENERDÌ 19 GIUGNO 1908

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FINOCCHIARO-APRILE.

I N D I C E.

Bilancio d'assestamento (Discussione). Pag.	23009
ALESSIO GIULIO	23030
FERRARIS MAGGIORINO	23015
GUERRITORE	23010
LEALI	23029

Relazioni (Presentazione):

Proroga del termine fissato dall'articolo 7 della legge 23 dicembre 1906 per le spese straordinarie delle ferrovie dello Stato (ABIGNENTE)	23015
Divieto di fabbricazione, emissione e circolazione di stampa o biglietti, imitanti biglietti o altri valori di Banca e di Stato (Id.)	23015

La seduta comincia alle 9.5.

SCALINI, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata antimericana, che è approvato.

Discussione del disegno di legge: Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1907-908.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1907-908.

Si dia lettura del disegno di legge.

SCALINI, segretario, legge: (Vedi Stampati 877-A, 877-bis-A. — Per le tabelle, vedi pure Stampato n. 877-A, 877 bis-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (Pausa).

Secondo la consuetudine la discussione speciale sul bilancio di assestamento vuol rimettersi all'articolo secondo.

Non essendovi osservazioni in contrario, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione dell'esercizio finanziario 1907-908 indicate per ogni Ministero e per ciascun capitolo nella tabella A, annessa alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Il bilancio di previsione per l'esercizio 1907-908, rettificato in conformità al precedente articolo 1, presenta i seguenti risultati:

Entrate e spese effettive:

Entrata L.	1,877,819,001.26
Spesa »	1,823,797,816.23
Avanzo . . L. +	54,021,275.03

Costruzione di strade ferrate:

Entrata L.	»
Spesa »	9,750,000
Disavanzo . . L.	9,750,000

Movimento di capitali:

Entrata L.	313,523,266.34
Spesa »	306,829,947.30
Avanzo . . L. +	6,693,219.04

Partite di giro:

Entrata L.	68,467,935.99
Spesa »	68,467,935.99

È approvata la tabella B che contiene i suddetti stanziamenti ed il riepilogo generale rimane così stabilito:

Entrata L.	2,259,810,293.59
Spesa »	2,208,845,699.52
Avanzo . . L. +	<u>50,964,594.07</u>

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerritore.

GUERRITORE. Parlerò assai brevemente, e mi intratterrò soltanto del bilancio ferroviario.

La Giunta generale del bilancio, nell'esaminare il disegno di legge per il bilancio ferroviario 1908-909, si esprimeva così: « Siccome è da ritenere che, per l'esercizio successivo al bilancio 1908-909 il bilancio vi sarà presentato con migliore struttura e con le modificazioni reclamate dall'intento di ottenere una miglior forma del medesimo, la Giunta generale del bilancio verrà certamente messa nella condizione di riferirne meglio, con maggiore larghezza di esame, con maggiori dettagli e più concreta specificazione nelle considerazioni ».

A pagina 15 della stessa relazione si legge: « Vi è un progressivo sviluppo nel bilancio presente, ma evidentemente questo bilancio non si presenta ancora di struttura e formazione tale da soddisfare alle legittime esigenze per il necessario esame ».

Dunque esame accurato, dettagliato, minuto su questo bilancio non c'è stato, perchè (dice l'autorevolissima Giunta del bilancio) non si poteva fare, nel modo come il bilancio è stato presentato.

E si osserva che questo bilancio è in condizioni di struttura ancor migliori dei precedenti, sicchè un esame accurato su questa azienda non si è potuto mai fare dalla Camera, e lo dichiara la Giunta generale del bilancio.

Veramente non so come si possa esaminare un bilancio che, nella parte ordinaria di esercizio, nella parte complementare, nelle spese accessorie, straordinarie e nelle partite di giro, per un valore di oltre 859 milioni nella spesa soltanto, è compreso in soli 29 articoli senza chiarimenti e senza allegati.

Ora presentare un bilancio in questa forma val quanto non presentarlo.

Ma non soltanto la Camera ha osservato che questo bilancio è di struttura tale da

non poter essere sottoposto ad un serio esame, non solo la Giunta lo ha dichiarato, come appare dalle parole che ho letto testè, ma anche un ministro dei lavori pubblici ha ritenuto che il bilancio così come era non poteva andare. E con decreto ministeriale del 12 settembre 1907 ha nominato una Commissione (voglio leggere proprio le parole del decreto) « con l'incarico di studiare le modificazioni da introdursi nel bilancio dell'azienda delle ferrovie di Stato, nell'intento di ottenere una migliore forma nel bilancio stesso ».

Quest'ultima frase « ottenere una migliore forma » è cortese ma non risponde interamente al caso, perchè l'importante è di ottenere non una migliore forma, ma una forma tale, che valga a rendere il bilancio alla portata della Camera e delle Commissioni competenti per poter essere ben studiato e vagliato.

Ma, oltre la osservazione della forma del bilancio, che involge anche una questione di sostanza, perchè, se non arriva a studiare il bilancio, non è possibile ricavarne conclusioni pratiche, esaminiamo un poco questa azienda ferroviaria nei suoi prodotti ricavando le osservazioni dagli elementi diversi, che abbiamo a nostra disposizione.

Or bene, noi troviamo che nel bilancio di questa azienda per il 1906-907 la entrata totale fu di 425 milioni e il prodotto netto di 51 milioni. Nel bilancio successivo, 1907-1908, l'entrata è aumentata di 44 milioni, raggiungendo la cifra di 469 milioni circa, ma il prodotto netto, invece di aumentare, è disceso di tre milioni, raggiungendo la cifra di 48 milioni.

Nel bilancio 1908-909, il prodotto lordo, giusta le previsioni, tende ad aumentare, raggiungendo i 477 milioni, ma il prodotto netto seguita a discendere, e si aggira intorno ai 47 milioni.

La proporzione si mantiene perfettamente esatta perchè, a misura che aumenta il prodotto lordo, diminuisce il prodotto netto, e la diminuzione è proporzionale in ragione inversa all'aumento del prodotto.

Mi pare, in verità, che, quando la spesa generale aumenta e invece il prodotto diminuisce, vengono ad essere capovolte tutte le savie norme di amministrazione.

Ma neppure la Direzione delle ferrovie crede che questa diminuzione si fermerà, malgrado l'assetto che avrà l'Amministrazione, malgrado le maggiori spese, che si

faranno per mettere in migliori condizioni le linee e i congegni ferroviari tutti, perchè nella relazione dell'Amministrazione delle ferrovie sull'esercizio 1906-907 si fa un computo di previsione fino all'anno 1915, e allora, pur tenendo conto che l'azienda verrà migliorata efficacemente con tutte le leggi, già votate, pur tenendo conto di un aumento di traffico di 16 a 20 milioni all'anno, il prodotto netto sarà presso a poco quello di adesso.

Veramente una tale condizione di cose sta a dimostrare che l'utile, che rimane nell'esercizio ferroviario, va sempre più a diminuire, malgrado tutti i sacrifici e morali, e materiali, e finanziari fatti per questa Amministrazione dello Stato.

Se facessimo il calcolo dell'aumento di prodotto in questi sei o sette anni, oltre il bilancio già approvato, vedremmo che, anche mettendo l'utile netto in proporzione del bilancio dell'ultimo esercizio, con tutte le difficoltà inerenti all'ultimo esercizio, senza aver migliorato niente, senza aver fatto nessun progresso di qualsiasi genere in questa amministrazione, il prodotto invece di 50 milioni circa (quanto fa prevedere la relazione dell'amministrazione ferroviaria) dovrebbe arrivare ad una settantina di milioni.

Ma lasciamo stare tale questione, e passiamo ad un'altra, vale a dire all'affermazione del principio che in tutti i casi non si deve mai aumentare l'utile netto con prelevamenti dal fondo di riserva come è stato fatto per dieci milioni e mezzo nell'esercizio 1906-907.

Il caso di deficiente previsione nelle spese, in questo bilancio, è un caso normalissimo, specialmente dato il carattere di questa azienda che è essenzialmente industriale, e nella quale le oscillazioni possono appunto avvenire molto più facilmente che in altri rami della pubblica amministrazione. Se noi ammettiamo che si possa prendere dal fondo di riserva ciò che manca alla previsione delle spese, non faremo nulla di utile, e non daremo nessuna consistenza al bilancio: avremo di sicuro soltanto una somma di utili netti, e nient'altro: e il precedente sarebbe pericoloso.

La ragione di questo prelevamento è indicata nella pregevole relazione della Giunta generale del bilancio, e si riferisce a diversi capitoli.

Ci sono state presentate dalla Giunta una relazione di maggioranza e una di mi-

noranza: importantissime entrambe per gli autori, che sono competenti e autorevolissimi parlamentari. La relazione di minoranza si è diffusa più nella dimostrazione: quella di maggioranza è stata più sintetica perchè si è impernata intorno ad un concetto per verità importantissimo, ma affatto nuovo.

I dieci milioni e mezzo si scompongono così: maggiori indennizzi per il personale a causa di infortuni sul lavoro per 344 mila lire; maggior costo del carbone per aumento di lire 1,40 per tonnellata; indennizzi commerciali liquidati, ecc.. Ora, io mi unisco interamente alle osservazioni fatte dalla relazione della minoranza, ritenendo che tutte queste eccedenze di spese non costituiscano un fatto straordinario ed eccezionale, a cui non si potesse provvedere con variazioni di bilancio a tempo opportuno, come impone l'articolo 12 della legge 22 aprile 1905, che poi è riprodotto nell'articolo 24 della legge 7 luglio dell'anno scorso.

È inutile che stia ad intrattenere la Camera sui diversi ragionamenti tendenti a dimostrare che non vi è stata quella ragione di eccezionalità o di urgenza, per cui non si potesse provvedere coi mezzi ordinari di bilancio.

Si tratta di fatti che si andranno svolgendo gradualmente: ciò è ammesso anche nella relazione dell'Amministrazione ferroviaria, la quale quindi ci dà coi suoi documenti la prova di ciò che ho asserito, cioè che non si tratta di alcun caso eccezionale veramente urgente a cui non si potesse provvedere con bilancio d'assestamento, o con variazioni al bilancio stesso.

Non intratterò ulteriormente la Camera su ciò, anche perchè la relazione della maggioranza della Giunta del bilancio non fa questione di eccezionalità di provvedimenti o di variazioni non potute proporre a tempo. La pregevolissima relazione della maggioranza dice un'altra cosa, fa l'esame dell'articolo 12 della legge del 22 aprile 1905, e rimonta al primitivo progetto di legge, presentato il 17 marzo 1904.

RUBINI. Nella relazione.

GUERRITORE. No, onorevole Rubini, ho menzionato il disegno di legge, per dire che neppure in quel disegno di legge si trova la ragione di questo prelevamento dal fondo di riserva.

L'autorevole presidente della Giunta del bilancio rimonta alla relazione di quel disegno di legge, dove è accennato che l'ar-

articolo 12 è fatto anche per dare stabile assetto agli utili netti del bilancio ferroviario; per modo che, se vi fossero state forti diminuzioni, il bilancio generale dello Stato non avrebbe ricevuto nè danno, nè scossa.

Sicchè, con tali criteri, il coefficiente d'esercizio, che appunto rappresenta la differenza tra la spesa e l'entrata nel bilancio ferroviario, dovrebbe essere immutabile e consolidato, e il fondo di riserva dovrebbe rappresentare l'ente assicuratore della immutabilità del coefficiente d'esercizio.

Il concetto è, indubbiamente, importante, ma a me pare nuovo, perchè l'articolo 12 della legge 22 aprile 1905 dice proprio così: « Dal fondo di riserva sono prelevate le somme occorrenti per le urgenti necessità di servizio, per le quali non siano sufficienti gli stanziamenti di bilancio e non possano proporsi in tempo le corrispondenti variazioni ». Dunque di stabilità di coefficiente di esercizio, di stabilità di utile netto da versarsi al tesoro non si parla.

Ora, com'è possibile oggi di dare l'interpretazione a quest'articolo, quale risulta da qualche frase della relazione di un disegno di legge, non divenuto nemmeno legge, e della quale non si è fatto più menzione nelle successive relazioni per le leggi del 1905 e del 1907?

Si potrebbe, se mai, esaminare in seguito, e modificare l'articolo che autorizza i prelevamenti dal fondo di riserva; ma non mi pare che oggi, con le leggi vigenti si possa accettare questa teoria e conferire una funzione di calmiera al fondo di riserva.

Occorre tenere anche conto che il presidente della Giunta del bilancio, dopo avere annunciata questa teoria ed avere difeso validamente, con la sua autorità, il prelevamento, invita l'amministrazione ferroviaria a fare grandi economie, ad essere molto parsimoniosa ed ha parole molto severe, incitanti l'amministrazione alla massima oculatezza.

Ricorda anche le energiche parole del compianto ministro Gianturco al Senato, ed infine dà, in fondo alla sua relazione, una spinta maggiore alla amministrazione ferroviaria perchè le economie debbono essere fatte ad ogni costo; e si intravede il pensiero dell'onorevole presidente della Giunta generale del bilancio quasi dicesse: questo provvedimento è stato preso oggi, ma non ci si ricorra più, quindi badate

bene a fare in modo che questi inconvenienti non avvengano più.

Aggiungo due parole sulla denominazione degli utili netti, per togliere ogni equivoco.

È bene essere chiari. Per utile netto non s'intende l'utile netto del bilancio ferroviario dello Stato, ma semplicemente l'utile netto dell'esercizio ferroviario, che è cosa ben diversa.

Infatti, se si volesse tener conto di tutti i milioni spesi per costruzioni ferroviarie, su cui si paga e per interessi e per ammortamento il 4.40 per cento, vedremmo che il bilancio ferroviario d'Italia, invece di avere un utile di 30, 48 o 50 milioni, quello che sia, secondo il modo di computare il coefficiente di esercizio, avrebbe un *deficit* di 230, 220, 215 milioni all'anno. Quindi utili netti sono soltanto gli utili di esercizio.

Questo l'ho detto semplicemente per chiarire la portata di questi utili.

Se si vuole evitare che il tesoro abbia scosse per le minore entrate della azienda ferroviaria, anzichè ricorrere all'articolo 12 della legge 22 aprile 1905, o all'articolo 24 della legge 7 luglio 1907, si deve badare bene a migliorare le condizioni del bilancio ferroviario, ad assestare l'amministrazione definitivamente, e nel modo più acconcio, come richiede una pubblica amministrazione che ha intenti industriali. Questo è il mezzo più efficace per dar sicurezza al bilancio generale dello Stato in rapporto alle oscillazioni che potrebbe subire dal bilancio ferroviario.

E poichè una delle principali cause di spese e di incaglio amministrativo è la esuberanza del personale, richiamo l'attenzione del Governo sulla macchina burocratica amministrativa delle nostre ferrovie. La Direzione generale delle ferrovie dello Stato in Roma ha 6300 e più impiegati, vale a dire da tre a quattrocento impiegati in più di tutti i Ministeri presi insieme, i quali ne mettono insieme circa seimila.

Dunque mentre negli undici Ministeri, con tutto lo sviluppo degli affari così disparati, così intricati, così gravi, così importanti, che si svolgono in tutta Italia, con tante ramificazioni, si ha bisogno soltanto di seimila impiegati, la Direzione generale delle ferrovie, invece, che, per quanto importante e complicato sia il servizio, è un sol ramo e speciale, ha oltre seimila e trecento impiegati.

Negli ultimi anni, erano circa cinquemila e sono stati aumentati di altri mille l'anno scorso; ora saranno di certo accresciuti. Non è quindi una eredità, avuta al principio della nuova amministrazione: nei primi passi dell'esercizio di Stato si poteva credere che, per le difficoltà del momento, vi fosse bisogno di molti impiegati; ma l'incremento è annuale, e, come ho detto, nel passato anno altri impiegati sono stati assunti per la sola Direzione generale.

Ma questo non basta: vi sono le direzioni compartimentali: erano otto, ora sono dieci; ma io parlo attenendomi ai dati di un anno fa.

Orbene vi sono nove mila impiegati nei diversi compartimenti, che sono una ramificazione della stessa direzione generale; carattere questo che viene accentuato ancora più per un ultimo decreto, non ancora convertito in legge, in cui si aumenta la dipendenza e connessità dei compartimenti con la direzione centrale, in modo che può ritenersi che i compartimenti e la direzione centrale formino un'amministrazione sola. Ed allora, sommando il numero degli impiegati della direzione centrale con quello dei compartimenti, si ha che alla direzione delle ferrovie sono preposti 15,500 impiegati.

Ora tutto ciò forma un organismo arrugginito, pesante, ingombrante, con sovrapposizione di uffici ad uffici, di modo che gli affari procedono lentamente e male, cosicchè la spesa per gli impiegati inutili o dannosi, rappresenta minor danno di quello prodotto dai troppo numerosi e complicati uffici direttivi.

Voglio sperare che il ministro provvederà, che la Commissione di vigilanza sarà davvero vigilante, e che il Parlamento potrà migliorare l'amministrazione ferroviaria anche dal lato amministrativo, dandole quella sveltezza necessaria per un regolare funzionamento.

Il numero complessivo poi di tutti i funzionari impiegati, agenti, è di 134,000 con un aumento dall'ultima gestione di oltre 16 mila.

La direzione generale stessa trova eccessiva questa cifra, ma la giustifica dicendo che non bisogna osservare l'aumento e la gran massa degli impiegati solo nel rapporto numerico, poichè vi sono altri fattori e ragioni: e ciò è indubitato poichè oltre al numero occorre esaminare le condizioni in cui si trovano le linee, il materiale, il

traffico, ecc.; ma ciò non toglie che la media degli impiegati sia molto alta poichè, ricavandola nel modo come fa l'amministrazione delle ferrovie, nella relazione sul bilancio 1906-907, per ogni milione di prodotto lordo si hanno 313 impiegati: media questa che l'amministrazione ferroviaria dice inferiore a quella delle società private fino al 1903 e di poco superiore dal 1903 al 1904 e 1905.

E così è infatti: però occorre osservare che, nella gestione privata, a misura che aumentava il prodotto lordo diminuiva la media degli impiegati, mentre nell'attuale amministrazione ferroviaria a misura che cresce il prodotto lordo cresce pure la media degli impiegati. E di fatti, con l'esercizio privato, nel 1900 il prodotto lordo fu di 283 milioni di lire, e la media era di 312 impiegati; nel 1905 il prodotto lordo salì a 356 milioni e la media degli impiegati discese da 342 a 310. Invece, con l'esercizio di Stato nel 1905-906 il prodotto fu di 356 milioni e la media degli impiegati di 310 e nell'esercizio successivo il prodotto lordo fu di 406 milioni e la media degli impiegati, invece di discendere, salì a 313 per ogni milione di prodotto lordo. Non mi sembra questa una condizione favorevole per dare assetto all'amministrazione ferroviaria; e spero, ripeto, che il Governo e la Commissione di vigilanza vorranno provvedere, e dichiaro anzi che a tal proposito ho piena fiducia nel Governo.

Ora rivolgerò qualche breve preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli fece delle dichiarazioni, per le quali va molto lodato, sull'uso o, meglio, sull'abuso che finora si è fatto della concessione di ribassi al 75 per cento. Io desidero che, quando per l'avvenire si dovranno concedere dei ribassi (spero che in una misura così larga non si concederanno che molto di rado, perchè costituiscono una perdita per l'azienda ferroviaria) la misura del ribasso sia in proporzione fra le diverse classi; poichè non è giusto, quando si fanno concessioni per favorire la popolazione, che si mantengano le stesse differenze che vi sono nei trasporti ordinari. Io credo che coloro che meno possono spendere, abbiano diritto ad una agevolazione maggiore di coloro che possono spendere di più per godere di quei comodi o di quel lusso che le nostre ferrovie offrono.

Quindi vorrei che le maggiori facilitazioni si dessero ai viaggiatori di terza classe, un po' minori a quelli di seconda classe e, fi-

nalmente, in misura più ristretta, ancora a chi vuole o può andare in prima classe. (*Approvazioni*). Questa mi pare giustizia distributiva e sono lieto di avere l'approvazione dei colleghi e specialmente dell'onorevole Maggiorino Ferraris, tanto competente in quest'importante materia.

Un'altra preghiera desidero rivolgere all'onorevole Bertolini e riguarda le tariffe ordinarie in genere. Vi era una legge detta dell'esercizio economico, che non ha mai funzionato, perchè presupponeva condizioni speciali di costruzione e di materiale mobile mai esistite. Di questa legge è stata però stralciata ed attuata la parte concernente le tariffe.

Giustamente il Governo e l'Amministrazione ferroviaria hanno rinunciato ad attuare completamente l'esercizio economico, perchè altrimenti si sarebbe dovuto sottostare a tutte le altre condizioni che quella legge imponeva, e lo hanno attuato soltanto per quanto concerne la diminuzione di tariffe e la soppressione della seconda classe.

I diretti sono soppressi e vi sono treni con prima e terza classe. Queste sono tutte le innovazioni. E va benissimo. Però la soppressione della seconda classe viene ad inutilizzare una parte del materiale rotabile, la cui mancanza è maggiormente deplorata per l'affluenza grandissima di viaggiatori che si ha sulle linee con servizio economico.

Questo servizio economico, l'onorevole ministro lo sa benissimo, ha fatto buona prova finanziaria da per tutto, perchè se il ribasso è stato del 40 per cento, l'aumento del numero dei viaggiatori è stato assai superiore al cento per cento, e quindi la facilitazione ha prodotto un sicuro guadagno.

Io domando al ministro: è giusto che tante linee abbiano queste tariffe economiche e tante altre non godano di questo beneficio, quando la nostra tariffa ferroviaria generale è una delle più elevate d'Europa, se non la più elevata? E la dimostrazione che la tariffa generale sia elevatissima me la dà il Governo con la facilità delle concessioni dei ribassi del 50 e del 75 per cento ad ogni momento e con l'accogliere facilmente le domande di trasformazione di molte linee in servizio economico, cioè con ribasso di tariffe.

Io pregherei l'onorevole Bertolini di esaminare tutta la tariffa dei viaggiatori, di darle un nuovo assetto, ed una diminuzione conveniente e per tutte le linee ripri-

stinando la seconda classe, stabilendo dei prezzi proporzionali tra le diverse classi.

Io credo che egli farà cosa utile al paese, che soddisferà i viaggiatori e farà anche opera finanziariamente utile all'azienda ferroviaria.

Ed ho finito. Brevemente ho esaminato le questioni che mi si presentavano sul bilancio di assestamento per ciò che riguarda l'azienda ferroviaria, ed ho trovato che i bilanci ferroviari sono oscuri, monchi e pessimamente fatti, ho trovato che il controllo della Corte dei conti è deficiente ed insufficiente, perchè ci sono voluti due anni di lunga corrispondenza tra la Direzione generale delle ferrovie e la Corte dei conti per mettersi d'accordo sul modo come dovesse essere fatta questa verifica da parte della Corte dei conti, che fino ad ora soltanto il bilancio del 1905-906 ha verificato, e non ancora quello del 1906-907.

Ho trovato che il sindacato parlamentare non funziona, perchè la Giunta di vigilanza è da poco tempo costituita, e perchè ogni qualvolta è stata portata alla Camera una questione ferroviaria, l'onorevole ministro e l'onorevole sottosegretario di Stato quasi non hanno permesso che si parlasse.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No! no!

GUERRITORE. Ho detto « quasi ».

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Con quel « quasi », si arriva anche al niente.

GUERRITORE. Allora, se vuole, ritiro tutta la frase per contentarlo e dico che le risposte avute sono state tali come se non si fossero fatte le domande. (*Viva ilarità*).

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Questo è poco lusinghiero per chi ha dato le risposte!

GUERRITORE. È stato fatto, non per mancanza di accorgimento, ma perchè si è voluto far così. E si è voluto far così, perchè le risposte, onorevole Bertolini, non so se lei ha avuto occasione di darne dal banco dei ministri...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho paura di avere la stessa censura. (*Ilarità*).

GUERRITORE. ...le risposte del mio amico Dari erano tutte stereotipate, che cioè l'amministrazione è autonoma...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Questa l'ha votata la Camera.

GUERRITORE. ...che tutti i funzionari,

gli impiegati e gli agenti, a cominciare dal direttore generale sino all'ultimo manovale compiono tutti il loro dovere, con ogni abnegazione, con ogni sacrificio, sono benemeriti della pubblica riconoscenza per ogni sacrificio; che l'amministrazione ferroviaria così come va non potrebbe andar meglio, e così di seguito.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Veramente questo non è mai stato detto

GUERRITORE. Dall'onorevole Dari sì.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Vada a consultare i resoconti stenografici.

PRESIDENTE. Prego di non fare conversazioni.

GUERRITORE. Queste sono le risposte che, su per giù, sono state date alle tante interrogazioni da noi rivolte.

Ora questo sistema ha portato alla sfiducia generale nell'amministrazione, a sospetti ed anche ad insinuazioni, se vogliamo di interessati, ma che non si è avuto alcun modo di vagliare e chiarire. Ora io domando soltanto che l'onorevole ministro faccia la luce piena, che sottoponga anche questa amministrazione alla più larga discussione. Dalle osservazioni, dalle censure, dagli attacchi, dalle accuse non sarà danneggiato questo organismo ferroviario ma verrà ad irrobustirsi. E non tema, onorevole ministro, chè, quando la censura è esagerata o falsa, cadrà da sè e dalla più ampia discussione ne risulterà il vero, il vero che è bene si sappia e si conosca da tutti.

Evitare la discussione su tutta quanta l'amministrazione mettendola sotto l'egida irresponsabile dell'autonomia, è un gravissimo danno che si fa a questa grande azienda dello Stato.

Io, dunque, invoco dalla cortesia e dal senno dell'onorevole Bertolini che ad un regime dispotico si sostituisca il regime della libertà, che si possa tutta e minutamente esaminare questa amministrazione per lodarla più che per censurarla, ma anche correggerla, ove è necessario.

Io desidero che ciò si faccia per il maggior sviluppo dei congegni ferroviari, per eliminare qualunque dubbio sulla retta amministrazione delle ferrovie e pel maggiore incremento di questa potente leva della civiltà. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Abignente a recarsi alla tribuna per presentare due relazioni.

ABIGNENTE, *relatore*. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Proroga del termine fissato dall'articolo 7 della legge 23 dicembre 1906, n. 638 per le spese straordinarie delle ferrovie dello Stato »; e l'altra relazione sul disegno di legge: « Divieto di fabbricazione, emissione e circolazione di stampe o biglietti imitanti biglietti od altri valori di banca e di Stato ».

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione dell'assestamento del bilancio 1907-908.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maggiorino Ferraris.

FERRARIS MAGGIORINO. Onorevoli colleghi! Le austere e diligenti osservazioni testè svolte dall'onorevole Guerritore e la relazione dell'onorevole Tedesco, che continua nobilmente le tradizioni di laboriosità e diligenza della Giunta generale del bilancio, mi fanno avvertito che il problema dei rapporti tra l'esercizio di Stato delle ferrovie ed il bilancio è il punto fondamentale della presente discussione finanziaria; ed io, che intendo esaminare questo problema sotto il punto di vista puramente tecnico ed obiettivo, chiederò alla Camera venia di ascoltarmi per breve ora anche in considerazione del fatto che da tempo non ho presa la parola neppure per una interrogazione. (*Segni di attenzione*).

Un primo punto su cui desidero richiamare la benevola attenzione del Governo e della Giunta generale del bilancio è la necessità di formare un bilancio unico delle ferrovie, tanto per l'entrata come per la spesa, che ci presenti tutte le partite in un quadro solo.

La distinzione, per esempio, tra prodotti ferroviari e prodotti delle tasse sui trasporti, una volta che questo prodotto va ad una sola cassa che è quella dello Stato, non ha più ragione di esistere, perchè è solo da un bilancio complessivo ed unico che noi arriveremo più facilmente a quel bilancio industriale, che ho invocato nella discussione, della legge sull'esercizio ferroviario di Stato ed a cui anche oggi ha fatto cenno l'onorevole Guerritore.

Sommando insieme i diversi elementi del-

l'entrata e della spesa, troviamo anzitutto un fatto confortante, cioè la progressione costante delle entrate ferroviarie.

L'altro giorno l'onorevole Daneo, con parola amica e competente, diceva che, in materia di previsione delle entrate ferroviarie, io era stato profeta. Lo ringrazio, ma non credo che sia una profezia il far bene i computi aritmetici, perchè alla scuola chi sbagliava il tema era bocciato ed io, che li facevo esatti, passavo semplicemente agli esami! (*Si ride — Commenti*).

La verità è che siccome tutto l'assetto ferroviario è basato sulla progressione delle entrate, se si sbaglia il computo di questa progressione, si sbaglia il programma finanziario e, quello che è peggio, si sbaglia il servizio a danno del paese. Ho anzi ferma persuasione che il difetto fondamentale della nostra politica finanziaria ed economica stia in ciò, che prevediamo in misura troppo piccola le entrate e quindi prevediamo in misura troppo piccola i mezzi necessari alla soddisfazione dei servizi e finiamo per gettare la disorganizzazione morale e l'impotenza nei servizi stessi di fronte al pubblico, spendendo poi male ed affrettatamente il danaro un altro momento.

Secondo me il miglior modo di amministrare utilmente ed economicamente il danaro dello Stato sta nel fare i preventivi esatti sia dell'entrata che della spesa. Or bene nella legge fondamentale organica delle ferrovie si erano basati i calcoli su un aumento medio dell'entrata di 18 milioni all'anno, mentre allora dimostrai, a base di cifre inconfutabili, che questo aumento dell'entrata doveva prevedersi nella somma di circa 30 milioni all'anno.

La Giunta del bilancio ora accerta che questa entrata è stata di 33 milioni all'anno, nella media del triennio; dunque la Camera vede che sono stato non solo prudente, ma modesto nelle mie previsioni. Sfortunatamente col felice progredire delle entrate si è verificato un doloroso incremento delle spese che aumentano, perchè cresce la percentuale di esercizio, perchè dobbiamo aggravare il bilancio delle annualità, per interessi ed ammortamento, delle somme che si spendono in conto capitale, perchè, a mio avviso, sarebbe utile porre in questo conto unico delle ferrovie anche le annualità della spesa per nuove costruzioni.

La percentuale di esercizio, quale è determinata dalla Giunta generale del bilancio, nella sua diligente relazione, è di 80.18

per cento dell'entrata. Il che significa che, per ogni cento lire di entrata dell'esercizio di Stato, spendiamo ottanta lire per il servizio. E, poichè ad ogni incremento del prodotto lordo corrisponde, da quattro a cinque volte, un aumento di spesa in conto capitale per migliorati impianti... (*Movimenti dell'onorevole presidente e relatore della Commissione*).

È evidente che il 20 per cento che avanza, non basta più a pagare le annualità.

Quindi l'onorevole De Nava ha posto molto esattamente il problema: voi avete due termini che corrono; ma la spesa corre più rapidamente dell'entrata; ed evidentemente la spesa, poco per volta, verrà eludendo il beneficio dell'entrata.

E, sopra tutto, m'ha fatto impressione il fatto che un uomo d'alta competenza, d'altissimo studio in materia ferroviaria, l'ingegnere Benedetti, in alcuni calcoli esattissimi — ed è naturale che siano esattissimi: poichè egli è un matematico di grande valore — dei quali, però, io potrei discutere le conseguenze economiche che egli ne trae, ha creduto di poter partire dal principio che la spesa unitaria del veicolo-chilometro, che sulle ferrovie adriatico-meridionali era di centesimi 19.54 è salita, con l'esercizio di Stato, a centesimi 23.45. Ora questo è un fatto molto grave: perchè, siccome è cresciuto il prodotto, e siccome è aumentato, felicemente aumentato, il percorso dei treni merci e dei treni passeggeri, la conseguenza naturale che dovevamo attenderci da questa intensificazione del servizio ferroviario, era la diminuzione del costo unitario del veicolo-chilometro. Ed è questo un fatto su cui il ministro del tesoro, nei rispetti finanziari, ed il ministro dei lavori pubblici, nei rispetti tecnici, debbono portare la più diligente e scrupolosa attenzione.

Ad ogni modo, ecco la situazione precisa che si presenta davanti al Parlamento. Fu lunga discussione (l'onorevole Tedesco lo ricorda perfettamente) qual fosse la somma necessaria per porre in assetto le linee in esercizio; e mai, come in quel momento, furono maggiori i nostri dispareri.

Il Governo annunciò la spesa, a conto capitale, di 300 milioni: io portai questa spesa a 1,370 milioni, nel dodicennio, in base alla formula di un aumento di spesa di quattro a cinque volte lo sviluppo dei prodotti, dopo provvisto all'arretrato.

Che cosa è avvenuto? Che nel 1905-906,

abbiamo votato 910 milioni; che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel calore di una brillante improvvisazione, rispondendo al generale Mazzitelli (e, nel calore, la verità esce fuori più facilmente), ci disse che occorre ancora dai 400 ai 500 milioni, nel 1911, e che già il progetto era in preparazione.

Ora 910 e 500 milioni fanno, 1410 milioni; e la mia cifra di 1,370 milioni — superiore di un miliardo alle previsioni del Governo del tempo! — è già oltrepassata dalle dichiarazioni che sono venute dal banco dei ministri.

Dunque, in dodici anni, calcoliamo circa una spesa di 1,400 milioni in conto capitale, e non saranno troppi (sono poco più di 100,000 lire a chilometro), per una rete che si trovava in condizioni veramente dolorose di conservazione e di potenzialità. Settecento milioni all'incirca sono stati già votati per le nuove costruzioni e non basteranno per il dodicennio; dunque andiamo a più di due miliardi circa in dodici anni. Nessuno di noi, che faccia i conti esatti, può credere che questa cifra basti. Ecco la gravità del problema; per conseguenza, calcoliamo che si spendano in media 200 milioni all'anno — perchè bisognerebbe poter spendere più rapidamente le somme per l'assetto della rete, mentre al 30 giugno 1909 l'amministrazione delle ferrovie prevede di aver speso soltanto 450 milioni. Questo è un guaio. Guardi, onorevole Carcano — e vedrà che del paragone non può essere dolente — io ricordo un discorso di Camillo Cavour che aveva al suo fianco l'onorevole Paleocapa, ministro dei lavori pubblici, che fu ricordato anche recentemente in quest'Aula dall'onorevole De Nava, e mi compiacco altamente di questo omaggio reso da un deputato del Mezzogiorno, ad un grande ingegno tecnico del nostro Piemonte — il conte Cavour trovò modo nella sua esposizione finanziaria di incitare il ministro dei lavori pubblici a spendere più largamente in un anno, quando il bilancio del piccolo Piemonte era in disavanzo, le somme votate; perchè egli diceva, che, se le somme che sono a disposizione del ministro dei lavori pubblici non sono spese rapidamente, ed utilmente si intende, era impossibile promuovere la prosperità economica del paese.

Dunque facendo i nostri calcoli noi avremo circa 200 milioni di spese all'anno, ciò che forma un'annualità di lire 9,360,000 tra spese in conto capitale e spese per nuove

costruzioni, al saggio del 4.68 per cento, calcolato dal relatore della Giunta del bilancio.

Con il 20 per cento sulle maggiori entrate di circa 30 milioni all'anno, non abbiamo che un margine di 6 milioni; quindi ogni anno le ferrovie consumeranno da 3 a 4 milioni del bilancio generale dello Stato. Appare adunque chiaro che ogni anno le ferrovie daranno 3 o 4 milioni di meno se stanno queste cifre, che credo modestissime e forse non lontane dal vero. Ho accertato un onere: vedremo dopo, se il bilancio generale dello Stato sia in condizione di sopportarlo, e non lo chiamo un'incognita, sebbene oggi siano di moda le « incognite » del bilancio, dopo che per un buon numero di anni, ai tempi del vecchio Depretis, non si parlava che di « salti nel buio ». Ma l'onorevole Depretis un giorno, con una di quelle sue frasi argute, disse: quando misurate, prima, l'altezza del salto, potete anche saltare nel buio! (*Si ride*).

Ora l'incognita l'abbiamo chiarita: vediamo anche come potremo affrontare questa che non è più un'incognita, ma ch'è una probabilità, sempre quando non abbia a diminuire la quota di esercizio o non aumentino di tanto i prodotti lordi da migliorare questo stato di cose. Ma lo stato odierno di fatto è quello che ho testè esposto, senza pessimismo e senza ottimismo, nel calcolare 3 o 4 milioni all'anno di diminuzione dei prodotti nel prossimo decennio: il che vorrebbe dire che in 10 o 12 anni avremo da 30 a 40 milioni di diminuzione nei redditi ferroviari netti.

Ma non dimentichiamo che nel frattempo avremo dato al paese una rete ferroviaria capace di servirlo!

Ora è possibile migliorare questo stato di cose? È esso sopportabile dal nostro bilancio? Ecco due domande a cui risponderò molto rapidamente. Credo che, dopo avere passato quasi la vita nello studio degli esercizi ferroviari, credo di poter affermare che noi diamo in questo momento l'esempio di quella nervosità dei popoli latini, che vogliono vedere immediatamente i risultati tangibili dei provvedimenti tardivi ed incompleti da essi adottati.

Uno degli uomini più eminenti, il v. Wittek, ministro delle ferrovie, ed altamente benemerito dell'esercizio di Stato in Austria, che l'anno scorso trascorse parte dell'inverno, a Roma, mi diceva: non è possibile organizzare in forma definitiva un esercizio di

Stato, in meno di un lungo periodo d'anni: mi pare accennasse a circa vent'anni.

Alla sua volta il direttore generale dell'esercizio di Stato in Prussia, che ha sotto di sé 33 mila chilometri di ferrovie, il triplo dell'Italia, con un prodotto di circa due miliardi, mi ha dichiarato che, solo dopo il decimo anno dacchè avevano cominciato l'esercizio di Stato, presero a vederci chiaro, e mi diede quel benefico consiglio che io pubblicai sei mesi prima che cominciasse l'esercizio di Stato.

Per i primi anni non toccate niente, nè personale, nè amministrazione, nè congegni! La Prussia ha 33 mila chilometri di ferrovie di Stato e quando a questa grande amministrazione, già consolidata, aggiunge una piccola rete, per i primi anni vi lascia intatto l'organismo che vi ha trovato, perchè molte volte un cambiamento, in apparenza modesto, vi crea un disservizio inatteso.

Ora io che sono ingiustamente tacciato di essere talvolta audace ed ardito, più di quello che si convenga nell'ambiente pacifico di questa Camera, non diedi che un solo ed unico consiglio: non toccate niente, tenete ferma la rete Adriatica, la rete Mediterranea, la rete Sicula; poco per volta, studiate le deficienze e le imperfezioni di ogni servizio e miglioratele!

Posso dire che nella mia esperienza pratica, non ho esitato, nel modestissimo mio bilancio industriale, ad affrontare, per una serie di anni, una spesa perfettamente inutile di parecchie migliaia di lire, perchè non potevo evitare quella spesa senza cambiare il servizio, e non sapeva se, cambiando il servizio, non sarei caduto nel disservizio. Ma oramai è cosa fatta e mi rassegno, tanto più che le conseguenze sono migliori di quello che si temeva.

Noi attraversiamo un periodo di vera transizione dell'esercizio ferroviario, nel quale è assolutamente impossibile azzardare una previsione sicura, se la percentuale di esercizio crescerà o diminuirà. Indubbiamente è molto alta; ma l'onorevole relatore ci avverte che non sono possibili i confronti con le reti estere che sono in condizioni economiche, tecniche e finanziarie assolutamente diverse. Sono difficili i confronti con l'esercizio privato, perchè l'esercizio privato consumava il patrimonio dello Stato, non facendo le manutenzioni e le riparazioni nella misura necessaria, e perchè l'esercizio privato pagava meno il personale e viveva

ancora con un regime di personale che non sarebbe più conciliabile con le idee sociali dei nostri tempi.

Quindi, secondo me, non c'è che procedere da uomini pratici e calmi; lasciare che il ministro dei lavori pubblici, che io preferirei che fosse delle ferrovie, e nel quale ho piena fiducia, e il direttore generale delle ferrovie, esaminino con calma, senza troppe impazienti pressioni, i singoli servizi e che dappertutto, dove è possibile portare la mano per correggere e migliorare, lo facciano con energia.

Ed a ciò gioverà certamente, indubbiamente, quella ampia, serena, discussione, che l'onorevole Guerritore ha invocato, e che io credo indispensabile in questi argomenti, come pure sarà utile la presentazione di un bilancio assai più dettagliato.

Noi abbiamo davanti a noi due vie assolutamente opposte, ma fra le quali dovremo scegliere, e sarà questo il tema fondamentale di qualche grande ed ampia discussione in una stagione più propizia dell'attuale.

Di fronte ai risultati finanziari, certo poco consolanti, dell'esercizio ferroviario nostro, noi non abbiamo che due vie fra cui scegliere: o l'indirizzo che io chiamo retrivo-burocratico, o l'indirizzo che io chiamo moderno-industriale.

L'indirizzo retrivo-burocratico vi dice: non fate ribassi di tariffe, economizzate negli impianti, peggiorate il servizio, dateci un articolo come quello 47 della legge del 1907, che stabilisce tre coppie di treni per le linee a scarso traffico.

Quell'articolo è la negazione più certa di qualsiasi politica e finanza ferroviaria, perchè non avrete mai un aumento deciso di reddito su quelle linee, e perchè voi assolutamente con quell'articolo avete portato il più grave colpo, il più doloroso colpo al progresso dell'Italia rurale e soprattutto dell'Italia meridionale (*Bene!*)

L'indirizzo retrivo-burocratico vi dice: tenete il personale numeroso, mal pagato, poco capace e malcontento.

Io credo che se per sventura d'Italia prevalesse nel Governo e nella Camera un simile modo di riguardare, di percepire il problema ferroviario, quello sarebbe un vero danno, sotto tutti gli aspetti, per il nostro paese.

Non so quale sarà la via che seguirà il Governo e la Camera italiana: so quale sa-

rebbe la via che seguirebbe un direttore generale di ferrovie inglesi.

E la Camera sa che spesso sono gli uomini reputati più competenti e meglio pagati in Inghilterra. La scelta di un grande direttore di ferrovie in Inghilterra è discussa, seguita dal paese, quasi con lo stesso interesse col quale si segue la nomina di un presidente del Consiglio.

Un direttore di ferrovie là che trovasse una rete come la nostra, non esita un momento ad amministrarla con un criterio di uomo pratico di affari e mi piace di vedere vicini due bravi colleghi genovesi, ingegneri, uomini d'affari e li ringrazio della cortese attenzione che mi prestano, felice se avrò la loro approvazione.

Dunque un direttore generale inglese, pratico d'affari, non avrebbe che una via: con tutta la prudenza, con tutta la saviezza necessaria, tenendo dietro giorno per giorno agli indici di miglioramento e di peggioramento, si proporrebbe questa politica: ribassare le tariffe, spendere largamente e rapidamente negli impianti, migliorare gli orari, che per i viaggiatori sono assolutamente ancora inadeguati, malgrado i miglioramenti introdotti dall'esercizio di Stato; migliorare il servizio, migliorare le paghe, gli stipendi e rendere più rigorose le condizioni di ammissione di un personale sufficientemente retribuito.

Perchè il Brassey, il grande costruttore di ferrovie, che eseguì lavori ferroviari in paesi di diverso grado di civiltà e che pubblicò i suoi risultati in un bellissimo libro che fa testo, constatò, se ben ricordo, che nella costruzione delle ferrovie di Calabria, il costo di mano d'opera, con salari derisori, non era inferiore al costo della mano d'opera in Inghilterra, dove i salari erano alti, ma era maggiore la produttività dell'operaio ed erano potenti le applicazioni meccaniche risparmiatrici del lavoro.

La debolezza fondamentale del nostro bilancio ferroviario è che i nostri prodotti sono appena iniziali.

Noi ci ralleghiamo altamente quest'anno che con 33 milioni di abitanti introitiamo 430 milioni di prodotti ferroviari.

Sa la Camera che cosa darebbero 33 milioni di abitanti, in Ungheria, di prodotto ferroviario? 660 milioni. E ho citato il paese più povero d'Europa progredita: 33 milioni di abitanti, in base alle statistiche ultime, danno 430 milioni di prodotto in

Italia, 660 in Ungheria, 990 in Austria, 1320 in Francia e 1650 in Germania! Ecco la nostra debolezza: il giorno in cui voi avrete portato l'intensità della vita economica non al livello dell'Inghilterra nè della Germania; ma al livello modestissimo dell'Austria, voi avrete 990 milioni di prodotto. Ed allora muta la base della nostra finanza ferroviaria.

Ora la via, che abbiamo dinanzi a noi, come cittadini e come deputati amanti del nostro paese, è questa: possiamo noi lasciare il paese a questo livello bigio di attività, di lavoro, di azione, oppure dobbiamo prepararci virilmente ad ottenere quei progressi, non esagerati, ma medi, che debbono formare l'orgoglio e l'ambizione degli uomini di governo e di una assemblea politica? Allora non ci resta che una via, quella di preparare la nostra azienda in modo, da raggiungere in circa un decennio un prodotto doppio dell'attuale, con la ferma ed incrollabile convinzione, che in un ventennio questa Italia, che progredisce sempre, debba portare il prodotto ferroviario ad un miliardo e 200 milioni.

Uno dei punti deboli del nostro esercizio ferroviario è quello, che riguarda il personale. Dice benissimo il relatore che la spesa del personale, che era del 32 per cento, (lascio i rotti) è salita al 38 per cento; il che dipende da un maggior numero di agenti e dalla migliore retribuzione loro concessa. Sulle retribuzioni non ho osservazioni da fare. Credevo troppo basse le antiche; abbiamo fattobene a migliorarle, ma sarebbe esagerazione da parte del personale ferroviario in genere chiedere molto di più, e sarebbe debolezza da parte del Governo e della Camera concederlo. In genere tutto il personale ora è pagato bene, tranne gli infimi agenti, che sono male retribuiti. Dobbiamo dar loro un miglioramento, ma di nostra iniziativa, prima che essi si mettano in lega e lo chiedano, perchè io credo che questa debba essere la politica nostra.

Ma per gli altri, lo ripeto, credo che per il momento abbiamo provveduto bene. Ma sa, onorevole Tedesco (cioè ella lo insegna a me), perchè noi abbiamo questo aumento così grande di personale? Perchè abbiamo trascurato gli impianti.

In ogni grande amministrazione si dice: un agente costa 1,000 lire all'anno: se c'è un apparecchio perfezionato, che costi 20 mila lire, ma faccia un lavoro superiore a quello che può compiere un agente, io compro l'ap-

parecchio, e lo impiego a preferenza degli agenti.

Evidentemente noi ci troviamo in un periodo di transizione, in cui abbiamo ancora le spese del vecchio sistema estensivo, e facciamo le spese di preparazione del nuovo sistema intensivo d'esercizio.

Siamo nella condizione di bilancio di un'azienda, da me presieduta, che fabbrica una casa ed ha nello stesso tempo gli affitti dei vari negozi, che occupa presentemente, e per di più non è ancora produttiva la spesa investita nella casa nuova. Ecco perchè in questo periodo di transizione non è lecito essere nè ottimisti, nè pessimisti.

Ma, senza dubbio, se vogliamo vedere il ribasso della percentuale di esercizio, non abbiamo che a procedere con molta saviezza, ma in pari tempo con molta risolutezza, e per prima cosa dobbiamo prendere a servizio personale più giovane. Noi ammettiamo personale assolutamente troppo vecchio. Perfino il personale di fatica è in età troppo avanzata.

In Inghilterra quasi tutto il personale, compreso quello degli allievi ingegneri, è giovanissimo; in Inghilterra si prendono impiegati, che hanno 15 anni d'età, mentre da noi arriviamo a prendere del personale a 35 anni. Un uomo di fatica a 35 anni ha già consumata una parte notevole della sua produttività e peserà presto sul bilancio delle pensioni.

Dunque, personale più giovane, personale scelto con criteri più rigorosi, ed occorrendo meglio pagato, perchè più il personale è capace, più lo si paga e meno costa. In secondo luogo noi ci siamo trovati in condizioni gravi per il materiale. Abbiamo una spesa di riparazione del materiale mobile assai superiore a quella delle ferrovie dello Stato in Prussia: ma, che cosa potevamo fare?

Se noi non riparavamo lì per lì il vecchio materiale, bisognava sospendere il servizio. Potete voi imputare questa spesa alla responsabilità dell'esercizio di Stato e del direttore generale delle ferrovie? Ma d'ora innanzi sapete quale sarebbe a mio avviso il provvedimento più utile che si potrebbe prendere? Scommetto che l'onorevole Rubini, che è valente industriale come valente deputato, mi dirà che nella sua azienda industriale, che è splendidamente organizzata e diretta, farebbe proprio così: piglierebbe tutto il vecchio materiale, anche se riparato con tanta spesa, e se più non è remunerativo,

lo scarterebbe, perchè questo vecchio materiale rappresenta una quota di manutenzione e di consumi tale che può essere utile la sua eliminazione per comperarne del nuovo...

VALLI. ...Ma, il nuovo non sarà neanche pronto!...

FERRARIS MAGGIORINO. ...Un poco per volta!... l'ho detto già che ci vuole un decennio ad espletare questo programma!... Per ultimo, c'è una discussione che bisogna pur fare...

RUBINI. È già previsto il ringiovanimento in un decennio.

FERRARIS MAGGIORINO. ...E va bene!... dunque, per ultimo c'è una discussione che bisogna fare, e qui io sono nettamente e risolutamente con l'onorevole Rubini. Ci sono due sistemi di utilizzazione, di sfruttamento del materiale ferroviario: il sistema ultra-industriale dell'America, che va all'eccesso e che consiste nel tenere una locomotiva in servizio per forse 15 anni, nel farle fare quante più migliaia di chilometri è possibile all'anno, e poi, se si guasta, nell'abbandonarla come ferro vecchio. Ovvero c'è all'altro estremo il sistema ultra-burocratico... (*Interruzione del deputato Rubini*) il sistema ultra-burocratico delle nostre società ferroviarie, che facevano durare le locomotive oltre i quarant'anni, il che vuol dire fare le danze con ballerini e ballerine che hanno oltrepassato gli ottanta. (*Si ride*).

Orbene. l'onorevole Rubini, e in questo gli dò ragione, ha avuto il coraggio di affrontare, e affrontare nettamente, questo vecchio, decadente sistema di esercizio ferroviario: ed ha proposto il doppio turno per le locomotive, ha proposto la radiazione, delle locomotive a 21 anni, mentre abbiamo assunto l'esercizio dello Stato, con una quantità notevole, che ne aveva almeno quaranta.

RUBINI. La radiazione a trent'anni!...

FERRARIS MAGGIORINO. ...Fra ventuno e trenta...Ella ha molto lodato la Prussia che sta sui ventuno e ha detto: non possiamo raggiungere la Prussia, contentiamoci dei trenta; ma il suo ideale era quello prussiano che sta a ventuno...

RUBINI. Precisamente.

FERRARIS MAGGIORINO. ...Ella sa che io ho letto le sue pubblicazioni, e che le studio sempre con molta attenzione!...

Ora, vede la Camera che un sistema simile ringiovanirebbe la macchina morale, finanziaria ed economica dell'esercizio di

Stato; e per far questo noi dobbiamo venire spendendo rapidamente, spendendo largamente, spendendo però sempre economicamente... Ed io dichiaro senz'altro che un ministro del tesoro, un ministro dei lavori pubblici, un presidente della Giunta generale del bilancio (e fortunatamente in questo momento noi non ci troviamo in queste condizioni) il quale, vedendo i primi miglioramenti del servizio ferroviario credesse di far punto e basta nelle spese, sarebbe una vera sventura per il nostro paese: una grande sventura! Prego quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dare regolare esecuzione alle dichiarazioni fatte dal suo predecessore onorevole Carlo Ferraris quando era a quel banco, e all'ordine del giorno accettato e votato, ministro l'onorevole Carmine, di presentare periodicamente al Parlamento una relazione sullo stato di fatto del materiale mobile in rapporto ai prodotti del traffico e sulla età del materiale in servizio, perchè io temo che difettiamo ancora largamente di carrozze viaggiatori.

Ed allora la Camera vedrà che dopo che essa aveva respinto la proposta mia di acquistare 21 mila rotabili in poco più di un biennio, l'esercizio di Stato ne ha ordinato quasi 24 mila, e dopo che la Camera aveva udita con sorpresa la proposta mia, di acquistare mille carrozze di terza classe, l'esercizio di Stato, quasi per darmi una soddisfazione inattesa, ne ha acquistato mille e cinque. (*Si ride*).

Ma bisogna anche portare mano ferma sulla questione dei furti troppo frequenti sulle nostre ferrovie, organizzando il sistema dei *detectives* all'inglese, e cercando, se è possibile, di interessare il personale, alla diminuzione delle avarie. Dobbiamo pure preoccuparci di una certa frequenza di infortunii.

Bisogna portare l'attenzione più diligente sul numero eccessivo degli impiegati, e tener ferma sopra tutto questa verità fondamentale, che, come il Thiers disse: « la repubblica sarà conservatrice o non sarà », così l'esercizio di Stato sarà disciplinato o non sarà.

La indisciplina del personale sarebbe la maggiore sventura dell'esercizio di Stato, perchè il personale di un servizio ferroviario, sotto l'esercizio privato, come sotto l'esercizio di Stato, non può essere che un personale altamente selezionato, fortemente ispirato al sentimento più nobile del dovere, e della premura nell'adempimento del pro-

prio ufficio. Ed io dichiaro nettamente e fermamente che ho approvato interamente la linea di condotta, che il Governo ha tenuto di fronte agli ultimi atti, fortunatamente parziali e limitati, di indisciplina del personale ferroviario; io mi felicito, come mi sono felicitato, della assunzione a ministro dei lavori pubblici, dal mio giovane e valoroso amico onorevole Bertolini, anche perchè egli personifica in questa parte quello, che deve essere il desiderio e l'intento comune di tutta la Camera, di non consentire ad alcuna dolorosa rilassatezza degli organi dell'amministrazione ferroviaria, perchè sarebbe la rilassatezza della vita politica e sociale del nostro paese.

Ma, prima di lasciare questo argomento, noi che abbiamo assistito alle condizioni di esercizio delle ferrovie di Stato nel 1905-1906, condizioni che erano la conseguenza inevitabile della dolorosa situazione nella quale abbiamo ereditato le nostre reti: noi che abbiamo visto il porto di Genova con un enorme arretrato di carico, mentre oggi, da circa un mese, per la prima volta nella storia delle ferrovie italiane, le ferrovie di Stato pongono a disposizione dei porti un numero di vagoni maggiore di quello che loro occorre; noi che abbiamo visto per alcuni chilometri la stazione di Alessandria « imbottigliata » come dicono in gergo ferroviario, quando i treni, a misura che arrivavano, erano incolonnati uno dietro l'altro su di una via, che da linea a doppio binario era stata ridotta ad un solo binario, e sulla quale le locomotive erano lasciate spegnersi sotto il sole, sotto la pioggia e sotto la neve, mentre questa coda di treni rimaneva forzatamente inerte per giorni; noi che vediamo ora le innovazioni avviate e proseguite così vigorosamente su tutta la rete dello Stato, non possiamo che altamente allietarcene.

E mi perdoni l'egregio amico onorevole Guerritore, se io dai risultati finora ottenuti dalle ferrovie di Stato, sono portato ad una convinzione alquanto diversa da quella da lui testè manifestata.

Nel 1906, mentre più inferiva il disservizio ferroviario, invitato da un gran giornale politico quotidiano dell'alta Italia ad indicare le ragioni, dopo avere recisamente constatate le deficienze del servizio, non esitai ad affermare che « per fortuna d'Italia, le nostre ferrovie sono state affidate al commendatore Bianchi ».

Quella affermazione mi valse attacchi nè

piccoli nè brevi; ma io, che l'ho firmata, l'ho mantenuta e la mantengo.

Ma è da questo mio posto di deputato, in seno a questa Camera, che è la più alta espressione della rappresentanza nazionale, che desidero mandare il mio saluto di riconoscenza e di devozione al commendator Bianchi, al personale delle ferrovie di ogni grado, perchè in tre anni, anzi in meno di tre anni, da un esercizio che era la debolezza economica del paese ed un oggetto di dolorose discussioni in Europa, siamo passati ad un esercizio che fa sperare, e che promette, che prima che si compia il ciclo di 10 anni, l'Italia avrà scritto una pagina onorevole nella storia delle ferrovie non solo del nostro paese, ma dell'Europa intera. (*Vivissime approvazioni*). Se tutti i servizi pubblici potessero avere quella trasformazione organica che in questo momento si sta attuando nell'esercizio di Stato, in dieci anni l'Italia farebbe progressi ben maggiori di quelli che ha compiuti in passato!

Ma, onorevoli colleghi, le ferrovie non sono che uno dei fattori della prosperità economica del paese. L'altro fattore sostanziale è il credito.

E qui il discorso mio diventa molto grave. Io confido che il relatore del bilancio, che ci ha già dato un lavoro così pregevole, nel breve tempo a sua disposizione, vorrà un altr'anno, proseguire la sue indagini, e portare più profonda la sua attenzione sugli organismi del credito del paese.

Noi abbiamo avuto due organi che hanno funzionato egregiamente: le banche di emissione e il tesoro. Noi dobbiamo essere assolutamente lieti che l'opera di restaurazione della banche di emissione, compiutasi con le leggi del 1903, 1906 e 1907, e la progressiva, forse eccessiva, accumulazione di mezzi nella casse del tesoro, siano state di giovamento nella crisi che dagli Stati Uniti d'America si è ripercossa su tutta Europa, e che non è finita, nonostante certi bassi saggi di sconto, che forse dinotano più il timore del capitale di investirsi in imprese permanenti, anzichè una disponibilità vera ed effettiva nel mercato. Ma anche su questo punto è difficile prevedere il futuro.

Abbiamo una certa debolezza nelle banche private e mi fa piacere veder presente il ministro di agricoltura che ha la responsabilità del servizio.

Un grande istituto di credito, ebbe forti difficoltà: altri grandi istituti di credito, che raccolgono una parte notevole del ri-

sparmio nazionale, attraversarono tempi difficili ed hanno dovuto restringere i mezzi occorrenti alla prosecuzione normale del lavoro nazionale.

Abbiamo finalmente avuto un tale disastro morale ed economico (fortunatamente ci furono lodevolissime eccezioni) di alcune società anonime, tanto che è impossibile che non se ne impensieriscano il ministro del tesoro, il ministro di agricoltura e la Camera! Perchè, potrei portare qui confronti da anno ad anno, di parecchi grandi bilanci industriali, dove non poche partite furono ridotte a proporzioni minime (me lo conferma l'onorevole Arturo Luzzatto, uomo molto pratico), e allora dico: in che paese viviamo? La magistratura non agisce: i privati, ci dicono, non hanno azione civile.

Ma è possibile che in un paese civile, di fronte a casi, siano pure isolati di sperpero del risparmio nazionale, non ci sia nè azione pubblica, nè azione privata? (*Approvazioni*).

Ora è questo il punto su cui, a tempo debito, giudicheremo soprattutto dell'azione di epurazione, così saviamente iniziata dall'onorevole ministro guardasigilli, per quale professo tanta deferenza ed a lui, in questa prima circostanza in cui prendo la parola, mi permetta la Camera di esprimere le mie più vive e sincere condoglianze per la sventura che lo ha colpito; è questo il punto su cui prego gli onorevoli ministri presenti di richiamare l'attenzione del guardasigilli, perchè l'Italia non sarà un paese prospero e ricco, finchè non ci sia quella moralità negli affari per la quale il presidente Roosevelt ha così coraggiosamente affrontata una nobile battaglia, che più che un individuo, onora un popolo intero.

La moralità negli affari è una grande forza economica di un paese, perchè significa impedire le poche ingorde fortune che si vanno accumulando a danno di milioni di piccoli lavoratori. (*Bene!*)

Il Governo ha presentato il disegno di legge sulle Borse e questo è frutto di buone intenzioni: lo discuteremo a suo tempo, ma non si illuda che basti. Il vero marcio della vita economica italiana sono le cattive società anonime ed è là che si deve avere il coraggio di portare la mano, sceverando nettamente le buone da quelle che non lo sono.

COCCO-ORTU, ministro di agricoltura, industria e commercio. Si porterà.

FERRARIS MAGGIORINO. Le Borse sono il termometro del rialzo e del ribasso

dei titoli, ma il regolatore è dato dalle condizioni delle società anonime, e v'ha forse chi può credere di migliorare l'ambiente morale ed economico del paese alterando e modificando la scala termometrica?

Questo grande principio della moralità negli affari, voi non l'introdurrete altrimenti che correggendo la legislazione e la pratica delle società anonime (*Vive approvazioni*). E questo è l'augurio che io faccio al Governo e mi compiaccio, non per me, ma per l'alto fine morale che ne dobbiamo sperare, della adesione quasi unanime della Camera.

E vengo rapidamente ad un tema, che pure è indispensabile sia accennato in questa discussione.

È impossibile, anche se le ferrovie vanno bene, anche se è migliorato il credito, che l'Italia prosperi se non prospera la principale delle sue produzioni: l'agricoltura.

Negli altri paesi, a tipo industriale, l'agricoltura è il più grande reddito della produzione nazionale: in Italia l'agricoltura è di per sé più grande degli altri redditi uniti insieme, perciò, onorevole ministro, se voi farete una politica agraria ardita lascerete un'orma profonda nella vita economica del nostro paese, se non la farete, resteremo non una nazione decadente come con poca cortesia, ci ha chiamato lord Salisbury, ma l'ultima fra le nazioni progredienti di Europa, come purtroppo siamo.

Io mi felicito della presentazione del disegno di legge sugli agrumi e non mi dolgo di avere scritto e scrivere anche troppo se il consorzio agrumario, che si progetta, io l'ho proposto modestamente fin dal 16 giugno 1903 col titolo di *Consorzio agrumario nazionale*, senza nessun merito, perchè non ho fatto altro che modellare la mia proposta su di un consorzio di frutticultori di America illustrato dal Ravajoli, delegato del Ministero d'agricoltura, in uno di quei bollettini che il Ministero di agricoltura stampa ma che pochi leggono.

Bastava leggere nel 1903 ciò che ha riferito il Ravajoli su quello che in America si fa per vincere la crisi dei prodotti agrari perchè l'idea del Consorzio invece di oggi fosse nata cinque anni fa.

È possibile poi che il Governo non si preoccupi della crisi vinicola?...

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Se ne è già preoccupato.

FERRARIS MAGGIORINO. ...di cui forse (me lo permetta l'onorevole Cocco-

Ortu, sa che siamo vecchi amici!) forse non ha dichiarato di preoccuparsi, secondo il grado di serietà e di intensità della questione.

Non entro in larghe discussioni. Assicuro il Governo e la Camera che, se questa crisi vinicola durasse, produrrebbe una profonda miseria, non solo dei proprietari, dei quali, bisogna pure preoccuparci, ma soprattutto dei mezzadri, che sono la gloria e la fortuna dell'Italia rurale e del nostro Piemonte; poichè, essendo da noi, ed in Toscana anche, il mezzadro pagato coll'uva, se il deprezzamento e la non vendita dell'uva continua, la miseria è nella classe più povera. Ed è soltanto la notevole quantità di lavori pubblici che si vanno facendo in questo momento, soprattutto per le ferrovie, che ha impedito il ribasso del salario ed una miseria che avrebbe avuto conseguenze politiche.

Ora io sono lontano dal credere che ci sia un rimedio pronto ed immediato alla crisi vinicola. Sono stato uno dei pochi (non mi faccio il merito di essere stato il solo) che, rappresentante di uno dei più importanti collegi vinicoli dell'Italia del nord, pubblicamente, come soglio fare, ho dichiarato, per iscritto e a voce, che c'era della illusione nel credere che l'abolizione del dazio consumo potesse completamente curare la crisi vinicola e le mie parole parvero così corrette che, da quel banco, le citò l'onorevole Carcano, allora ministro delle finanze.

Ma tra l'impedire una politica di illusioni e stare (non credo che sia vostro intendimento) in una politica di inerzia, c'è quella via di mezzo che potete prendere e così voi dovete esaminare, se l'abbuono dell'alcool, portato al 50 per cento; se una politica agraria attiva e coraggiosa, che favorisca la trasformazione delle colture; se il credito, dato più largamente al vino ed al cognac possano risolvere il problema. In questi giorni ho seguito a titolo di studio, l'impegno bancario di una forte partita di alcool, che avrebbe portato alla trasformazione di 200 mila ettolitri di vino e non fu possibile con nessuna banca, anche a causa delle leggi dello Stato. Urge inoltre, a mio avviso, organizzare il credito di Stato alle cantine sociali, come lo accorda la Germania che, in breve tempo, ha potuto così promuovere 145 cantine sociali; e soprattutto giova affrettare la trasformazione del dazio consumo, fatta con prudenza e con gli intenti coi quali la voleva il mio illustre amico

Lacava, che non solo ha dedicato ad essa un libro di molto pregio e valore, ma che, il 22 aprile 1898, firmava, non lui con me, ma io con lui, un ordine del giorno che fu approvato dalla Camera e che suonava così:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge contenente provvedimenti adatti per la graduale abolizione dei dazi di consumo, a cominciare da quelli sui generi di prima necessità ».

È mia ferma speranza che il complesso di questi provvedimenti, maturamente studiati e saviamente attuati, sia tale da darci sollievo da questa crisi che attraversiamo. È ad ogni modo impossibile che la politica economica e finanziaria di un Governo si disinteressi dalla crisi di un ramo importante di produzione, perchè l'indirizzo economico e finanziario dello Stato sta nel prelevare largamente l'imposta sui rami di produzione che prosperano, e nel cercare invece di integrare le forze delle grandi produzioni in crisi. Ma qualunque opinione si abbia, ottimista o pessimista, circa gli effetti del dazio consumo sulla crisi del vino, è indiscutibile che l'intero sistema dei dazi-consumo non risponde più ai dettami scientifici, nè alle necessità pratiche di un popolo progredito; è impossibile che in questa trasformazione della vita sociale ed economica del nostro paese, in questo progresso sano e morale delle idee nuove, possiate ancora credere ed illudervi di assistere a lungo il bilancio dello Stato sopra un sistema di imposte che è stato cancellato dalla faccia del globo terrestre, tanto che l'ultimo paese, fuori d'Italia, che aveva ancora dazi di consumo, l'Egitto, li ha aboliti l'anno scorso.

Ed ora, e sto ancora nei limiti di un discorso più breve di quello che temevo, poche considerazioni sulla situazione del bilancio.

C'è una questione di forma che io farò molto brevemente, perchè, senza annetterci una grande importanza, mi associo interamente alle giuste e severe critiche che all'impostazione contabile delle nostre partite furono fatte dall'onorevole Sonnino nel suo articolo sugli artifici di contabilità, (*Commenti*) dall'onorevole Rubini in una parte della relazione di minoranza, dal relatore della Giunta di finanza del Senato.

Io non comprenderò mai, perchè l'onorevole Carcano, che così correttamente ed onestamente ci ha dichiarato che il bilan-

cio si alimentava di partite fittizie... (*Commenti*).

CARCANO, *ministro del tesoro*. Io? Tutto l'opposto! Ho dimostrato il contrario.

FERRARIS MAGGIORINO. Scusi. lei in tutti i suoi calcoli, lodati dall'onorevole Sonnino (vede che cito un'autorità molto maggiore della mia), ha voluto nella sua esposizione finanziaria...

CARCANO, *ministro del tesoro*. Sempre!
FERRARIS MAGGIORINO. Non si scaldi, onorevole ministro, non ne vale la pena.

...ha voluto separare nettamente l'entrata effettiva dell'anno, dai contributi che l'anno riceveva dai bilanci precedenti.

TEDESCO, *presidente della Giunta generale del bilancio*. L'ha fatto anche la Giunta del bilancio.

FERRARIS MAGGIORINO. Verrò anche alla Giunta del bilancio.

Ora se all'onorevole ministro del tesoro dispiace che io chiami fittizie queste partite, le chiami apparenti, le chiami contabili, le chiami aritmetiche (*Si ride*) come furono definite una volta per eufemismo, ma il fatto sta ed è che se noi abbiamo un miliardo e 800 milioni di entrata, 1,780 milioni sono le entrate che ricaviamo dalle imposte dell'anno, 20 milioni li pigliamo a prestito dagli avanzi dell'anno precedente. (*Commenti*)).

E questa è la verità che nessuno può contestare, perchè ci sono qui l'onorevole Guicciardini, l'onorevole Rubini, l'onorevole Tedesco, l'onorevole Daneo, l'onorevole Wollemborg, ci sono tutti coloro che si occupano specialmente di queste questioni, che possono confermarlo.

Ora nel bilancio delle ferrovie io sto nettamente con la minoranza della Giunta del bilancio. E deduco 13 non 15 milioni, che sono quelli per partite che dovevano correttamente gravare sul bilancio delle ferrovie e che furono invece prelevati dai fondi di riserva. (*Commenti*).

Deduco solo tredici milioni e non tutti i quindici, perchè due milioni gravarono ingiustamente sul bilancio delle ferrovie di quest'anno, come è stato dimostrato e come potrei dimostrare in un allegato tecnico, perchè non vale la pena di intrattenere a lungo la Camera con aride cifre.

Quindi il prodotto ferroviario che figura in 50 milioni non fu che di 37 milioni. E badate che gli articoli di giornali, che voi leggete, scritti da competenti, parlano del

bilancio fittizio delle ferrovie Ora che scopo c'era di far vedere che il bilancio delle ferrovie ha dato 10 milioni di più, quando si è impoverito di 10 milioni il fondo di riserva?

Questi giri di partite servivano, quando si complicavano le contabilità, quando le società ferroviarie avevano interesse ad ingrossare i loro conti con lo Stato: ma oggi che l'esercizio delle ferrovie lo fa lo Stato, non ne vale la pena. (*Commenti*).

Così io anche nel bilancio 1907-908 deduco nettamente i 17 milioni che per opere pubbliche straordinarie, telefoni e telegrafi l'esercizio di quest'anno piglia in prestito dagli esercizi degli anni passati.

E così nell'anno venturo dedurrò i 22 milioni. E dico di più e dico nettamente al mio amico onorevole Carcano: faccia questo, venga innanzi con una leggina che ripristini un po' questa chiarezza di contabilità e di bilancio. (*Commenti*).

Perchè tutto questo non serve a niente. Una volta questi espedienti li adoperava il Magliani e servivano a dissimulare il disavanzo; oggi non servono neppure più a dissimulare il disavanzo, perchè fortunatamente non l'abbiamo. (*Commenti*).

Mi pare proprio uno che pecca con la volontà di peccare, senza avere nemmeno il godimento del peccato, ed è quanto di peggio si possa fare! (*Si ride*).

Ora, onorevoli colleghi, depuriamo il bilancio di tutte queste partite e lasciamo in disparte gli effetti della disgraziata legge del 2 luglio 1905 sulla marina da guerra, che io ho combattuto molto e che l'onorevole Guicciardini ha combattuto anche con autorità e con tenacia degna di grande lode e che la Giunta generale del bilancio farà bene un'altra volta ad illustrare; legge del 1905, la quale ci ha dati questi risultati: quattro incrociatori di quei tipi che in Francia chiamano *demodés*, tipi vecchi quando sono varati; tant'è vero che, appena fatte quelle quattro navi che dovevano dare una maggiore potenzialità all'Italia, abbiamo dovuto impostare navi di tipo diverso: la qual cosa ci ha dato un debito latente di 24 milioni all'anno; debito latente che, onorevole Rubini, non sarebbe corretto detrarre interamente dalle attività dell'anno, perchè contro questo debito latente avremo 11 milioni per l'ammortamento di esso in una diecina d'anni. (*Interruzioni*).

Cosicchè tutto questo difficile oscuro con-

gegno di bilancio sgrava poi in apparenza il bilancio di una diecina di milioni all'anno.

Anche qui, onorevole Carcano, io posso dissentire o consentire con lei e con altri colleghi in questa Camera, assai più autorevoli di me, sull'indirizzo della finanza: ma vi è un punto su cui sono irremovibile: il bilancio deve essere chiaro, netto, limpido e sincero.

Io vorrei avere in questo momento l'autorità del senatore ed antico ministro Poincaré. La Camera francese rapidamente, senza troppo pensarci aveva ceduto per un momento alle lusinghe ed agli artifici del ministro delle finanze Caillaux che aveva presentato due o tre complicazioni contabili, dalle quali era difficile capire quale era la situazione vera del bilancio.

Ma un uomo energico di grande valore, il Poincaré con la relazione generale fatta a nome della Giunta del bilancio e con la parola attaccò a fondo questo sistema e il Senato francese compì un atto di virilità e gli diede ragione ed il Governo francese se ne persuase, compiendo un atto di onestà. Allora la legge ritornò alla Camera, la quale corresse i bilanci e li rimandò al Senato emendati.

Così dobbiamo fare noi, dobbiamo poter discutere sull'indirizzo del nostro bilancio, ma non dobbiamo permettere che di un bilancio, come quello italiano, si possa dire che non è tutto chiaro. Perchè se fra cento monete ce ne è una sola calante di peso, non è la moneta calante di peso che ha discredito, ma sono le altre 99 monete che sono ricevute di mal animo.

La assoluta sincerità dei conti: ecco la grande forza di un paese. Venti milioni di più o di meno di avanzo per uno Stato che ha un bilancio di due miliardi, che ha un reddito nazionale di 10 miliardi, non contano molto.

Ciò che conta è la chiarezza dei bilanci e l'onestà dignitosa di un Parlamento, di un Governo i quali dicano: noi presentiamo il più sincero e il più chiaro bilancio che si possa immaginare. (*Bene! Bravo!*)

E quando in un grande giornale, in una rivista finanziaria di primissimo ordine nell'*Economist* di Londra ho visto discutere la sincerità del bilancio italiano, pur avvertendo che quella rivista aveva esagerato di molto le notizie che essa pubblicava, non potei a meno di sentire che la discussione di un fatto simile, inutile nelle condizioni presenti d'Italia, deprimeva il carattere nazio-

nale ed il prestigio che ogni italiano deve desiderare per il suo paese.

Ed è precisamente questo che ogni italiano, ogni deputato deve assolutamente sentire nel proprio cuore.

Fatte queste brevi osservazioni sulla forma del bilancio, vengo alla sostanza; e mi è tanto più gradito di accennare a questo argomento perchè è una delle poche volte in cui mi trovo a concordare perfettamente con le previsioni del Governo e della Giunta generale del bilancio che prevedono l'avanzo effettivo di quest'anno in 54 milioni.

Le entrate daranno una cifra sensibilmente maggiore di quella che è prevista nel bilancio e l'onorevole relatore lo dichiara nettamente e lo illustra in un allegato molto particolareggiato.

Ma abbiamo spese che sono fuori bilancio; abbiamo, quei benedetti 22 milioni di prestiti degli esercizi precedenti, ma questi sono bilanciati dalle partite di maggiore entrata e quindi — se non verranno spese improvvise come l'anno scorso nel mese di giugno — possiamo accettare le previsioni del Governo e della Giunta generale del bilancio per un avanzo effettivo di 54 milioni. E dico soprattutto agli amici di questa parte della Camera (*rivolgendosi all'estrema sinistra*), che l'anno scorso si interessavano tanto a questa discussione, che questo avanzo di 54 milioni, mentre conferma a pieno le previsioni dell'onorevole Daneo e mie, è la prova incrollabile della solidità della finanza nostra.

E qui non posso a meno di non accettare assolutamente, per conto mio, tutte quelle previsioni pessimiste che furono presentate qui dentro e fuori, alcuni anni or sono e che i consuntivi hanno completamente dimostrate infondate. (*Commenti*). Perchè nel consuntivo dell'anno passato abbiamo avuto 98 milioni d'avanzo. (*Interruzioni*). Togliamo pure i trenta e più milioni che non spettano alla competenza di quest'anno: saranno sempre circa 60 milioni di avanzo; ci si andrà molto vicino. Ma calcolate che quest'anno il bilancio ha superata la prova del fuoco; quest'anno esso ha dato un avanzo mentre concorrevano a diminuirlo le modificazioni degli organici, la diminuzione del dazio sul petrolio che pesa per più di 8 milioni di lire, la minore entrata del dazio sul grano che da 83 milioni è scesa a 32, la diminuzione di 4 milioni circa dell'imposta sui beni rustici

del Mezzogiorno e la diminuzione di un milione circa per l'imposta sui fabbricati. Mai e poi mai, dunque, in un solo anno un complesso simile di circostanze ha concorso a deprimere le entrate e ad aumentare le spese in un momento di crisi economica e finanziaria. (*Approvazioni*). Ebbene, da questa prova del fuoco il bilancio italiano è riuscito vittorioso. Su questo punto sono disposto a discutere cifra per cifra, se volete, fino alla fine della sessione. (*Sì ride — Commenti*).

Di questo fatto dobbiamo essere tutti altamente e fortemente orgogliosi, perchè quando un paese dà di questi risultati, vuol dire che c'è un fondo di lavoro, di produzione e di risparmio maggiore di quello che anche i nostri migliori amici potevano sospettare; ed è su questo fondo di lavoro, di risparmio e di virtù del popolo italiano, che dobbiamo, a mio avviso, basare l'indirizzo della finanza italiana; e su quest'ultimo punto dirò ancora brevissime parole.

Dato un avanzo ormai permanente di circa 50 milioni all'anno, quale è l'indirizzo che dobbiamo seguire? In primo luogo dobbiamo porre a carico dei futuri avanzi i tre milioni annui delle ferrovie; se l'esercizio di Stato è un salto nel buio, questo salto lo abbiamo esattamente misurato dell'altezza di 3 centimetri, e quindi non ci romperemo le ginocchia saltandovi dentro, perchè, togliendo pure dal progressivo aumento delle entrate e delle spese, tre o quattro milioni annui delle spese ferroviarie, non varierà per questo la nostra situazione finanziaria.

Non varierà: perchè, come ha dimostrato benissimo il relatore, a pagina 84, finora l'incremento delle spese è state meno rapido dell'incremento dell'entrate, seguendo, del resto, i metodi prudenti che sono una nobilissima tradizione della nostra amministrazione e che vogliono mantenere incolumi. Frenare le spese e ritrarre l'utile maggiore dall'impiego del danaro pubblico: questo dev'essere il nostro sforzo.

Ma quale destinazione dobbiamo dare all'avanzo?

A mio avviso dobbiamo anzitutto pensare alla scuola. Non dico nulla su questo argomento: perchè penso e credo che l'onorevole Bertolini si renda interprete degli amici dell'alfabeto, presso il suo collega, non dell'istruzione pubblica, chè non ne ha bisogno, ma del tesoro.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Non ne ho bisogno nemmeno io. (*ilarità*).

FERRARIS MAGGIORINO. Prego il Presidente di consentire che sia iscritto in verbale che il ministro del tesoro accetta il progetto degli amici dell'alfabeto.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Le risponderò.

FERRARIS MAGGIORINO. Ma io sono felicissimo di codesta sua interruzione, e ne la ringrazio.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Le risponderò; aspetti a ringraziarmi. (*ilarità*).

FERRARIS MAGGIORINO. Per ultimo raccomando caldamente di continuare il perfezionamento dei pubblici servizi. Il maggior bisogno, in questo momento, l'hanno le poste, i telegrafi ed i telefoni. Bisogna dare 100 milioni pei telefoni, in quattro o cinque anni, al minimo.

Sopra tutto, poi, raccomando le strade che sono portate dalle leggi approvate dal 1903 al 1906: perchè è assurdo, onorevole Bertolini, che abbiamo fatto leggi e spinto i comuni a fare progetti e prestiti per la costruzione delle strade, quando non diamo ad essi i sussidi occorrenti.

L'onorevole Saracco (cito sempre con devozione quest'uomo, caro a me ed a lei) l'onorevole Saracco, quando si trovò in una condizione come la sua, disse: una delle due: o aumentare i fondi o abrogare la legge. Ma fare una legge e negare i fondi per la esecuzione della legge...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non ho fatto la legge. La legge non porta termine; ed io ho dichiarato alla Camera entro qual termine le strade dovranno essere eseguite.

FERRARIS MAGGIORINO. Ne discuteremo insieme; ed allora spero che lei, gradatamente, vorrà farci le concessioni che desideriamo. Ma la legge del 1903 portava il termine di otto anni...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Quella del 1906 non porta termine.

FERRARIS MAGGIORINO. Ma, provveduto anche a queste indiscutibili necessità, noi c'incammineremo con un avanzo modesto che persisterà.

Del resto affermo nettamente che non domando nè di più, nè di meno di quel che la Camera ha votato su proposta della Giunta del bilancio. Nella seduta del 15 aprile 1905, la Camera, su proposta della Giunta del bilancio, auspice l'onorevole Rubini, che

vivamente ringrazio, votava quest'ordine del giorno:

« La Camera afferma doversi limitare l'incremento della spesa alle necessità urgenti e proficue e doversi porre la massima cura nella gestione dei fondi stanziati, per preparare i mezzi di mitigare gradatamente gli aggravii sui consumi popolari ».

Noi questo abbiamo cominciato a fare. Nel giro di pochi anni, quella politica riformatrice che, su questi banchi, ebbe specialmente l'appoggio dell'onorevole Romussi, ha fatto sì che venisse diminuito l'onere dei contribuenti, di 80 milioni all'anno.

In questa politica dobbiamo energicamente persistere. Per me, per esempio, è un grande errore quello di tenere la tassa sullo zucchero all'altezza attuale, quando la Spagna ed il Portogallo consumano all'incirca il doppio, per abitante, di quel che consumiamo noi. Il che vuol dire che è impossibile che la tassa mite non porti il consumo dello zucchero al livello di quello della Spagna e del Portogallo; il che vuol dire ancora che, se noi diminuissimo alla metà la tassa dello zucchero, il bilancio non ci perderebbe stabilmente, soprattutto quando questa diminuzione fosse fatta a gradi.

Per parte mia, dico francamente che la politica finanziaria, tracciata dalla Giunta del bilancio ed accettata dal Governo e dalla Camera con la votazione dell'ordine del giorno 15 aprile 1905, vorrei si applicasse sopra tutto al sale; ma, siccome nel sale non c'è speranza di forti recuperi, mi rassegno ad accettare anche la trasformazione graduale del dazio sullo zucchero. Ma credo sia assolutamente venuto il momento di toccare l'imposta sullo zucchero e di toccarla come la riformò il Governo francese due o tre anni sono, come l'ha riformata l'Austria quest'anno, ribassando le tariffe per accrescere il consumo. Ed alcune cifre che sono state pubblicate in questa materia, che concordano perfettamente con quelle date dalla Direzione generale delle gabelle e dal relatore, dimostrano che i paesi che hanno avuto il modesto coraggio di fare dell'imposta dello zucchero un'imposta di consumo a larga base, anzichè un consumo privilegiato, hanno ottenuto i migliori risultati.

Vi sono in Europa tre o quattro indirizzi diversi di finanza. La Francia con mio grande rammarico, perchè è un paese amico, ha adottato un sistema ch'io non esiterò

a definire di debolezza finanziaria. Ogni giorno in quel paese si lagnano della decadenza della finanza e si dolgono del pericolo del disavanzo, ma non hanno la risolutezza nè di ridurre le spese, nè di aumentare le entrate. In Inghilterra, invece di esitare per cinque o sei anni, in dieci ore di discussione fanno o la riduzione delle spese, o l'aumento delle entrate.

Io naturalmente non accetto il regime di finanza francese.

Ma v'è un altro regime di finanza che dico subito, per non allarmare la Camera, neppure accetto, ed è il regime della finanza prussiana. Il bilancio prussiano quest'anno ha oltre duecento milioni di disavanzo, ed il bilancio dell'impero germanico ha, anche esso, più di duecento milioni di disavanzo.

Colà hanno trovato una nuova forma di debito: hanno aperto il debito a pubblica cassa. Chiunque può presentarsi ad un ufficio dello Stato e ricevere al 98.50 una rendita per dieci anni del quattro per cento: ne emettono senza limitazione, quanta ne possono e non ne trovano a collocare quanto ne desiderano. Ebbene, onorevoli colleghi, se io leggessi alla Camera un brano dell'esposizione finanziaria del ministro Rheinbaben, ministro delle finanze di Prussia, la Camera saprebbe come egli, dopo aver dichiarato che vi erano non pochi milioni di disavanzo, diceva: non per questo limiteremo le spese necessarie al perfezionamento dei pubblici servizi, al progresso della scuola, al miglioramento dell'economia nazionale, perchè noi crediamo che la maggior debolezza, di cui potrebbe dar prova il Governo, è di lasciarsi preoccupare dal disavanzo, per indebolire le fonti e gli organismi della produzione e della ricchezza pubblica.

Ora io non accetto questo sistema e dico che assolutamente il bilancio dell'Italia deve essere in avanzo e che chiunque attenti all'avanzo, sia ministro, sia deputato, a mio avviso, commetterebbe la peggiore, la più biasimevole delle azioni. Ed allora stiamo fermi nell'avanzo, e passiamo all'altra politica, quella inglese, che è precisamente agli antipodi della politica finanziaria germanica.

Il bilancio inglese, nelle ultime esposizioni finanziarie, non ammette dubbi, non tollera contestazioni sulla cifra dell'avanzo e del disavanzo, perchè il bilancio lo prepara la tesoreria e lo consegna ventiquattro ore prima della discussione finanziaria ai capi dei due partiti; quindi ventiquattro

ore prima della discussione, il ministro del tesoro, o quello che gli succederà, sono già d'accordo sulla cifra dello avanzo.

L'unico punto di discussione è come impiegare l'avanzo, perchè in Inghilterra non tengono alla tesaurizzazione, ed avviene quindi che in un paese ricco, come quello, si tolgano pochi centesimi al chilo per esempio sul dazio sullo zucchero.

Voi dunque vedete che l'Inghilterra non fa tanti ragionamenti teorici, che le piccole riduzioni di tasse restano nelle tasche degli intermediari e non vanno ai consumatori. (*Interruzioni*). Aspettate la conclusione. Alle volte vi toglie due o tre lire al quintale, anche sulla tassa dello zucchero; ha tolto uno scellino (quella era anche una questione economica) per *quarter* di grano, pochi soldi a quintale. L'Inghilterra non ammette di questi ragionamenti che chiama molto sofisticati, molto dottrinali.

RUBINI. Però fa prima l'ammortamento!

FERRARIS MAGGIORINO. Ma l'ammortamento l'abbiamo anche noi.

RUBINI. Trecentosettantacinque milioni.

FERRARIS MAGGIORINO. Ha aumentato di cinque miliardi il debito pubblico.

RUBINI. Oramai l'ha quasi tolto quello...

FERRARIS MAGGIORINO. È ben lontana da questo!

Ora io ho dichiarato e dichiaro che non ammetto il sistema inglese e mi tengo in quella savia e prudente misura, in cui la Commissione del bilancio — auspice l'onorevole Rubini — e la Camera, col voto del 15 aprile 1905, hanno voluto savamente basare la politica finanziaria nostra: spendere economicamente, per quanto è necessario, per i pubblici servizi, mantenere fermo, incolume, invulnerabile l'avanzo: ma il sopravanzo darlo allo sgravio dei consumi popolari e darlo per motivi di finanza, perchè rafforzerete il bilancio; darlo per motivi di economia nazionale, perchè rafforzerete la produttività del paese; darlo, sopra tutto, per motivi di pace sociale, perchè nell'ora difficile che i popoli tutti d'Europa attraversano, l'assicurazione della pace sociale ha un grande valore, anche finanziario.

E quando una finanza illuminata e savia miri al consolidamento della pace sociale, essa ha direttamente ed indirettamente mirato al consolidamento dell'unità e della prosperità nazionale. (*Vivissime approvazioni — Molti deputati si recano a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

LEALI. L'oratore che mi ha preceduto, nel principio del suo dotto e smagliante discorso, ha mandato un saluto al direttore delle ferrovie, commendatore Bianchi.

Permettete a me, che parlerò brevemente sullo sperpero di danaro dello Stato fatto da quella direzione, di mandare un affettuoso saluto all'amico e collega Cavagnari. *(Si ride — Commenti).*

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici.* È la duplice alleanza! Speriamo di arrivare all'entente.

LEALI. Farò poche osservazioni, osservazioni che del resto avranno già potuto fare tutti, poichè anche sulla stampa sono venuti degli apprezzamenti sul modo di spendere, per parte della direzione generale delle ferrovie, quel danaro che tanto bonariamente noi abbiamo votato senza alcun controllo; modo che finchè durerà, la renderà padrona dello Stato assolutamente.

Dunque io vorrei sapere dal ministro perchè quella direzione ha acquistato tutti quei metri di velluto che serviranno per centinaia di anni. Ma più ridicolo è l'acquisto fatto della pietra pomice: sono tante tonnellate che basterebbero ad empire quest'aula.

Domanderei anche perchè la Direzione ha comprato cinque milioni di traverse di pino, non in Italia, ma in Germania, mentre in paese poteva prendere non traverse di pino, ma traverse di faggio e di cerro che assolutamente potevano servire, mentre non sono servite affatto quelle di pino, le quali sono state mandate in piccola quantità nelle diverse regioni d'Italia, senza poterle adoperare.

E queste traverse sa quanto costano, onorevole ministro? Costano lire 5.60 ciascuna, e per 5 milioni vengano ad essere 28 milioni di lire che sono andate all'estero. E se avessero servito a qualche cosa sarebbe meno male, ma non hanno servito a nulla.

Sono state acquistate anche 300 mila traverse metalliche...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici.* ...di cemento armato.

LEALI. ...di cemento armato: lei lo saprà certo, perchè la Direzione era già avvisata che io avrei portata qui questa questione.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici.* No, perchè lo abbiamo letto da qualche mese.

PRESIDENTE. Vedano di non fare conversazioni.

LEALI. Mi pareva dovere di educazione rispondere al ministro che mi interrompeva.

La Direzione, anche per una mia interrogazione, sapeva che avrei trattata alla Camera la questione di questi sperperi, e ne avrà avvertito certamente l'onorevole ministro.

Dunque queste 300 mila traversine di cemento armato o metallico, come si voglia dire, furono comperate anch'esse in Germania.

LUZZATTO RICCARDO. Metalliche, non di cemento armato: è una questione di fatto.

PRESIDENTE. Prego nuovamente di non fare conversazioni.

LEALI. Furono comperate a sedici lire ciascuna, il che importa quattro milioni e ottocentomila lire. Anche di queste se ne poterono adoperare pochissime, perchè presentavano degli inconvenienti tali che non si potevano mettere in opera.

C'è inoltre un altro spreco di denaro, per esempio, al porto di Civitavecchia. Al porto entrano in media settantamila tonnellate di carbone ogni anno: le ferrovie pagano per facchinaggio, sbarco, dalle chiatte sui vagoni ecc., circa una lira e venticinque centesimi per tonnellata.

Se, invece, s'impiantasse sulla banchina del porto una gru (ne hanno una quantità immensa nei magazzini) potrebbesi fare questo sbarco con la spesa di 61 centesimi per tonnellata, come pagano tutti i privati, e risparmiare così una cifra non indifferente in confronto di quella sperperata: mi pare che siano circa 50 mila lire all'anno.

Dunque io vorrei sapere dal ministro se sia possibile di mettere un freno alle spese di questa amministrazione ferroviaria, la quale non conta, assolutamente, non conta il denaro dei contribuenti italiani.

Capisco che tocco un tasto molto difficile perchè le ferrovie dello Stato sono una potenza tale che, quando si parla di essa, anche da certi banchi più alti di questo su cui seggio io, si ha sempre paura di toccarla sul vivo. *(Ooh!)*

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici.* La ringrazio invece cordialmente di aver portato questa questione alla Camera.

LEALI. Tanto meglio.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici.* E sa che quando dico cordialmente, dico sinceramente.

LEALI. Lo credo, perchè conosco il suo carattere retto ed adamantino e penso che lei metterà il dito sulla piaga e farà finire una buona volta questo sperpero di denaro.

Potrei aggiungere altre piccole cose; le chiamo piccole perchè non si tratta di milioni, ma solo di centinaia di migliaia di lire, ma faccio grazia alla Camera e finisco aspettando dal ministro una risposta che mi soddisfaccia. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giulio Alessio.

ALESSIO GIULIO. Onorevoli colleghi, non so se l'ora sia adatta, ma vorrei considerare con la massima serenità la condizione generale della nostra finanza, perchè la questione finanziaria è una questione essenzialmente tecnica.

Il dissidio tra i tecnici, determinato o da cause di partito, o da altre preoccupazioni può scemare quel credito, che noi dobbiamo assicurare ad un giudizio necessariamente imparziale. Oltre a ciò un pessimismo eccessivo in materia di finanza giova sempre ai conservatori.

La democrazia intende di riformare e il pessimismo impedisce le riforme e consolida quanto esiste.

Nessuna migliore occasione per questo studio può essere offerta dalla discussione sull'assestamento, perchè qui, invece che considerare problemi tecnici singoli, all'utilità dei quali è sempre subordinato il problema dei mezzi per sopperirvi, si considerano i problemi nella loro coordinazione. È questo perciò il vero campo finanziario della discussione. Ecco perchè io non comprendo il motivo, o forse lo comprendo abbastanza, perchè il Governo è contrario al sistema attuale della discussione sull'assestamento. Comincia ora a relegarlo nelle sedute anti-meridiane, e sta davanti alla Camera un progetto, che ne chiede, nientemeno, la soppressione.

Discuteremo a suo tempo di questa tendenza, ma certo è che essa mira a diminuire il controllo del Parlamento, mira a togliere una opportuna occasione per esaminare la questione finanziaria nel suo insieme.

Questo studio, del resto, mi si permetta di dirlo in brevissime parole, è difficilissimo. La situazione finanziaria è siffattamente architettata e presentata in Italia, che essa rimane argomento di pochi competenti.

Si presenta la esposizione finanziaria in

un'epoca dell'anno, in cui non si conoscono nemmeno i limiti del problema finanziario, e la discussione si riferisce a tutto quanto il campo finanziario, a tutte le entrate e a tutte le spese.

Io non intendo che si applichi in Italia il sistema inglese del fondo consolidato delle entrate e delle spese, ma riterrei molto opportuno consiglio che la discussione finanziaria fosse così prospettata, che il bilancio venisse offerto in due grandi parti, una parte fissa, che rappresentasse l'assieme delle spese, non mutate durante un determinato periodo, e specialmente in quello, che si considera, alla quale corrispondesse una determinata parte di entrate; ed una parte mutabile, quella relativa agli aumenti di spese a cui fossero devoluti o gli sperati aumenti nelle entrate, oppure le nuove entrate. Se questo provvedimento fosse opportunamente seguito, allora la grande maggioranza del Parlamento, senza discutere tutta la enorme mole delle spese e delle entrate, che ha avanti a sé, saprebbe esattamente quale è l'oggetto del dibattito e quali sono i limiti della discussione finanziaria in un determinato momento della vita parlamentare.

Sia detto ciò come premessa. Per quanto concerne le tesi che intendo dimostrare in questo breve scorcio di seduta, credo che tutti gli imparziali debbano essere concordi su questi tre punti: primo, tutte le entrate sono in incremento, non soltanto per cause finanziarie, ma per cause economiche.

Ho fatto uno studio diligentissimo sullo sviluppo delle entrate e delle spese nell'ultimo novennio dal 1898-99 al 1906-07.

Naturalmente, non vengo qui ad accennarne i dettagli: ma su tali tesi ritengo non vi possa esser difficoltà. Il secondo punto si è che l'incremento delle spese pesa sul patrimonio più di quanto questo non sia alleggerito dall'aumento delle entrate. Il terzo punto, la terza tesi, è che vi sono alcuni intimi fattori che minano lentamente la solidità della situazione finanziaria.

Sull'aumento delle entrate effettive, non vi è alcun dubbio, specialmente per quelle che sono legate al reddito e al consumo voluttuario. Dovunque la tassazione è connessa al movimento economico del paese, ivi essa è in costante incremento. Vi sono alcune diminuzioni su cui io non insisto (furono già trattate in questa discussione), come quella relativa ai redditi ferroviari netti, nella quale però, come egregiam ente

osservava l'amico onorevole Maggiorino Ferraris, il prendere come punto di partenza il coefficiente di spesa, quale esisteva all'epoca del servizio privato, non risponde all'esattezza della comparazione.

Ecco perchè non si terrebbe conto delle maggiori spese che poi si sono caricate sullo Stato, sia per le manutenzioni delle linee, sia per gli aumenti dei salari dei ferrovieri, sia infine per quanto concerne lo sbilancio delle casse ferroviarie. Ad ogni modo, sui redditi ferroviari netti vi è una diminuzione; la quale non è dovuta già a diminuzione di entrate, ma è dovuta ad incremento di spese: e di questo parlerò a suo tempo. Un'altra osservazione voglio fare sull'aumento delle entrate, che è notevole, in quanto mostra il legame intimo che vi è fra lo sviluppo della tassazione e la floridezza generale del paese. Ogni qual volta invero in questi otto o nove anni si è ridotto il saggio della imposta, questo fatto ha determinato uno slancio significantissimo nell'aumento del prodotto. Il ribasso del dazio sul caffè da lire 150 a 130 ha determinato un aumento nella quota individuale di consumo, provocando insieme un prodotto maggiore nella imposta.

Difatti, mentre nel 1900 la quota individuale di consumo era di chilogrammi 0,58 adesso è arrivata a 0,63. Contemporaneamente il prodotto dell'imposta da 19 milioni è salito a 28. Lo stesso ribasso sul petrolio, quando lo si studi, conferma uguale tendenza. Perchè? Vi fu intanto aumento nella quantità importata, naturale conseguenza di un ribasso nel dazio. Ma, se si guardano i risultati finanziari degli ultimi mesi, del febbraio, del marzo e del maggio, si constata che non soltanto vi è un aumento nella quantità importata, ma, malgrado il ribasso nel dazio, vi è un aumento nel prodotto della imposta.

Così per la riforma postale. Negli otto mesi del 1904-1905, prima della riforma, si aveva uno smercio di francobolli e biglietti postali da 15 e 20 centesimi per un numero corrispondente a 66 milioni di pezzi. Negli otto mesi successivi, lo si ebbe per numero corrispondente a 84 milioni di pezzi. Ma mentre negli otto mesi prima della riforma il prodotto per essi fu di 13,326,000 lire, negli otto mesi successivi il prodotto risultò di 13,618,000 lire, il che vuol dire che in Italia non si è verificato quanto è avvenuto in tutti gli altri paesi, dove il reddito postale, dopo la riforma, non giunse

che dopo molti anni alla quota complessiva del prodotto che esisteva prima di quella. Tali fatti confermano l'influenza delle classi lavoratrici. Gli strati inferiori della popolazione hanno una maggiore quota di benessere e questa maggiore quota di benessere spiega l'incremento della tassazione. Ciò per la prima tesi, ma veniamo alla seconda.

Sostengo che l'incremento di spesa pesa sul patrimonio, più di quanto esso non sia alleggerito dall'aumento dell'entrata. L'incremento di spesa del novennio è di 209 milioni, mentre l'aumento assoluto dell'entrata sarebbe di 287 milioni. Però l'incremento medio annuo della spesa nel quadriennio 1898-99-1902-903 è di 30 milioni all'anno, e nel quadriennio 1902-903-1906-907 è di 31 milioni all'anno. Invece l'incremento medio annuo dell'entrata è di 36 milioni nel primo periodo, e di 35 milioni nel secondo.

L'eccesso di 4 o 6 milioni è dovuto essenzialmente al dazio sul grano; infatti il gettito medio annuo del grano, che nel periodo, che decorre dal 1895-96 al 1900-901, ha dato 35 milioni, nel periodo ultimo cioè del 1901-902 al 1906-907 ha dato 75 milioni. Fu perciò questo gettito così considerevole e così eccezionale, che ha dato modo all'incremento medio annuo dell'entrata di stare al disopra dell'incremento medio annuo della spesa.

L'incremento, onorevole ministro del tesoro, della spesa complessiva è tanto più notevole, in quanto ha assorbito le economie nella riduzione degli interessi del debito, gl'interessi dei debiti perpetui irredimibili. Questi nel 1906-907 salgono a 602 milioni, mentre nel 1898-99 salivano a 685. Questa economia di 83 milioni è stata assorbita dalla somma complessiva delle spese, e quindi è tanto maggiore il carico sofferto dal bilancio passivo. Siffatto incremento di spese si verifica in tutti i Ministeri...

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ed anche in tutti i paesi.

ALESSIO GIULIO. Discutiamo il quesito imparzialmente, onorevole ministro. Lei è troppo uomo superiore per non vedere che io esamino l'argomento imparzialmente.

All'incremento delle spese negli altri paesi si risponde con l'incremento delle entrate, con le riforme, che riguardano le entrate. Questo invece da noi non avviene. Quindi bisogna che ci preoccupiamo di questo incremento delle spese, perchè, come

dirò più tardi, esso impedisce, esso trattiene qualunque mitigazione nell'imposta.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Io l'ascolto molto volentieri, perchè ella risponde all'onorevole Maggiorino Ferraris; anzi la ringrazio.

ALESSIO GIULIO. L'incremento delle spese va considerato da due punti di vista, in relazione alla sincerità del bilancio ed in relazione all'efficacia del servizio.

Nei riguardi della sincerità del bilancio, in questa parte, concordo con quanto ha detto l'onorevole Maggiorino Ferraris. Io rilevo intanto come vi sia nei nostri bilanci l'abitudine di dissimulare dietro le spese straordinarie una vera spesa ordinaria.

Nei bilanci del Ministero del tesoro, per esempio, sotto la categoria *Spese diverse* si comprendono tante categorie di spese, che invece dovrebbero andare a carico del Ministero della marina, del Ministero dell'agricoltura, industria e commercio e del Ministero dell'istruzione pubblica.

Nel bilancio degli affari esteri vi sono cifre, tra le straordinarie, certamente normali, perenni, che non hanno niente di straordinario.

Nel Ministero dell'istruzione pubblica tutte le spese straordinarie per le Università, che vi sono annoverate, sono spese, che ritornano ogni anno.

Nel Ministero della marina le spese per costruzioni navali sono cacciate nel bilancio tra le spese straordinarie, e pure sono spese del pari normali.

Non parliamo poi del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, in cui vi è addirittura una enormezza.

Se prendiamo il bilancio del Ministero dei lavori pubblici nei due termini del periodo da me esaminato, che decorre dall'esercizio 1898-99 al 1906-907, troviamo che le spese ordinarie nel 1898-99 sono di lire 28,245,000 e le spese straordinarie sono di lire 47,392,000; totale lire 75,393.000.

Nel 1906-907 la spesa ordinaria è di lire 29,886,090 e la spesa straordinaria è di lire 73,472,000, in totale lire 103,628.000.

Dunque rimane intatto l'incremento della spesa, e rimane integra la superiorità, la preminenza della spesa straordinaria sulla spesa ordinaria. Il che accenna alla necessità assoluta di due grandi riforme da introdurre nell'ordinamento di quel Ministero; (vi provveda lei che ha mente moderna, onorevole Bertolini) l'una è relativa all'or-

dinamento amministrativo; l'altra concerne il sistema dei contributi degli enti locali.

Nei riguardi dell'ordinamento amministrativo, perchè è necessario decentrare i servizi che oggi vi sono eccessivamente accentrati.

E soprattutto occorre aver riguardo al sistema del contributo degli enti locali, perchè la nostra legge del 1865, che ripartisce le spese per acque, per strade, per porti, in relazione al contributo maggiore o minore delle provincie, dei comuni, dello Stato, ha bisogno di essere radicalmente modificata.

Con essa si è riprodotta la legge francese del 1844, che fu imitata dalla legge piemontese e trasportata in Italia.

Ora la Francia ha una compagine economica e sociale uniforme. Noi dobbiamo subire le conseguenze di una compagine amministrativa ed economica estremamente ineguale, estremamente sperequata. Non possiamo perciò fare assegnamento su uguali sforzi dei comuni e delle provincie in tutte le parti dell'Italia.

Ecco perchè, da questo punto di vista, i criteri generali dell'Amministrazione dei lavori pubblici, vanno modificati, innovati; perchè soltanto così noi non assisteremo più, o vi assisteremo meno, a questo inconveniente, che la spesa straordinaria debba sempre eccedere la spesa ordinaria, tanto da diventare essa la spesa normale. Questo nei riguardi della sincerità del bilancio.

Nei riguardi della efficacia del servizio, vi sono alcuni incrementi di spesa veramente utile. Chi potrà contestare l'utilità delle erogazioni del Ministero di grazia e giustizia, pel miglioramento delle carriere della magistratura e delle cancellerie giudiziarie?

Chi potrà non riconoscere la utilità dell'aumento della spesa del bilancio del Ministero dell'interno (per quanto il presidente del Consiglio si sia presa la parte del leone, perchè in nove anni il suo bilancio è aumentato di 22 milioni) aumento che riflette le spese per la sanità, per la sicurezza pubblica, per l'amministrazione provinciale?

Chi potrà contestare (bisogna essere giusti con tutti) che il bilancio dell'istruzione, che è aumentato di 30 milioni, non si sia aumentato utilmente? È accresciuto nel novennio da me considerato di 13 milioni per l'istruzione media, di 11 per l'istruzione primaria; per l'Università di 3 milioni e mezzo; per le antichità di un milione e mezzo.

Nel Ministero d'agricoltura, la spesa, più che distribuita, è disseminata in servizi così molteplici, così numerosi e così svariati, che il beneficio di essa affluisce a ciascuno in misura così minima, che in realtà non credo vi sia nella conseguente utilità tutto il valore della anticipazione.

Vi sono d'altra parte incrementi di spesa non sempre plausibili nel Ministero delle finanze e nel Ministero delle poste e dei telegrafi.

Continuando il mio solito confronto fra il 1898-99 e il 1906-907, trovo che il coefficiente di esercizio della spesa di riscossione del Ministero delle finanze è notevolmente aumentato, non solo in via assoluta, ma in via percentuale. La spesa di riscossione vi è salita da 108 a 156 milioni, la percentuale della spesa da 8.68 al 10, al 20 per cento.

Dunque, le spese di riscossione non sono salite in relazione al progredire delle entrate, ma sono accresciute in proporzione maggiore.

E qui potrei citare la Francia che, pur avendo il sistema falansterico della nostra amministrazione finanziaria, nonostante le imposte dirette vi sieno riscosse dallo Stato, anzichè appaltate, spende meno di noi.

È poi altissimo l'aumento del coefficiente di esercizio nel Ministero delle poste e telegrafi.

Nel novennio è salito dall'86 per cento al 95 per cento. Perciò, su cento lire d'entrata, 95 sono consacrate alla spesa.

Così credo di aver dimostrato la mia tesi che l'incremento della spesa è evidente, sensibile, e direi per sua natura più costante che non l'aumento delle entrate; motivo per cui il patrimonio viene a risentire più gravemente il peso di quanto esso non sia alleggerito per effetto dell'aumento delle entrate.

Veniamo alla terza questione: ci sono fattori che minino lentamente la solidità della nostra finanza?

Una prima domanda deve riferirsi al debito pubblico: può dirsi, che esso aumenti in modo da riuscire di pericolo alla situazione complessiva della nostra finanza? Io non lo credo.

L'espedito Majorana, di cui si è parlato anche qui, è stato sconfessato se non apertamente, certo coi fatti dal ministro Carcano; sono, è vero, messi in pratica altri artifici contabili, come quelli rilevati dall'onorevole Sonnino nel suo articolo, cioè

mutui mal dissimulati con terzi, prestiti troppo frequenti con la Cassa depositi e prestiti. Ci sono contabilità speciali il cui andamento deve essere oggetto di controllo, di attenzione; conti correnti con l'amministrazione militare, certe casse speciali tra tesoro e amministrazione della guerra, ma tutto ciò non si può dire che mini realmente la nostra solidità finanziaria. Anzi dobbiamo dire che il sistema dorsale dal debito pubblico è più migliorato che peggiorato: sono diminuite le passività perpetue, stanno diminuendo le passività redimibili: le passività diverse crescono da 322 a 459 milioni, ma non è cosa di grande entità e si produce nei suoi rapporti fra le stesse amministrazioni dello Stato.

A sua volta il conto del tesoro ha un notevole miglioramento poichè, sempre nell'epoca che prendo a considerare, la situazione finanziaria si è fatta più forte, nel novennio, di 355 milioni.

Chè se si considerano separatamente i crediti e i debiti della tesoreria, abbiamo che i crediti aumentano da 238 a 322 milioni, mentre i debiti diminuiscono da 785 a 595 milioni.

Si può poi dire che il debito ferroviario sia tale elemento così pernicioso che possa minare la nostra struttura finanziaria? Non lo credo. Non pesa sul debito l'annualità dei 39 milioni destinati a favore delle cessate società, e nemmeno il debito ferroviario di recente creato di 940 milioni sia per il modo della sua graduale erogazione, sia perchè la sua importanza non è tale da determinare un peggioramento sul mercato dei capitali e in Italia e all'estero.

Resta la questione delle emissioni per le costruzioni ferroviarie. Riservo il mio giudizio in tal parte, per quanto concerne la influenza di siffatto fattore sulla cifra della spesa effettiva; ne considero l'azione soltanto dall'aspetto della consistenza patrimoniale.

Non accetto la tesi dell'onorevole Wollemborg, che le ferrovie debbano essere costruite con entrate effettive, poichè non conosco paese al mondo nel quale alle ferrovie non si sia provveduto con debiti.

Certo ci fu un'epoca nella nostra storia finanziaria, nel 1891 (e fu merito dell'onorevole Luzzatti), in cui si provvide alle spese ferroviarie con entrate effettive; ma, in quell'occasione, si è voluto anzitutto, con un atto risolutivo, chiudere la vena di un disavanzo che andava ingrossando. D'altra

parte tutti sapevano che quelle ferrovie erano improduttive. Era quindi più opportuno fare il sacrificio di entrate effettive, anzichè aumentare il debito.

Oggi non siamo più in tali condizioni.

La situazione complessiva è notevolmente migliorata, nè conviene disconoscere che la parte più importante delle nuove linee ferroviarie, deliberate nel progetto di legge che abbiamo discusso in questi giorni, ha carattere riproduttivo.

Si può quindi calcolare sopra un aumento nel prodotto destinato a provvedere all'ammortamento del debito ed al pagamento degli interessi.

Non credo perciò che nemmeno il debito ferroviario possa avere influenza sul peggioramento della situazione patrimoniale.

A mio giudizio i fattori che minano lentamente la solidità finanziaria del bilancio sono tre: il sistema della circolazione; il modo attuale d'azione dell'azienda ferroviaria; il carattere disorganico delle spese.

Sul sistema della circolazione non mi arresto, perchè già ho esposto le mie idee in argomento in altre occasioni e credo inutile, in questo momento, di svolgere un argomento forse troppo teorico, tanto più che il pericolo non è nemmeno imminente.

Il modo d'agire dell'azienda ferroviaria. Parlo per mio conto e non già in quanto io sia membro della Commissione di vigilanza delle ferrovie. (*Interruzioni del deputato Leali*).

Credo che non vi possano essere obiezioni sull'indirizzo tecnico e commerciale della Direzione delle ferrovie.

Ma non nascondo che sono nell'animo mio vive preoccupazioni dall'aspetto dell'indirizzo finanziario.

In verità la larghezza dei mezzi consentiti dal Parlamento fu un incentivo alle spese.

La condotta della Direzione generale si è dimostrata, per alcuni fatti, tale, da non incoraggiarmi in un giudizio favorevole nel senso che io non vegga, nel continuare di questo sistema, un pericolo per la nostra finanza.

Vi è un incremento falansterico nelle amministrazioni. Messo in luce fin dalle prime discussioni, oggi si conferma e rappresenta una causa indiscutibile di peggioramento della spesa. Le spese nei servizi centrali che, nell'esercizio privato, erano ogni anno nella misura di 20 milioni, sono salite oggi coll'esercizio di Stato, a 43 mi-

lioni. Vi è un aumento di personale indiscutibile; da 110 mila a 146 mila: 36 mila uomini di più. (*Commenti*).

Conosco e convengo nella solita obiezione sull'indole delle linee, sulla difficoltà del percorso, sul fatto che il nostro esercizio ferroviario richieda personale molto maggiore che non domandino linee costrutte ed esercitate in pianura, come nell'Austria e nella Germania. Comprendo tutto questo, ma non posso dimenticare che uguale condizione oro-idrografica esisteva anche prima con l'esercizio privato.

Aumentato il compenso, aumentata la misura della retribuzione, era da ritenersi che fosse migliorata la condizione del personale, senza che vi fosse necessità di ingrossarlo, di aumentarlo, come è stato ingrossato e aumentato.

Vi è da ultimo il fatto dell'erogazione di dieci e più milioni sul fondo di riserva, intorno a cui si combatte la grande discussione tra l'onorevole Rubini e l'onorevole Tedesco. Io sono peraltro d'accordo pienamente con l'onorevole Rubini.

Dico schiettamente: a me pare che gli argomenti dell'onorevole Tedesco, per giustificarli sinteticamente, dimentichino che siamo, non già nel campo di un'azienda pubblica amministrativa, ma di un'azienda industriale; e perciò dobbiamo preoccuparci assai più dell'entità e della conservazione dei nostri fondi di riserva, di quello che non dobbiamo preoccuparcene quando si tratta di un'azienda pubblica amministrativa. L'azienda industriale mira a riprodurre il capitale che concorre alla formazione del reddito. L'azienda pubblica amministrativa non ha bisogno di costituirsi un nuovo capitale. Ecco perchè gli argomenti, con cui l'onorevole Tedesco cerca di difendere quella decisione presa dalla Direzione generale, mi sembra non rispondano alla vera indole dell'argomento, alla natura dell'azienda a cui si riferiscono.

Una terza causa sta nel carattere disorganico delle spese. Ove esistesse un piano di riforme amministrative, economiche, militari l'incremento della spesa potrebbe essere correlativo ad un aumento di entrata o a riduzione di altri servizi. Invece la spesa è estremamente inorganica. Ora nel Ministero delle poste, ora nella guerra, ora nell'istruzione, ora nei lavori pubblici, non vi è mai tregua.

Di anno in anno, di giorno in giorno si

presentano nuovi problemi e si risolvono senza tener conto del loro insieme, senza alcun egame fra esercizio ed esercizio, senza nessuna coordinazione fra i vari servizi. Le spese si accavallano l'una sull'altra come appartenessero tutte ad amministrazioni diverse, non ad amministrazioni dello stesso Stato.

Non basta ancora. Questo sistema di spese intende ad ipotecare sempre più il futuro. Si assorbe l'entrata effettiva costantemente. Non passano già due o tre anni, ma dieci o dodici e si fa sempre assegnamento sulla stessa potenzialità finanziaria, quasi che essa dovesse essere perpetua. Si crede in una parola che questa progressione di entrata cui assistiamo debba essere continua e perenne.

Ora così non si fa che rinnovare l'antico errore di Magliani. Anche Magliani, specialmente nell'ultimo periodo della sua amministrazione (amministrazione che del resto è degna di studio, specialmente nei primi anni) difendeva la teoria dell'incremento naturale delle entrate.

Ebbene anche qui si fa assegnamento sopra l'incremento naturale delle entrate, dimenticando che esse sono per la maggior parte attinte ai consumi. Ora i consumi per sé stessi sono pronti a restringersi, a ridursi tosto che avvenga una crisi o una mutazione nelle condizioni economiche del Paese.

Queste le considerazioni generali sullo stato delle finanze.

Qual'è la situazione per l'avvenire? Cercherò di essere brevissimo.

Per l'esercizio finanziario 1908-909 l'avanzo è calcolato, secondo le ultime proposte del relatore dell'entrata, in lire 43,723,227.74. Da questa somma bisogna detrarre l'assegnazione dell'espedito Majorana sull'avanzo, di 17,481,000, e quindi abbiamo un avanzo vero di 26,242,227.74.

Oltre questo avanzo bisogna calcolare un altro aumento. Perché, siamo sinceri, non si fa calcolo soltanto sull'aumento nominale della chiusura delle previsioni al 30 giugno 1908, ma si sa che le entrate aumenteranno e quindi si calcola un certo cumulo di entrate su cui si potrà fare assegnamento per provvedere a nuove spese.

Ho cercato anch'io di farlo questo conto ed imitando il sistema francese, mi sono riferito alla differenza fra entrate definitivamente previste e entrate accertate nell'esercizio 1906-907.

Senza calcolare il grano, ho osservato che sulle entrate effettive accertate vi è stato di fronte alle previsioni un aumento di 55 milioni, come risulta anche dall'esposizione finanziaria del ministro del tesoro. Cinquantacinque milioni rappresentano il 3.33 per cento sulle entrate effettive proposte nella previsione definitiva. Applicando lo stesso coefficiente all'entrate effettive del 1908-909 per un totale di 1,191 milioni, diminuito dei 53 milioni del grano, e quindi su 1,848 milioni, il 3,33 per cento rappresenta 61 milioni.

Quindi noi possiamo calcolare su una disponibilità eventuale per il 1908-909 di circa 87 milioni, sempre facendo le ipotesi più lusinghiere.

Nè diversamente per gli esercizi successivi, sempre dato che si mantenga la potenzialità finanziaria attuale.

Ma di fronte a questa cifra quali sono le esigenze a cui dobbiamo provvedere, quali i pesi di cui dobbiamo caricarci? Ecco la questione. Ci sono intanto tutte le spese per effetto dei progetti in corso, che per il 1908-909 sono calcolate in 25,573,000 lire e per gli anni successivi in una cifra maggiore che oscilla intorno ai 30 o 35 milioni. Poi dobbiamo mettere in conto le spese militari nella misura che è stata proposta dal Governo, cioè in 25 milioni all'anno. E poichè tale cifra è inferiore a quella della Commissione d'inchiesta, per fare i conti esatti, non possiamo limitarci al progetto del Governo, che riduce la spesa da 400 milioni a 210 milioni.

Ma poichè nel periodo stesso, a cui la spesa del Governo si riferisce, dovremo poi incontrare, dopo un anno o due, un'ulteriore spesa di 190 milioni, per calcolare la situazione finanziaria esattamente dobbiamo tener conto anche di quella ulteriore cifra che il Governo non propone, ma che è frutto degli studi di una Commissione di inchiesta. Se questa Commissione dice al Parlamento che occorrono 400 milioni di spese militari, il finanziere deve calcolare che il Parlamento, o nella prima o nella seconda ora delle sue deliberazioni, sarà obbligato a concederli.

Quindi, aggiungendo ai 25 milioni che sono l'effetto delle spese dei progetti in corso, ai 25 milioni di spese militari proposte dal Governo, una quota decennale sui 190 milioni che mancano di 19 milioni, abbiamo un dato carico, a cui bisogna aggiungere poi tutto ciò che costerà il piano fer-

roviario, che abbiamo votato l'altro giorno e che importa una spesa di 600 milioni.

Su questi 600 milioni calcolando l'interesse del 3.50 per cento, si hanno 21 milioni all'anno che noi dobbiamo aggiungere alla somma già enunciata. Si ha quindi un totale di 90 milioni e 573 mila lire. Questa somma rappresenta un contingente che in aggiunta alle altre spese già deliberate è superiore alla potenzialità del nostro bilancio, anche calcolando una disponibilità annua attuale di 87 milioni; essa rappresenta un incremento passivo che tende ad eccedere l'incremento annuo dell'entrata. (*Interruzioni*).

Certamente, se noi facciamo i conti in relazione all'esercizio 1908-909, questa conclusione può essere combattuta, ma la situazione finanziaria è immaginata tutta sull'ipotesi che rimanga la produttività attuale.

Se questa comincia a mancare, allora queste spese producono necessariamente degli imbarazzi. (*Commenti*).

Ora questa situazione è grave assai, ma è grave sopra tutto perchè toglie la possibilità di destinare qualche refrigerio ai consumatori, perchè viene tolta qualunque eventualità che ai consumatori possa essere dato quel sollievo che essi si ripromettono. Notiamo che da 10 anni in qua abbiamo avuto oltre trecento milioni di avanzo, ed i consumatori hanno avuto pochissimo o quasi niente.

Ora è logico mantenere una situazione in questa condizione, la quale non devolve l'avanzo che a nuove spese e nulla, nulla consente al contribuente?

Noi abbiamo un sistema tributario estremamente rigido, portato all'ultimo margine di produttività. Altri paesi sono in condizioni finanziarie molto peggiori della nostra, la Francia, per esempio, la stessa Prussia; ma non è nemmeno comparabile la disponibilità tributaria della Francia e della Prussia con la disponibilità tributaria dell'Italia.

Noi abbiamo esaurito tutte le risorse: abbiamo compremuto il contribuente fino all'ultima goccia di sangue. Non possiamo, specialmente al contribuente minuto, sottrarre dell'altro.

Ora, in queste condizioni di cose, come possiamo mantenere la situazione attuale senza modificarla?

La situazione poi è tale che, anche consentendo lievi modificazioni od attenuazioni, od opportune revisioni non vi è la possibilità di nuovi ed ulteriori prodotti.

L'imposta sui terreni si appoggia sul catasto. Pur troppo, quel sistema, anzichè consentirci dei benefici, determina dei danni, perchè in provincie ricche, in cui la produttività finanziaria tende a svilupparsi continuamente, siamo costretti a diminuire il contingente, invece che aumentarlo.

Una riforma s'impone.

L'imposta sui fabbricati! Basterebbe la revisione generale che non è stata fatta dal 1891 in poi, perchè quest'imposta potesse dare un prodotto ulteriore.

Non parliamo dell'imposta sui redditi di ricchezza mobile. Qui il saggio è molto alto ed è precisamente l'altezza del saggio che determina la diminuzione del prodotto. Se voi ribassate il saggio, potrete ottenere che il capitale, le industrie e le occupazioni professionali diano un prodotto complessivo molto maggiore.

Non parliamo poi delle imposte sugli affari e sui consumi. Data la grande vivacità del traffico, data l'enorme espansione dei consumi, il ribasso nel saggio assieurerrebbe certamente all'erario un prodotto ben più cospicuo.

Credo, per esempio, che se si ribassasse notevolmente il saggio sull'imposta degli zuccheri, a cui ha accennato l'onorevole Ferraris Maggiorino, il prodotto sarebbe tale da compensare notevolmente le perdite a cui l'erario andrebbe incontro: così pure, se si facesse altrettanto dell'imposta sul sale e di altre imposte. Ma quando si assorbe il margine disponibile con nuove spese, che cosa resta per coprire le deficienze prodotte dai primi effetti di una riforma tributaria?

Da un lato abbiamo un'incessante incremento nel saggio della spesa; dall'altro si sopprime il fondo necessario per preparare le riforme tributarie, anche se modeste, per attuarle!

TEDESCO, *relatore*. Le spese sono necessarie o no? Questo è il problema da risolvere.

ALESSIO GIULIO. Potrei rispondere che alle spese si potrebbe supplire altrimenti e che, date necessità come quelle a cui si allude, come per esempio, per urgenze militari, bisognerebbe avere il coraggio dei popoli forti che in queste occasioni creano nuove imposte e gravano i redditi delle classi più ricche. (*Interruzioni* — *Commenti*).

Non è giusto di sottrarre ai consumatori quegli avanzi che hanno raggiunto e

consolidato col loro lavoro, con persistente energia.

E su questo argomento mi preme di fare anche una considerazione di ordine politico con la quale finisco.

Ho una profonda convinzione nell'animo e per quanto rude sia l'espressione con cui devo rivestirla, la manifesto chiaramente.

Credo che noi camminiamo sopra un vulcano. (*Commenti*). Le condizioni delle moltitudini sono assai gravi, perchè esse si trovano nel medesimo stato d'animo in cui erano nel 1895 prima che si sviluppasse quel grande movimento socialista a cui abbiamo assistito.

Il partito socialista (non se ne abbiano a male i miei amici socialisti) a mio giudizio, va perdendo una parte della sua influenza sulle moltitudini, e questa influenza viene presa invece dai partiti che appaiono, almeno dai primordi delle loro manifestazioni, più rivoluzionari.

Il partito sindacalista va guadagnando terreno nonostante sforzi così egregi e così nobili del partito riformista.

Ciò è dovuto non già a colpa del partito socialista, intendiamoci bene, perchè il partito socialista ha esercitato una propaganda sempre onesta e sempre ispirata ai veri interessi del popolo e del paese (*Commenti*) (e ciò credo di poter riconoscere); ma ciò è

dovuto al difetto dell'azione governativa in questi ultimi dieci anni.

Tale azione governativa è stata difettosa per la mancanza di una legislazione sociale seria e sapiente, come quella che hanno fatta i conservatori inglesi, i quali hanno saputo ritardare il progresso del movimento socialista per più che cinquanta anni. È stata difettosa perchè mancò qualunque seria riforma tributaria, e ciò in causa di una politica finanziaria la quale ha sempre vissuto giorno per giorno e non ha mai voluto assicurare alle moltitudini i benefici derivanti dal loro lavoro e dalle loro energie.

Ecco perchè un'azione finanziaria del Governo, che non si svolgesse su queste basi, non potrebbe che produrre inconsciamente una perturbazione sempre maggiore negli animi ed una crisi profonda, di cui noi pur troppo saremmo i dolorosi spettatori. (*Viva approvazioni e congratulazioni a Sinistra*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.10.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1908 — Tip. della Camera dei Deputati.

