

LVIII.

TORNATA DEL 4 LUGLIO 1883

Presidenza del Presidente TECCHIO.

Sommario. — *Svolgimento dell'interpellanza del Senatore Gadda al Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, intorno al procedimento per determinare i confini dei diritti privati nella pesca — Risposta del Ministro — Approvazione senza discussione del progetto di legge per collocamento di nuovi fili, in aumento alla rete telegrafica — Discussione del progetto di legge sulla riforma della tariffa doganale — Approvazione degli articoli 1, 2, 3, 4 — Osservazioni intorno all'articolo 5 dei Senatori Brioschi e Saracco, e risposta dei Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici — Approvazione dell'articolo 5 e dei successivi fino al 17 inclusivamente — Raccomandazione del Senatore Miraglia all'articolo 18, e risposta del Ministro delle Finanze — Approvazione dell'articolo 18 e dei successivi fino al 21 ultimo del progetto — votazione dei due anzidetti progetti di legge — Annunzio d'interpellanza del Senatore Brioschi al Ministro dell'Istruzione Pubblica sui concorsi alla Cattedra universitaria — Risultato della votazione.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 45.

Sono presenti: il Presidente del Consiglio ed i Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio, dei Lavori Pubblici, delle Finanze e della Guerra e più tardi interviene pure quello della Marina.

Il Senatore, *Segretario*, CANONICO dà lettura del processo verbale della tornata precedente il quale è approvato.

Interpellanza del Senatore Gadda.

PRESIDENTE. All'ordine del giorno abbiamo prima di tutto l'interpellanza del Senatore Gadda al Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, intorno al procedimento tenuto per determinare i confini nei diritti privati di pesca.

Il signor Senatore Gadda ha quindi facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Senatore GADDA. Io desidero di fare una breve

osservazione all'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio relativamente all'applicazione della legge del marzo 1877 sulla pesca.

Quella legge aveva uno scopo esclusivamente economico; mirava cioè a conservare la produzione importante del pesce; quindi si riferiva esclusivamente a regolare l'esercizio della pesca. Infatti, quella legge dà al Ministro di Agricoltura l'incarico di fare i regolamenti occorrenti per l'esercizio della pesca sia di mare, sia dei laghi e fiumi, e dà altresì allo stesso Ministro l'incarico di provvedere poi all'esecuzione di tali regolamenti.

L'onorevole Ministro, per meglio preparare questo regolamento e per poterlo con maggior autorità emanare ed ordinarne la esecuzione, ha nominato una Commissione di persone competenti, la quale elaborò lo schema dei regolamenti che vennero poi approvati nei termini e nei modi già previsti dalla legge.

Quando si trattò poi di attuare le varie di-

sposizioni contenute nel regolamento per la pesca dei laghi e fiumi, il Ministero di Agricoltura ha creduto opportuno che, qualora si tratti di diritti privati di pesca, sia nelle acque pubbliche che nelle acque private, vengano chiamati i proprietari a mettere in accordo colla pubblica amministrazione i confini dei diritti di pesca di loro proprietà.

Io credo che questo concetto fosse opportuno perchè difatti quando la proprietà privata dei diritti di pesca è segnata da regolari confini, la sorveglianza all'esercizio della pesca diventa più agevole, e quindi nulla ho a ridire contro il divisamento preso dal Ministero di accertare per la migliore attuazione della legge cotesti confini.

Ma come cercò di attuare questo concetto? Invitando i proprietari dei diritti privati di pesca a notificare i loro diritti; e questa notifica venne provocata, come si pratica di solito, a mezzo delle amministrazioni comunali. Qui però mi pare che l'Amministrazione dell'agricoltura sia andata troppo in là, certamente per eccesso di zelo e per desiderio di far meglio. Non invitò soltanto i proprietari a notificare i loro diritti di pesca, ma li chiamò a produrre i documenti tutti che giustificavano la loro proprietà.

Io credo che non sia nei diritti del Ministero il fare una specie di processo d'inchiesta sulle proprietà, constatarne la loro regolarità.

Il diritto di proprietà è regolato dalla legge generale, dal Codice civile; e quindi io credo non si abbia facoltà d'introdurre per la proprietà della pesca, un procedimento sommario amministrativo, che mette in forse, in faccia al pubblico, la regolarità e legittimità dei possessi privati.

Il Ministero invece ha creduto opportuno di fare questa domanda, e la maggior parte dei proprietari non vi fece opposizione, e presentò i documenti che dovevano essere esaminati poi dall'autorità provinciale onde vedere se erano regolari.

Ma, entrati in questo campo, di esaminare cioè se le proprietà singole sono state regolarmente giustificate - attribuzione questa affatto incompetente, lo ripeto, all'autorità amministrativa - che cosa ne è avvenuto? Quello che si poteva prevedere, una grande confusione.

Nelle diverse provincie si tenne un procedi-

mento diverso e ne risultarono dichiarazioni affatto contraddittorie, e dappertutto poi la posizione dei segnali di confine, che doveva essere lo scopo vero del procedimento, venne sospesa.

Allora il Ministero, veduta questa confusione, con una circolare di cui, essendo brevissima, mi permetto di dare lettura, disse:

« Le disposizioni degli articoli 3 e 9 del regolamento per la pesca di mare, e del regolamento per la pesca fluviale relativa alla ricognizione dei diritti di pesca nelle acque del demanio pubblico, e dell'accertamento del limite di tali diritti, non sono state interpretate ed applicate con principî uniformi in tutte le provincie del Regno ».

« Da ciò derivarono disparità di trattamento contrarie al fine pel quale le dette disposizioni erano stabilite ».

« Di questo argomento ebbe ad occuparsi la Commissione consultiva per la pesca; ed in relazione al voto da essa espresso, il Ministero ha deliberato di eseguire esso gli studi completi intorno all'origine ed alla natura dei diritti privati di pesca esistenti nelle acque del demanio pubblico, allo scopo di determinare i principî che debbono servire di norma costante ed uniforme nella ricognizione e nell'assestamento dei diritti medesimi ».

Con questa circolare il Ministero, vedendo la confusione che esisteva nelle provincie, ha richiamato a sè tutti i documenti che furono di fatti inviati tutti al Ministero. Questa circolare è del 1° di luglio del 1882; quindi è decorso un anno; e finora quei documenti sono rimasti là. Non si è data alcuna disposizione, e certamente non si potrebbe nè si dovrebbe darvi alcuna evasione mai, se si avesse la pretesa di entrare nell'esame dei diritti privati di proprietà delle pesche.

Da questo ritardo ne derivarono gravi danni agli interessi privati, poichè i proprietari di pesche, essendo stati pubblicamente invitati a porre i confini, e poi questa operazione non essendosi condotta ad esecuzione, tutti i contravventori ai diritti delle pesche private, ebbero buona ragione per vedersi assolti dalle contravvenzioni di pesca.

Vi furono dei casi in cui perfino dei fittabili di pesche si rifiutarono, in mala fede certamente, a pagare il fitto, si rifiutarono, prendendo a pretesto del loro rifiuto a pagare i

canoni di fitto, l'apparenza di irregolarità che l'Amministrazione pubblica aveva inflitta alle pesche private.

Essi dissero: la pesca deve essere regolata; voi non avete provveduto a mettere i confini, e non è certo quale è il vostro diritto di pesca, quale ne sia l'estensione.

Quindi tirarono partito da questa circostanza creata dall'Amministrazione per defraudare il proprietario dei diritti di fitto.

I pretori assolverebbero quasi sempre le contravvenzioni che venivano denunciate, in questo periodo, dai proprietari di pesche, in quanto che vi era sempre l'eccezione: « ma come si può stabilire una contravvenzione, se il confine non è ancora regolato? »

In generale c'è già una grande tendenza a mandare assolti i contravventori a simili regolamenti; figuratevi poi quando vi è un buon pretesto per assolvere!

Io oggi non devo entrare nel vasto campo dell'esame dettagliato di questa questione, veramente grave, delle contravvenzioni ai regolamenti agricoli. Quello che oggi mi preme, e che secondo me è urgente, si è che l'Amministrazione d'agricoltura non debba ritardare più oltre il provvedimento per stabilire questi confini, non debba esaminare i documenti dei privati, documenti che furono certo dimandati con buona intenzione, ma senza alcuna competenza.

Come il Ministero d'Agricoltura sorveglia il servizio delle foreste, senza avere il diritto di domandare se la foresta è mia, nè che io giustifichi il mio possesso, la stessa cosa deve avvenire per la pesca. Il possesso non può essere *a priori* contestato dal Ministero di Agricoltura, nella esecuzione di una legge che ha l'unico scopo di provvedere alla conservazione del pesce, regolando l'esercizio della pesca.

Il regolamento per tale esercizio della pesca obblighi pure a mettere i confini dei diritti privati di pesca, ma non esiga la produzione dei documenti della proprietà privata, e meno poi si pronuncii sulla attendibilità di tali documenti.

Guai se anche indirettamente fosse inaugurato questo sistema, cioè che spettasse all'autorità amministrativa di dire se le proprietà private sono o non sono regolari; questo po-

trebbe gravemente compromettere interessi privati, cosa certo che non è nell'intenzione del Ministero, come non è nelle sue competenze.

La Commissione composta di persone capaci per fare un regolamento per l'esercizio della pesca, non ha visto, secondo me, il pericolo a cui s'esponeva; indagando sulla proprietà e correndo dietro al desiderio di regolar bene l'esercizio della pesca è incorsa in questo fatto pericoloso che ho notato.

Il Ministro può fermarsi, non deve tenere ulteriormente le proprietà private in questa angustia, direi quasi sotto questa minaccia, la quale è tanto più grave in quanto che l'articolo delle disposizioni transitorie, ultimo della legge del 1877, dice che le leggi ed i regolamenti esistenti, entro due anni devono cessare, per cui sono ora cessati, e non avendo ancora regolato con nuovi regolamenti l'esercizio della pesca siamo entrati in una vera anarchia. Per fortuna non si sono avverate gravi conseguenze, poichè ha supplito a questo difetto il senso pratico. Io parlo perchè nella provincia di Como e in alcune località che io conosco come privato e non come funzionario del Governo, ho visto a questo proposito nascere dei gravi inconvenienti. Prego quindi l'onorevole Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio, a dire se senta anche egli questo pericolo e se creda che il Ministero d'Agricoltura debba rientrare nei limiti delle sue attribuzioni, cercando pure di mettere i confini delle proprietà private di pesca, ma astenersi assolutamente dall'esaminare e pronunciarsi intorno ai documenti di privata proprietà, intorno a ciò che costituisce il *mio* e il *tuo*, cioè gli averi dei cittadini.

Lo prego di restituire i documenti, e di procedere senza altra remora alla posizione dei confini.

Contro le occupazioni abusive, e le irregolarità di possesso potrà procedere, ed ha sempre proceduto, il Demanio con azione giudiziaria civile; ma il Ministero d'Agricoltura non ha veste alcuna nè vi ha azione in sede amministrativa.

Esso provvede alla conservazione e produzione del pesce, regolando a questo fine l'esercizio della pesca.

BERTI, *Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BERTI, *Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio*. Il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio non si fece, a mio avviso, giudice del diritto di proprietà della pesca, ma cercò solo di provvedersi degli opportuni mezzi per regolare il diritto di pesca. L'onorevole Gadda che conosce benissimo tutta questa materia, ben sa che a norma del Regolamento del 1880, i possessori dei diritti di pesca debbono farsi conoscere alle autorità incaricate della sorveglianza sull'esercizio della medesima. Nell'articolo 3 di detto Regolamento si legge infatti: *Chiunque possiede e intende esercitare diritto esclusivo di pesca deve, entro sei mesi dall'entrata in vigore di questo Regolamento, farne dichiarazione al prefetto della provincia competente presentando i relativi titoli.*

Occorre adunque, in conformità di quest'articolo, che i diritti di pesca siano dichiarati. Questa dichiarazione che è indispensabile per regolare l'esercizio della pesca, si fa producendo i titoli.

Prodotti i titoli, l'autorità amministrativa è tenuta a segnalare con un manifesto entro un congruo tempo i possessori. Siccome in parecchie prefetture si pubblicarono manifesti diversi sopra diritti di natura identica, e siccome la stessa Avvocatura erariale emise anche pareri contrari, perciò il Ministero ha creduto che fosse opportuno, seguendo il suggerimento datogli dalla Commissione della pesca, di esaminare se non si poteva mettere più ordine in tutta questa materia. A tal fine richiamò a sè i detti titoli e ne fece un esame per ricavarne istruzione e non per portare giudizio sul diritto dei possessori.

Ma, vedendo che lo studio portava per le lunghe e che non era di sua competenza il pronunciarsi sul merito di essi, ha dato incarico ad un autorevole magistrato di studiarli e rendersene chiaro il concetto. La persona autorevole a cui alludo ciò fece. Questa relazione gioverà al Governo per dare norme più precise per l'esercizio della pesca. I documenti che si erano avocati furono in grandissima parte già restituiti. Credo che entro la prossima settimana la restituzione sarà integra e totale. Si vedrà in appresso se occorrerà prendere qualche provvedimento speciale.

Io posso quindi assicurare l'onorevole Sena-

tore Gadda che i titoli torneranno prontamente nelle mani di coloro ai quali appartengono, e che il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio non intese nè intende in fatto di pesca aver altro ingerimento che quello che riguarda il semplice esercizio della medesima, lasciando che le questioni di proprietà sieno definite dalle autorità competenti.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GADDA. Sono ben lieto di sentire che nel concetto fondamentale l'onorevole signor Ministro sia meco d'accordo, e lo ringrazio perchè sono certo che darà immediata esecuzione alla restituzione dei documenti privati e vorrà che sia condotta subito a fine la regolarizzazione dei confini nelle private proprietà di pesca.

Non ho altro d'aggiungere e nuovamente lo ringrazio.

Approvazione del progetto di legge N. 75.

PRESIDENTE. L'interpellanza è esaurita.

Ora si pone in discussione il primo progetto di legge all'ordine del giorno, intitolato: « Collocamento di nuovi fili in aumento alla rete telegrafica », del seguente tenore:

(V. *infra*).

È aperta la discussione generale sopra questo progetto di legge.

Nessuno chiedendo la parola, la discussione generale è chiusa e si procede alla speciale.

Si dà nuovamente lettura dell'articolo unico:

Articolo unico.

È autorizzata la spesa di lire 655,000 pel collocamento di nuovi fili in aumento alla rete telegrafica.

Tale somma verrà ripartita in rate eguali sui bilanci passivi del Ministero dei Lavori Pubblici (parte straordinaria) per gli esercizi degli anni 1884, 1885 e 1886, ed inscritta in capitolo apposito, sotto il titolo: *Fondo pel collocamento di nuovi fili in aumento della rete telegrafica.*

Se nessuno domanda la parola, trattandosi di articolo unico, sarà inviato alla votazione per scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge N. 49.

PRESIDENTE. Ora si passerà alla discussione del progetto di legge intitolato: « Riforma della tariffa doganale ».

Senatore MANZONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MANZONI. Trattandosi di un progetto molto lungo io proporrei di ometterne la lettura preventiva come si è fatto in altri consimili casi.

PRESIDENTE. Il Senatore Manzoni propone che si ometta la lettura preliminare di questo progetto di legge, riservando, ben inteso, la lettura di ciascun articolo al momento della discussione speciale.

Se nessuno si oppone alla proposta del Senatore Manzoni, dichiaro aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

Nessuno chiedendo la parola nella discussione generale, si procede alla speciale.

Il Senatore, *Segretario*, CANONICO legge:

Art. 1.

Sono soppressi i numeri 2 e 10 dell'art. 16 delle disposizioni preliminari della tariffa doganale, approvata con legge del 30 maggio 1878, n. 4390 (serie 2^a).

(Approvato).

Art. 2.

Il secondo periodo dell'art. 18 delle disposizioni preliminari alla tariffa doganale, è modificato come appresso:

« Tale restituzione non dovrà eccedere L. 3, 50 per ogni chilogramma di sali esportati, compresi quelli di conchinina, di cinconidina e di cinconina ».

(Approvato).

Art. 3.

All'art. 1 del regio decreto 1° febbraio 1880 n. 5287 (serie 2^a), promulgato in virtù della legge della stessa data, n. 5268 (serie 2^a) si aggiungerà:

« Quando lo sdoganamento degli zuccheri sia fatto in recipienti diversi da quelli che servirono a trasportarli nei punti franchi o nei magaz-

zini generali, la tara per le botti, botticelle, caratelli e casse è ridotta a chilogrammi 5 ».

(Approvato).

Art. 4.

Con decreto reale, udito il parere del Consiglio del commercio, potranno essere modificate le tare per le botti, botticelle, caratelli e casse contenenti zuccheri, sia che provengano direttamente dall'estero, sia che escano dai magazzini generali e dai depositi franchi.

(Approvato).

Art. 5.

La tassa interna di fabbricazione degli spiriti e la sopratassa di confine sugli spiriti importati dall'estero, sono stabilite nella misura di una lira per ogni ettolitro e per grado dell'alcoolometro centesimale, alla temperatura di gradi 15.56 del termometro centigrado.

Per le industrie ammesse alla restituzione di parte della tassa sullo spirito che usano come materia prima, tale restituzione sarà fatta nella misura del 70 per cento della tassa stessa.

La restituzione della tassa sullo spirito aggiunto ai vini in conformità all'art. 4 dell'allegato B alla legge 19 luglio 1880, n. 5536 (serie 2^a) è concessa anche per il vino in bottiglie.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Come il Senato ha veduto da questi quattro articoli votati e dal quinto testè letto, il progetto di legge che stiamo esaminando è composto di due parti.

In una parte si tratta di portare un aumento alla tassa di fabbricazione nazionale degli spiriti, ed aumentare anche la sopratassa d'introduzione, portandola da lire 60 a lire 100.

Nella seconda parte, che comincia da tre o quattro articoli dopo quello ora letto, si comprendono le vere e proprie modificazioni alla tariffa generale in vigore dal primo luglio dell'anno 1878.

Era naturale che la Commissione di finanza

nell'esaminare questa prima parte del progetto di legge, dovesse rivolgere la sua attenzione al bilancio dello Stato nei limiti però delle previsioni rispetto al bilancio stesso, che si supponevano potere essere conseguenza dell'attuale progetto di legge.

Queste previsioni sono, secondo l'onorevole Ministro delle Finanze, di un aumento di circa sei milioni sopra il prodotto della tassa degli spiriti e di altri tre milioni circa rispetto alle altre parti della tariffa generale.

Per dimostrare la necessità di questo aggravio ai contribuenti, nessun mezzo migliore si presentava alla Commissione di finanza se non quello di seguire l'onorevole Ministro delle Finanze nella sua lucida esposizione finanziaria fatta nell'altro ramo del Parlamento nei primi giorni dello scorso aprile.

Da quell'esposizione risulta infatti che a questi nove milioni di aumento che, come ho già detto, sono la conseguenza prevista delle disposizioni di questa legge, dovrebbero aggiungersi altri 11 milioni previsti siccome aumento nel monopolio dei tabacchi per la cessazione della Regia, ed altri 28 milioni all'incirca che si prevedono di incremento nell'entrata dei contributi e dei servizi pubblici, i quali uniti insieme danno quindi una somma all'incirca di 48 milioni.

Sono così, secondo il signor [Ministro delle Finanze, 48 milioni all'incirca di nuova entrata per l'anno 1884, da contrapporre ai 52, dedotte le spese, ai 48 o 49 milioni circa, che la finanza dello Stato perdeva per l'abolizione della tassa sulla macinazione dei cereali.

Nell'esaminare l'incremento dell'entrata conseguente dai servizi pubblici sorse appunto la questione che ieri fu in quest'aula sollevata dall'onorevole Saracco, considerandola però da un punto di vista alquanto differente dal mio.

Il Senatore Saracco, se male non mi appongo, assumeva siccome punto di partenza i versamenti annuali fatti dall'Amministrazione ferroviaria nelle Casse del Tesoro, mentre io, desiderando di apprezzare la probabilità del previsto aumento di sette milioni di lire nel prodotto netto delle ferrovie dello Stato per l'anno 1884, doveva limitarmi a considerare quali erano stati i risultati di quell'esercizio nell'anno più prossimo ad esso e pel quale fossero note le statistiche ufficiali.

Ma prima ancora che io esaminassi quelle statistiche, l'ingente somma di 7 milioni di prodotto netto di aumento in un anno, già turbava certi calcoli che io ho fatto e rifatto tante volte sopra quell'esercizio ferroviario.

Per avere questi 7 milioni di aumento netto, io pensavo, colle spese di esercizio al 60 0/0, ci vogliono circa 18 milioni di prodotto lordo. Ora, la conoscenza che io ho di quelle reti mi avvertiva tosto, indipendentemente da ogni notizia statistica, che in nessuno degli anni scorsi, non escluso il 1881 che fu l'anno in cui ebbe luogo l'Esposizione nazionale di Milano, si verificarono 18 milioni di prodotto lordo; e che perciò quello sperato aumento di prodotto netto era una illusione. Ma nel desiderio di valutarlo coi migliori dati, esaminando le statistiche, venni a riconoscere, in primo luogo, che la statistica pubblicata dal Ministero dei Lavori Pubblici dava per l'anno 1881 una somma di 8,389,000 lire di prodotto lordo; e che perciò applicando ad essa il coefficiente del 40 0/0 i sette milioni previsti dovevano ridursi in quell'anno a 3,300 mila circa.

Ma ciò non basta, giacchè, come già osservai nella Relazione, confrontando quella statistica del Ministero coll'altra che annualmente pubblica l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, ho trovato a piè di pagina una nota di quella ragioneria centrale nella quale nota è detto: che « nell'ultima delle classi nelle quali suddividesi ordinariamente la statistica, quella denominata dei prodotti diversi che dapprima erano stati valutati in lire 4,376,963, furono poi ridotti a lire 1,817,253; e questa differenza proviene - è detto sempre in questa nota - dal valore assegnato temporaneamente alle scorte di magazzino al primo luglio 1878 e quelle risultanti in via definitiva dalle perizie all'uopo istituite a tenore della Convenzione di Basilea ».

Quindi sono due milioni e mezzo circa di lire che devono essere depennate. Allora, se facciamo questa detrazione e applichiamo sempre il coefficiente del 40 0/0 a favore delle casse di Stato e del 60 per le spese di esercizio, l'aumento di prodotto per quell'anno 1881 si ridurrebbe a milioni 2 e 300,000 lire in luogo di 7 milioni.

Però vi è un'ultima osservazione. Quando noi vogliamo valutare gli aumenti di prodotti

netti in un esercizio ferroviario, non possiamo limitarci ad applicare a quel prodotto netto il coefficiente dedotto dalle spese di esercizio; perchè può essere che per produrre quel tale reddito lordo di quell'anno siano state necessarie delle spese di esercizio superiori.

Ed infatti, se noi esaminiamo la statistica dell'Alta Italia, per quell'anno, noi troviamo che l'aumento di prodotto lordo nell'anno 1881 fu di lire 4,445,843; che l'aumento di spesa di esercizio nello stesso anno fu di 4,487,198; vale a dire che in quell'anno la rete dell'Alta Italia ebbe un *deficit* di lire 41,000.

Queste sono le osservazioni che io credeva di dover fare rispetto alla previsione dei 7 milioni che si trova nell'esposizione finanziaria. Però l'onorevole mio amico Senatore Saracco parmi che ieri concludesse con due presagi.

Difatti egli, se non erro, pur riconoscendo essere desiderabile che, al più presto, cessi lo stato anormale del nostro assetto ferroviario, faceva questi due lugubri presagi: l'uno, che la risoluzione di questa importante questione avrebbe inghiottito più Ministeri, l'altro che, se pur si arrivasse a risolverla, le condizioni delle nostre finanze non ne avrebbero giovamento....

Senatore SARACCO (*interrompendo*). No delle nostre *finanze* ma dei nostri *bilanci*.

Senatore BRIOSCHI... Dei nostri bilanci. Io sarei lieto di poter dimostrare all'onorevole mio amico ed al Senato che questi lugubri presagi non si avvereranno. Ma pur troppo l'esperienza del passato, e di un passato assai prossimo, mi fa temere che senza un'energia di Governo, alla quale non siamo abituati, il primo di questi presagi si avvererà, ma non sono così sfiduciato sul secondo.

Io sono fra coloro che sperano che se la questione ferroviaria potrà ottenere una soluzione in Italia, l'effetto sul bilancio delle finanze sarà senza dubbio utile.

Io vedo che i prodotti lordi delle ferrovie nostre vanno aumentando continuamente; e che se in questi anni ultimi tali prodotti lordi andarono in molta parte perduti, ciò lo si deve alle ingenti spese sostenute, le quali pure andarono continuamente aumentando, ed alle infinite altre cause che per ora credo inutile rammentare, attendendo il momento opportuno per farlo.

Certamente non avrei mai potuto prevedere, pur conoscendo d'avvicino le condizioni di quell'esercizio ferroviario, che in così breve tempo l'esercizio medesimo dal 54 al 55 per cento di spesa potesse salire al 65 e 67 per cento, e nell'anno scorso perfino al 70 per cento.

Vi devono essere, o Signori, alcune *cause* di questo risultato che vanno studiate con molta cura e senza indugio, poichè altrimenti verrà un giorno in cui il Ministro delle Finanze non avrà più cifra del suo bilancio che stia a suo luogo.

Ma non credo, d'altra parte, ci troviamo in condizioni tali per le quali il paese non possa più sperare nell'avvenire.

Il movimento ferroviario aumenta nel nostro paese, lo sviluppo economico ed industriale va ogni giorno più accrescendosi; e queste, a mio avviso, sono tali condizioni che mi inducono a bene sperare.

Dirò ora una sola parola sul progetto di legge che stiamo discutendo.

La Commissione di finanza ha già dichiarato, concludendo la sua Relazione, che sentiva il dovere di esortare il Senato ad approvare il progetto di legge.

Nessuna petizione è pervenuta al Senato, eccetto una sopra un punto del progetto sul quale avrò forse a parlare più tardi, quando si discuterà l'art. 16.

Esorto, dunque, di bel nuovo il Senato, a nome della Commissione di finanza, a voler dare il suo voto favorevole al progetto di legge.

Senatore SARACCO. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO. Non mi attendevo certo di prendere parte alla presente discussione; ma sento il debito di rettificare alcuni giudizi espressi dal mio onorevole amico, il Senatore Brioschi, intorno ad alcune parole da me pronunciate, un po' all'improvviso, nella seduta di ieri.

Il Senatore Brioschi ha parlato di presagi da me fatti. Chiedo scusa al mio egregio amico, ma io ieri ho espresso dubbî, e timori, non ho fatto presagi. E potevo tanto meno far presagi che fossero diversi da quelli dell'onorevole preopinante, dappoichè ieri, e molto prima di ieri, ho apertamente e francamente dichiarato il mio pensiero che l'esercizio governativo

sia una sciagura per l'Italia, e che l'esercizio ferroviario debba per ogni rispetto essere affidato all'industria privata. Anzi nella seduta di ieri ho citato, a segno di onore, il nome dell'onorevole Genala, Ministro dei Lavori Pubblici, che veggo ora con piacere seduto al suo banco, e mi sono felicitato con lui, sebbene assente, che nell'altro ramo del Parlamento abbia fatto a questo riguardo tali dichiarazioni quali non si potevano desiderare più ampie nè più rassicuranti, poichè non si è peritato di affermare, che lascierebbe il posto, prima di abbandonare la bandiera dell'esercizio privato.

Abbiamo dunque comune il desiderio, ed in questo solamente dissentiamo, che io nutro dubbi e timori, mentre gli altri credono che si riuscirà senza grandi ostacoli a risolvere il problema ferroviario, che pesa sul paese. Nè io intesi dire, nè dissi mai, che l'esercizio privato delle ferrovie debba tornare di nocumento alla pubblica finanza. Il vero è piuttosto, che ho detto ieri, e sostengo anche oggi, che fatta ragione del modo, e dei criterî che si adoperano nella formazione dei nostri bilanci, bisognerà in tutti i casi mutare i calcoli e modificare le rosee previsioni del signor Ministro delle Finanze.

Ed invero, nella seduta d'ieri, io mi sono fatto lecito di avvertire, che nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'anno corrente è iscritta una spesa di 18 milioni a cui si provvede mediante emissione di rendita pubblica, per l'acquisto di materiale mobile, e per la esecuzione di opere, che, secondo il concetto manifestato dall'egregio Ministro dei Lavori Pubblici, devono essere poste a carico dell'esercizio, e prelevate sopra un fondo speciale di riserva tratto dai proventi lordi dell'esercizio. La stessa cosa, forse un po' meno, si trova scritta nel progetto di legge presentato dal suo predecessore, l'onorevole Baccarini.

Ora, nel sistema che abbiamo tenuto fino a questo giorno, noi possiamo spendere diciotto milioni in quest'anno come ne abbiamo spesi più di sessanta dal 1879 in poi, senza diminuire di un punto la cifra che segna il prodotto netto delle ferrovie; ma quando il sistema che inutilmente combattiamo da tanti anni sarà radicalmente cambiato, è altrettanto certo che il prodotto netto dovrà diminuire di tutta

o parte di quella somma, che presentemente si ricava dall'alienazione di rendita dello Stato.

So bene, che si fanno e si faranno delle distinzioni e parecchie, poichè da molto tempo si trova modo di legittimare e congiungere le cose più disparate, per dimostrare che questo denaro viene adoperato in aumenti, o reinvestimenti di capitale. La verità vera è sempre questa, che con questi ottanta milioni ricevuti in cinque anni dall'alienazione di rendita pubblica non si è costruito un palmo solo di ferrovia. Ma fosse pure, che sopra questi milioni spesi, e quei diciotto che spenderemo in quest'anno, alcuni siano destinati all'esecuzione di opere che nel tempo avvenire non si rendessero più necessarie, niuno al certo vorrà mettere in dubbio, che la maggior parte di questa somma, spesa e da spendere, contempla opere e provviste, alle quali si dovrà provvedere quindi innanzi col fondo speciale di riserva, ossia coi proventi lordi dell'esercizio.

Che avverrà adunque, domando a mia volta al mio amico, il Senatore Brioschi, che avverrà egli nel tempo di poi, quando l'industria privata avrà pensato a risolvere la contabilità in base a questi sani e savi principî, ed i proventi verranno calcolati e distribuiti al netto delle spese? O che io mi inganno, o la risposta è molto semplice. D'ora in poi l'entrata che rappresenta il prodotto netto delle ferrovie dovrà essere diminuita di tutte quelle somme che attualmente ci procuriamo mediante alienazione di rendita pubblica.

Ecco quello che ho inteso dire nella seduta di ieri, ricordando che il signor Ministro delle Finanze si propone di registrare nel bilancio del 1884 una maggiore entrata di circa 12 milioni al confronto del prodotto reale ottenuto nel 1881, mentre a me pare che ci dobbiamo piuttosto preoccupare delle conseguenze che deriveranno dall'applicazione del nuovo sistema virilmente e semplicemente praticato. In altri termini, credo anch'io che in fondo e coll'andar del tempo la Finanza ci guadagnerà, ma nelle condizioni presenti si avrà sicuramente una perdita, anzichè un beneficio di bilancio.

Dirò adesso delle difficoltà che si presentano a vedere risolta questa grande questione entro un termine abbastanza breve, nel doppio rapporto dell'esercizio e della costruzione di nuove ferrovie. Quando nella seduta di ieri m'esci detto

dalla bocca che io temo forte che questa questione gravissima abbia da inghiottire il Ministero, e possa anche inghiottirne degli altri, non intesi di fare un sinistro presagio. Ho questo timore addosso, e l'ho manifestato chiaramente e francamente; e quando considero che è dall'anno di grazia 1876, mi pare, che questa questione si dibatte e che non siamo ancora alla vigilia di trovare un modo per uscirne; quando vedo che queste difficoltà s'intrecciano ogni giorno più, e si fanno maggiori; quando vedo che la condizione delle nostre finanze c'impone sempre dei maggiori riguardi, i quali impediscono di prendere una di quelle risoluzioni nette, maschie, di quelle risoluzioni energiche, le quali fanno onore al Governo d'un gran paese amministrato da uomini veramente di Stato, io sento proprio, onorevole Brioschi, che non ho bisogno di manifestare la ragione di questi timori, ai quali poi, in fondo in fondo, egli stesso ha quasi dichiarato di partecipare, perchè dai fatti recenti neppur egli si trova indotto a sperare molto più di me che il grande problema sia in punto, o presso ad essere appianato e risolto. Io desidero, mi auguro con tutto il cuore che il formidabile problema si possa risolvere felicemente; anzi nella seduta di ieri ho detto, e ripeto adesso all'onorevole Ministro delle Finanze ed all'illustre Presidente del Consiglio, che questa dell'assetto ferroviario domina dall'alto tutte le altre questioni, e li ho esortati, come vivamente e patriotticamente li esorto, a sospendere qualunque decisione, che dovesse impoverire le nostre risorse e farci impotenti ad affrontare la soluzione del vasto problema che avrà tanta parte sull'avvenire economico e finanziario del paese.

Ma il vivo desiderio non basta a rimuovere gli ostacoli, ed il tempo dirà se i dubbi da me esposti avessero, oppur no, fondamento di ragione.

Devo adesso rispondere per altro fatto personale all'onorevole Relatore Brioschi.

L'onor. preopinante ha supposto, che nella seduta di ieri io avessi valutato i proventi ferroviari dal 1859 in poi, sulla base di versamenti operati dall'amministrazione dell'Alta Italia nelle casse del Tesoro, e sopra questi dati io avessi fondato tutto intiero il mio ragionamento.

Or bene, non è così. I miei numeri li ho tratti invece dalla Relazione ufficiale presen-

tata dalla stessa amministrazione dell'Alta Italia per l'anno 1881, che registra le entrate e le spese, distintamente per ogni esercizio, ed ecco quali furono i proventi depurati dalle spese nel triennio 1879-81.

Nell'anno 1879, come ieri ho ricordato a memoria, l'entrata netta fu di 39 milioni e 372 mila lire *di netto*, lo dice la Relazione, ma io non lo affermerei, perchè restano altre partite da regolare, che potrebbero andare in conto spese di esercizio.

Nell'anno 1880, l'entrata crebbe fino a 40 milioni e 50 mila lire, con l'aumento di circa 600 mila lire, di fronte al 1879.

Nell'anno 1881, si parla di un provento netto di 40 milioni e 135 mila lire, e ne risulterebbe un piccolo aumento di poco più di un centinaio di migliaia di lire; no, realmente non è così. Appare infatti dalla citata Relazione, che per arrivare a questa somma bisogna portare a credito del 1881 quella di 2,559,000 lire, che fu considerata quale una sopravvenienza attiva dell'anno in corso, e registrata come tale fra i prodotti indiretti, quando invece rappresentava un aumento del reddito netto degli esercizi già chiusi anteriormente al 1879. Per la qual cosa l'amministrazione, bisogna farle questo onore, mettendo a confronto le spese colle entrate di quell'anno, non ha tenuto conto di questa entrata straordinaria, e riconobbe virtualmente che i proventi effettivi dell'anno 1881 discesero da 40,006,000 nel 1880 a 37,500,000 all'incirca, val quanto dire, che l'entrata dell'anno fu inferiore di 2 milioni e mezzo a quella che s'era ottenuta nell'anno precedente.

Dell'anno 1882 la situazione del Tesoro ci ha detto, che il provento si può valutare a cifra tonda in 39 milioni; ma questa non è che una semplice congettura, e quelli che sono bene informati affermano che il conto si è chiuso, lasciando un avanzo inferiore ai 39 milioni.

Mettiamo tuttavia che sia così, e scriviamo 39 milioni.

Siccome l'entrata prevista per l'anno 1883 supera già di 4 milioni e mezzo, salvo errore, quella ottenuta dalle riscossioni del 1882, ed il signor Ministro delle Finanze si prepara ad aumentare di altri 7 milioni le previsioni dell'entrata per l'anno 1884, rimane dimostrato

quel che dissi ieri, vale a dire, che per assegnar fede alle previsioni fatte per l'anno 1884, bisogna supporre che in quell'anno si verifichi un'entrata netta, che superi di 11 milioni e mezzo, ed anche di 13 quella che si è realizzata in ciascuno degli anni 1880, 1881.

La qual cosa, come avete inteso dal Senatore Brioschi, non si potrebbe spiegare altrimenti, senza supporre un'aumento di traffico, pressochè improvviso, di oltre 30 milioni; nel qual caso, più che improbabile impossibile, converrebbe poi mettere in conto le spese maggiori, alle quali si andrebbe incontro, imperocchè è noto, che quando gl'introiti crescono in misura straordinaria, si sente spesso la necessità di spese anche maggiori, di indole straordinaria, che si ragguagliano ai crescenti proventi e li assorbono intieramente; allora specialmente, che ne risulta la necessità di fare una larga provvista di materiale mobile, e di mettere in migliore assetto il suolo stradale.

Del rimanente, non è in Italia soltanto che si provano somiglianti delusioni, nella materia dei proventi ferroviari. Vedete ad esempio quel che avviene nel Belgio, paese eminentemente industriale, e dove l'industria dei trasporti ferroviari si esercita in eccellenti condizioni.

Il Senato non ignora, e sa meglio di me, che il Governo del Belgio si è proposto di creare nuove tasse per coprire il disavanzo del bilancio che arriva a 20 o 25 milioni. Ed è parimenti noto, che a giudizio degli uomini che seggono al Governo di quel paese, l'origine del disavanzo si deve attribuire, almeno in parte, alle perdite che si sono verificate nei prodotti ferroviari di questi ultimi anni.

Per verità, il partito clericale risponde, che questo disavanzo non c'è, e nega in particolar modo che la cagione del disavanzo si debba ripetere dalla diminuzione dei prodotti ferroviari. Diverso d'altronde è l'aspetto della questione ferroviaria di quel paese di quello che non sia appresso di noi.

Nel Belgio, il Governo tiene una contabilità speciale e distinta del servizio ferroviario. Da un lato si registrano e si mantengono in evidenza le spese di primo impianto; dall'altro si scrive l'entrata, che viene destinata in primo luogo a coprire gli interessi del capitale speso,

poi ad estinguere una parte del capitale medesimo.

Tuttavolta pertanto che dall'introito netto lo Stato non ricava quanto basta per soddisfare l'interesse e provvedere parzialmente all'ammortizzazione del capitale speso nella costruzione, la somma che viene a mancare si considera come una perdita, che ricade sul bilancio generale dello Stato.

Io non ho bisogno di rammentare al Senato che per nostra disavventura noi adoperiamo altrimenti, e più solleciti della forma che della cosa, ci contentiamo di collocare a parte le spese di costruzione delle ferrovie, senza domandarci quale sia il frutto del danaro impiegato nella costruzione, e creando un debito perpetuo, fino per mettere in assetto le ferrovie che sono d'assai tempo in esercizio.

E nel fatto poi, risulta pur troppo, che le spese di esercizio di talune ferrovie, quali ad esempio le Calabro-Sicule, stanno alla ragione del 140 0/0 all'incirca dell'introito lordo, e ve ne hanno da essere molte altre in condizioni ancora peggiori.

Malgrado ciò, udite, di grazia, le parole pronunciate dal Ministro delle Finanze del Belgio nella seduta del 12 giugno testè scorso:

« C'est dans l'essence de nos rôles, et dans la nature des choses: le Ministre qui habite la place Royale (il nostro, voi lo sapete, abita piazza S. Silvestro), parle toujours des chemins de fer sur un autre ton que son collègue de la rue de la Loire (il nostro Ministro dimora via Venti Settembre), quel que soit son nom, et le parti politique auquel tous deux appartiennent.

« Pour l'honorable M. Olin (che è il Ministro dei Lavori Pubblici), et pour son administration, l'avenir des chemins de fer est plein de promesses heureuses. Pour eux les chemins de fer (ils ont la prudence - prudenza che non abbiamo noi - de indiquer, une époque très-lointaine), a une situation brillante, qui rachetera sa situation actuelle.

« Je suis (dice il Ministro di Finanza del Belgio) je suis moins optimiste; j'exprime parfois la crainte que la situation actuelle ne soit de longue durée. Je rédoute que les intérêts privés, les réclamations de la Chambre, les sollicitations de l'industrie et du commerce ne fassent toujours des chemins de fer un

établissement, dont les destinées soient difficiles à conduire, et périlleuses pour le Trésor».

Queste parole io le ho tratte dal resoconto ufficiale, e la stenografia ve n'ha aggiunta una altra del suo, la parola *mouvement*.

Noi siamo di umore più allegro. Io non so quello che se ne pensi ora in piazza S. Silvestro, ma nel palazzo di via Venti Settembre pare, che a differenza di quello che ne pensa il Ministro di Finanza del Belgio, sia viva e profonda la fede, che i proventi delle ferrovie debbano crescere smisuratamente, ed aumentare sensibilmente le risorse attuali del Tesoro.

Io credo, che il nostro Ministro delle Finanze versi in gravissimo errore, ed il Senato mi perdonerà di avere, sulle tracce dell'onorevole Brioschi, posti in evidenza alcuni fatti, per dissipare pericolose illusioni.

PRESIDENTE. Il Senatore Brioschi ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Parlerò dopo che hanno parlato i Ministri.

PRESIDENTE. Il Ministro delle Finanze ha la parola.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Devo cominciare col rendere grazie alla Commissione permanente di Finanze ed al suo esimio Relatore, dell'appoggio che hanno voluto dare col loro voto autorevole al presente importantissimo disegno di legge: nel tempo stesso mi corre il debito di dare brevi schiarimenti al Senato sopra tre punti toccati magistralmente dall'onorevole Brioschi.

In primo luogo si è mosso in certa guisa rimprovero al Ministero di non aver seguito in questa occasione, in cui si trattava di accrescere la tassa di fabbricazione e la sopratazza sugli alcool, il sistema così detto del *catenaccio*.

In secondo luogo si è accennato a qualche dubbio sopra uno dei prospetti allegati alla esposizione finanziaria dell'otto aprile scorso. E finalmente si combatte la previsione fatta dal Ministero dei 7 milioni di aumento nei proventi netti dell'esercizio ferroviario (del 1884). Evidentemente la terza è la questione più importante, e fu dibattuta in parte anche ieri. Ma mi consentirà il Senato che io dica brevissime parole anche sui primi due punti.

Il sistema del *catenaccio* o della *museruola*, come si suole appellare, a me è sempre sembrato non consentaneo alle buone teorie costi-

tuzionali ed alle nostre consuetudini parlamentari. E certo non mi sarei giammai indotto a darne il primo esempio, io che dal mio stallo di Senatore l'avrei combattuto se altri l'avesse proposto.

In questa opinione io mi sono confermato dal fatto della stessa discussione della legge attuale.

Pareva che tutti fossero d'accordo sulla convenienza di elevare da 60 a 100 lire per ettolitro, la tassa di fabbricazione degli spiriti indigeni e la sopratazza di confine. Eppure quanti studi, quante ricerche non ebbe a fare la Commissione eletta dalla Camera dei Deputati, e quanto non fu lunga e vivace la discussione che seguì nella Camera medesima? Noi avremmo potuto correre il pericolo di vedere rigettata la proposta ministeriale e di recare una grave perturbazione nei consumi con due tariffe a breve distanza l'una dall'altra!

Mi conferma anche qui in quest'opinione l'esempio contemporaneo del Belgio.

Il Governo del Belgio propose un aumento di dazi sopra alcuni prodotti, per riparare al *deficit* di cui parlava testè l'onorevole Saracco; e domandò ed ottenne una legge provvisoria immediata.

Ebbene, dopo alcuni mesi la Commissione della Camera dei rappresentanti ha deliberato di rigettare la proposta ministeriale, ed è ormai molto incerto il destino della legge.

Sono gravi i danni che derivano da un cambiamento di tariffa daziaria a breve distanza di tempo. La perturbazione nel consumo è inevitabile; ed oltre a ciò, se si restituisce la tassa percetta dallo Stato, si fa un regalo ai fabbricanti o agli importatori delle merci senza ristorare menomamente i consumatori che subirono il rincaro; e se non si restituisse la tassa percetta, si commetterebbe una ingiustizia lasciando sussistere come legittimo il pagamento di una tassa che il Parlamento ricusi di votare.

A me è sempre parso che siano molto minori i danni del sistema seguito da noi di non ammettere leggi provvisorie; anzi economicamente e finanziariamente questo sistema è sotto alcuni aspetti vantaggioso, perchè nel periodo intermedio l'importatore o il fabbricante della merce, su cui si eleva la gravezza, non profitta di tutto l'aumento del dazio di cui una parte

sola si scarica sul consumatore; ond'è che il consumo può adattarsi gradatamente alla nuova gabella, e non si verifica quella perturbazione improvvisa, e quello spostamento immediato che cagiona davvero una depressione grave nel consumo, dannosa alla finanza.

È per queste ragioni che io non ho creduto di seguire il sistema della legge detta del cateuccio.

Mi sarà facile parimente chiarire il dubbio sollevato dall'onorevole Brioschi circa un prospetto allegato all'esposizione finanziaria. Il mio concetto era chiaramente espresso a pagina 36 della esposizione medesima.

Ivi io feci una distinzione tra le maggiori entrate, derivanti da incremento naturale, e le maggiori entrate derivanti da cause nuove. La somma complessiva delle prime maggiori entrate io le aveva previste in 26,800,000 lire, e in 20,000,000 la somma complessiva delle maggiori entrate derivanti da cause nuove, cioè 11 milioni per la cessazione della Regia dei tabacchi e 9,000,000 per l'applicazione della legge di revisione della tariffa doganale; sicchè si aveva la somma complessiva di lire 46,800,000 per fronteggiare la perdita netta dell'abolizione completa del macinato.

Nel prospetto allegato al mio discorso fu omissa la discriminazione delle lire 26,800,000; onde è potuto sorgere il dubbio che vi fosse duplicazione di una partita di due milioni. Se quel sub allegato che ho qui manoscritto fosse stampato, il dubbio sarebbe certamente dileguato, anzi non sarebbe sorto nella mente dell'onorevole Brioschi. Ma, ad ogni modo, qualunque possa essere la forma anche meno chiara del prospetto, a me sembra chiarissimo, almeno in questa parte, il discorso che ebbi l'onore di fare alla Camera dei Deputati.

Se non che, come ho detto, la questione più grave che si è sollevata si riferisce alla previsione dei 7 milioni di maggiori prodotti ferroviari per il 1884. Io dichiaro che dò tutto il peso che meritano ai calcoli dell'onorevole Brioschi. Ma ho il debito nel tempo stesso di scagionare l'amministrazione da una facile accusa di leggerezza o di artificio. L'amministrazione ha preso le mosse da fatti che a lei parevano fuori di discussione.

Tutti conoscono la Relazione del Ministro dei Lavori Pubblici che precedette il disegno per

modificazioni alla legge sulle costruzioni ferroviarie del 29 luglio 1879, le quali furono approvate colla legge del 23 luglio 1881. In quel documento si contengono le previsioni dell'entrata netta ferroviaria per parecchi anni successivi a cominciare dal 1881.

L'amministrazione delle finanze adottò i criteri seguiti dal Ministro dei Lavori Pubblici, implicitamente approvati dal Parlamento, che li ebbe presenti e ne fece esame.

E i primi fatti non smentirono le previsioni del Ministero dei Lavori Pubblici, imperocchè la previsione pel 1881 fu superata per ben più di un milione di lire, come risulta dal rendiconto consuntivo.

Quindi l'amministrazione delle finanze poteva e doveva aggiustar fede ai calcoli del Ministero dei Lavori Pubblici sottoposti al Parlamento, e confermati dall'esperienza dell'esercizio 1881.

Per il 1882 si adottò la stessa previsione del Ministero dei Lavori Pubblici.

Il consuntivo, però, del 1882 ci dà 3 milioni all'incirca di meno di fronte alla previsione. Ora, quali sono le cause di questa deficienza? Io credo che siano ormai note a tutti.

Mentre la proporzione normale delle spese di esercizio della ferrovia è del 60 per cento del prodotto lordo, nel 1882 salì nientemeno che a 66 e 57 per cento.

Il disastro dell'inondazione nelle provincie venete oltre all'aver prodotto una sospensione di traffico per alcuni mesi, rendette necessari molti lavori straordinari di riparazioni e restauri: quindi l'aliquota della spesa dovette enormemente elevarsi.

Pertanto pel 1882 sta difatto che abbiamo avuto un di meno di 3 milioni.

Segue il 1883. Per quest'anno si son pur seguite le tracce delle previsioni fatte col disegno di legge che ho rammentato in principio.

Si è preveduto un prodotto lordo di 11 milioni superiore a quello del 1882, salendo così da 116 milioni a 127 milioni. Or bene, se le spese si mantenessero nei limiti normali del 60 per cento, dovremmo avere un prodotto netto di 51 milioni. Ma la previsione si è contenuta in limiti molto più modesti, e si è ristretta a 44 milioni e 700,000 lire per la considerazione che occorreranno certamente anche

pel 1883 maggiori spese di riparazione e restauri occasionati dai disastri delle inondazioni dello scorso anno 1882. Del resto il primo trimestre di quest'anno dimostra che vi è un aumento.....

Senatore SARACCO. Piccolissimo.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*.... nei pro-dotti lordi delle ferrovie.

Detto ciò per quanto concerne gli anni anteriori, che cosa abbiamo preveduto pel 1884? Pel 1884 abbiamo preveduto che resti stazionario il prodotto lordo, e cioè che non aumenti di una lira oltre i 127 milioni previsti pel 1883. Soltanto abbiamo preveduto, che, cessate le cause straordinarie di restauri e di riparazioni straordinarie, le spese di esercizio rientrino nel limite normale del 60 per 0/0. E, rientrando in questo limite normale, avremo, sulla base di un prodotto lordo presuntivo di 127 milioni, un prodotto netto di 51 milioni; il che giustifica la previsione di un aumento di 7 milioni ne' proventi netti.

Questi sono i criterî secondo i quali furono fatte le previsioni. Questi criterî avevano una base che era stata presentata al Parlamento, nè era stata contraddetta. L'esperienza del 1881 l'aveva confermata; nè si poteva allegare contro di essa l'esperienza del 1882, perchè una causa perturbatrice era intervenuta.

Speriamo che l'esperienza confermi le previsioni stesse del 1883, e cioè che in quest'anno altre cause straordinarie non intervengano. La previsione pel 1884 non è che conseguenza delle previsioni anteriori.

Io, del resto, tengo soltanto a mostrare al Senato come davvero non vi sia stato nè leggerezza, nè spirito di artificio, o di esagerazione nel presentare queste previsioni come probabili per l'esercizio del 1884.

Ma le raggiungeremo noi? Avremo effettivamente un prodotto lordo di 127 milioni nel 1883 e nel 1884, e le spese si conteranno nel 1884 nel limite normale del 60 0/0?

Sono queste, o Signori, delle incognite, intorno alle quali bisogna fare le più grandi riserve.

Ed è molto probabile che qualche delusione sia per verificarsi a questo riguardo; è molto probabile che le spese - invece di rientrare nel limite normale - continuino a rimanere nel loro limite eccezionale, seppure non salgano; è

anche probabile che il prodotto lordo non raggiunga la cifra dei 127 milioni. In questo caso evidentemente noi non raggiungeremo quella maggior entrata, per l'incremento naturale, di 7 milioni che è prevista nella mia esposizione finanziaria. Potremo avere una deficienza di due come di tre milioni; ma non credo che questa ipotesi, pessimista, possa infirmare la base essenziale dei calcoli e dei ragionamenti che io ebbi l'onore di presentare al Parlamento, e di cui assumo anche oggi tutta intiera la responsabilità. Imperocchè io non credo che una differenza di due o di tre milioni sopra una previsione determinata non possa essere facilmente compensata e coperta in un bilancio di un miliardo e mezzo. Altre previsioni sono contenute in termini più severi. Altre entrate potranno fruttare di più. Vi è sempre una certa elasticità necessaria e naturale nel nostro bilancio.

Il paese non dovrà impensierirsi per la possibilità che la previsione di maggiore entrata di 7 milioni per le ferrovie possa per avventura non verificarsi intieramente.

Del resto, il mio egregio collega ed amico il Ministro dei Lavori Pubblici, potrà dare maggiori ragguagli e giustificare più efficacemente i criterî tecnici da cui è partito il Ministero dei Lavori Pubblici nel presentare al Parlamento quelle previsioni, e nel mantenerle anche oggi, non preoccupandosi del fatto straordinario del 1882, ed avendo fede nello sviluppo maggiore del nostro esercizio ferroviario, il quale è conseguenza necessaria dello sviluppo economico del paese.

Ciò posto, non avendo altre osservazioni da rilevare sulla dotta quanto succinta Relazione della Commissione permanente di finanza, io devo rinnovare i miei ringraziamenti alla Commissione stessa ed esortare vivamente il Senato a dare favorevole suffragio a questo disegno di legge, il quale, se da una parte rafforza il bilancio dello Stato, reca da una altra parte inestimabile beneficio all'industria ed al lavoro nazionale.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Mi duole di non aver potuto ieri, a cagione di urgentissimi affari che mi trattennero al Ministero, esser presente alla seduta del Senato,

perchè avrei potuto ieri stesso, rispondendo alle osservazioni fatte, esprimere il pensiero del Governo sopra la grave questione che concerne il bilancio delle strade ferrate. Procurerò di farlo oggi brevissimamente, oggi che le osservazioni importantissime fatte dagli onorevoli Senatori Brioschi e Saracco pongono in piena luce l'importanza finanziaria di questo tema.

L'onorevole Senatore Saracco ha fatto due ordini di considerazioni; le une si riferiscono ai consuntivi delle strade ferrate negli ultimi anni, nonchè alle previsioni per il 1884; le altre spaziano in un campo più vasto, guardano all'avvenire, alla soluzione definitiva della questione ferroviaria in Italia.

Quanto al primo punto, io lo confesso, mi ci trovo alquanto a disagio, perchè, riferendosi a fatti già passati ed a previsioni non mie, difficilmente io potrei dare al Senato spiegazioni più ampie, più minute, più sicure di quelle che non sieno state date nelle Relazioni e nei discorsi così del mio predecessore, come del Ministro delle Finanze, ai quali io deferisco e mi riferisco.

Invece rileverò maggiormente la seconda parte del problema accennato dall'onorevole Senatore, quello dell'assetto definitivo delle strade ferrate. Intorno a che l'onorevole Saracco ha espresso timori, che l'on. Brioschi chiamò neri vaticinî.

L'onorevole Saracco disse: Io temo assai che anche il presente Ministero non riuscirà a portare ad effetto la soluzione del problema ferroviario; anch'esso, e forse un altro Ministero dopo di lui, verranno inghiottiti da questa questione!

Ora, io rispondo, che evidentemente, per lo spirito che ci muove, non che per l'istinto di conservazione, noi daremo opera a risolvere la questione senza farci inghiottire. Ad ogni modo poi la questione noi l'affronteremo piena ed intiera, ed io sono lietissimo di trovarmi in questo pienamente concorde coll'onorevole Saracco; concorde, voglio dire, intorno al modo di risolverla valendoci dell'industria privata; cosa che io stimo di molta importanza per il nostro paese.

La questione ferroviaria ha tale importanza amministrativa, politica e finanziaria, che merita veramente di essere segnalata come una questione di primissimo ordine.

E poichè noi oggi siamo sul campo finanziario, a questo soltanto mi restringo.

Io credo, con l'onorevole Senatore Brioschi, che, ben risolta, contribuirà immensamente a dare sicurezza e stabilità all'assetto finanziario del regno.

Noi lo vediamo già in altri paesi.

L'onorevole Senatore Saracco ha alluso al Belgio. Ebbene, una cosa molto singolare accade nel Belgio ed è, che in sui primordî la questione ferroviaria pareva molto semplice; lo Stato, spinto da una necessità politica, cominciò a costruire da sè le strade ferrate, ma, mano a mano che le reti crebbero, crebbero molto gli imbarazzi finanziari, tantochè, non sono parecchi anni, fu trovato che un'ingente somma, spesa per le strade ferrate, figurava su tutt'altri capitoli del bilancio, di guisa che non era dato conoscere quanto veramente fossero costati e costassero le costruzioni e l'esercizio. Le relazioni annuali dei bilanci fanno argute osservazioni sulle crescenti spese dell'esercizio governativo e nell'ultima di esse si propose a tal uopo una Commissione d'inchiesta. E forse non è lontano il giorno in cui noi vedremo spuntare, nel Belgio stesso, una proposta per la quale lo Stato o trasformi o abbandoni l'esercizio delle strade ferrate.

In altri paesi la questione apparve pure grossa. In Italia è la più grave che noi abbiamo a risolvere, ed è grave tanto per cagione delle nuove costruzioni, quanto per cagione dell'esercizio delle linee già costruite. E l'uno e l'altro interessano altamente la Finanza dello Stato. Ed io credo che, anche limitandosi a considerare, come hanno fatto i due onorevoli Senatori, la spesa per l'esercizio, si hanno risultati molto differenti fra i metodi governativi ed i metodi privati di esercitare le strade ferrate.

Noi vediamo crescere il per cento delle spese in rapporto ai prodotti, molto più sulle strade governative che non sulle altre, sia per il personale, come per il numero dei treni, senza che si ponga mente alla loro produttività. Si aumentano le spese, non per servire all'aumento del prodotto, ma bensì ad un altro ordine d'idee che non è certamente utile alle finanze.

Non credo questo il momento di addentrarmi in tale questione e di dare tutte quelle dilucidazioni che sarebbero richieste dalle argute osservazioni dell'onorevole Saracco.

SESSIONE DEL 1882-83 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 LUGLIO 1883

Epperziò, senza spingermi troppo oltre, gli dirò, come, una volta bene assettato l'esercizio delle ferrovie, i prelevamenti che verranno fatti per costituire i fondi di riserva serviranno per le spese di manutenzione e miglioramento della strada, del materiale fisso e del materiale mobile, ma sempre in una misura proporzionata alla necessità vera dell'aumento del traffico, non già obbedendo a necessità di altra natura.

E allora le spese saranno contenute nel giusto limite necessario, affinchè la strada sia mantenuta in guisa di poter essere bene esercitata. Lo spendere utilmente, non è spender male, e il prelevare queste somme per spenderle utilmente non vuol dire che si faccia cosa nociva al bilancio. Portando cotesta innovazione, il bilancio dello Stato, nel primo anno vedrà alquanto variate le sue cifre di entrata e di uscita, ma in compenso acquisterà subito e manterrà negli anni avvenire tutta la sua sicurezza, e si avvantaggerà dalla cessazione di ogni spesa per opere non richieste realmente dalla necessità del servizio ferroviario.

A me poi corre obbligo di ringraziare il Senatore Saracco, delle parole gentili e confortanti che egli mi ha rivolto; ed egli può star sicuro che io farò tutto il possibile, per parte mia, affinchè questa grave questione venga risolta nel minor tempo e nel migliore modo possibile.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO. Mi compiaccio grandemente che le cose dette ieri ed oggi abbiano offerto l'opportunità all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici di riconoscere che la questione ferroviaria è quella che più d'ogni altra merita presentemente l'attenzione del Governo e del paese. Il problema ferroviario involge questioni economiche di un ordine così elevato, da farmi sembrare cosa impossibile, che un Governo savio possa pensare a prendere seri provvedimenti finanziari, innanzi che il formidabile problema dell'esercizio ferroviario abbia ricevuto il suo definitivo scioglimento.

Questa è la mia opinione che giudico divisa da molti altri, ed è specialmente sopra questo punto, che ho creduto utile di dover insistere, affinchè ci troviamo preparati nel momento della lotta che pare imminente.

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ha

manifestato amplissima fiducia di poter appianare tutti gli ostacoli, e nessuno di noi mette in dubbio, che a raggiungere l'alto fine non tralascierà di adoperarsi con singolare energia; ma egli dovrà pure consentire con me, che in Italia le difficoltà abbondano e sovrabbondano molto più che in altri paesi.

Sappiamo tutti ciò che è avvenuto in Francia, e come la questione del riscatto e dell'esercizio delle ferrovie vi sia stata dibattuta lungamente e dottamente, da uomini competentissimi, principalmente da Léon Say; il quale sostenne in tutti i tempi, che quando lo Stato esercita una vasta rete di ferrovie, l'oscillazione dei proventi forma un gravissimo ostacolo alla preparazione ed all'equilibrio del bilancio. Mi piace anzi ricordare, che in altra circostanza ebbi l'opportunità di citare il detto famoso del Say: *le rachat par l'Etat c'est l'exercice par l'Etat*, e l'altro egualmente netto e reciso, che qualora fosse prevalso il sistema del riscatto, *il n'y aurait plus de finance en France*. E siccome mi era avvenuto di professare apertamente la stessa opinione, convien dire che ieri ed oggi io mi sia espresso molto male, perchè l'onorevole Ministro abbia potuto credere, che io non abbia fede nei benefici effetti che produrrà l'esercizio privato delle ferrovie sull'assetto finanziario del nostro paese. L'onorevole Ministro predica ad un convertito. Io mi trovo in questa parte perfettamente d'accordo con lui, e credo che non vi sia e non si possa avere un vero e solido assetto finanziario in Italia, fino a quando non sia risolta questa grande contesa.

La necessità di una pronta soluzione nell'interesse appunto della finanza, è anche più sentita in Italia, che altrove. Noi ci troviamo innanzi la prospettiva di spendere miliardi in costruzioni di strade ferrate, senza sapere chi, ed a quali condizioni, ne voglia assumere l'esercizio; e possiamo prevedere con sicurezza, che in Italia avverrà anche peggio di quello che è avvenuto nella Francia e nel Belgio, quando saranno costruiti tanti tronchi di ferrovie, punto legati fra di loro, che sono predestinati ad una sicura improduttività. Da questo fatto che si è rivelato nel Belgio, dove per effetto delle influenze parlamentari si sono costruiti parecchi tronchi di ferrovia assolutamente improduttivi, sono sorte appunto le conseguenze fatali del

dissesto finanziario, e poichè nel nostro paese abbiamo largheggiato e procediamo largamente in questa via delle costruzioni disordinate e certamente improduttive, è facile capire che andiamo all'incontro di gravi e seri imbarazzi di ordine finanziario, se in tempo non provvediamo a risolvere il doppio problema della costruzione e dell'esercizio ferroviario.

Ma se io mi trovo d'accordo coll'onorevole Ministro sopra questo punto essenziale, dissento sempre nel credere, che praticamente il problema si possa risolvere degnamente, in ispecie per la considerazione della scarsità dei capitali e perchè mancano gli altri stromenti del credito che si incontrano in altri paesi. In Italia mancano soprattutto le grandi Compagnie che vogliano e sappiano esercitare con successo il servizio del trasporto ferroviario. E temo anche un po' che le difficoltà debbano crescere ancora, perchè lo Stato si trova già impegnato su vasta scala con gli assuntori delle costruzioni.

Vedete per contro quel che avviene attualmente in un grande paese vicino. Anche in Francia l'esecuzione del grandioso piano del Freycinet e l'estensione che gli venne data dall'Assemblea legislativa, cagionarono seri imbarazzi alla pubblica finanza; ma l'azione del Governo si è singolarmente avvantaggiata dell'aiuto che ottenne dalle sei Compagnie che sono in possesso delle principali linee ferroviarie di quel paese, le quali si sono obbligate di costruire con capitali propri e coll'emissione di obbligazioni proprie, molti chilometri di strade ferrate secondarie, che si obbligano ad esercitare per proprio conto.

Non presumo certamente di esprimere alcun giudizio sul valore di queste convenzioni, e non è per fermo da dubitare che queste Compagnie avranno consultato il proprio tornaconto prima di concludere, a quella guisa che il Governo di Francia crederà di avere raggiunto lo scopo principale che si era prefisso di ottenere. Questo solamente ho voluto avvertire, che queste grandi Compagnie interessate ad assumere l'esercizio delle strade secondarie, in quanto servono ad aumentare i prodotti delle linee esistenti, o propense a trattare col Governo per altre considerazioni di diversa natura, queste Compagnie non ci sono, almeno non ce n'è che una. Nel nostro paese i capitali sono scarsi e non si trovano certamente così a buon mercato come

altrove. Infine, appresso di noi questa industria dei trasporti ferroviari comincia appena ad essere conosciuta, e la matassa è forse più aruffata, che non sia negli altri paesi. Se pertanto si può desiderare - ed auguro con tutto il cuore che il signor Ministro dei Lavori Pubblici possa veder coronata l'opera sua da un pronto e felice successo - è pur forza confessare che egli si trova collocato in condizione alquanto difficile, perchè mancano i principali stromenti che diano garanzie di una fortunata combinazione.

Ma sia pure che riesca all'onorevole Genala di vedere realizzate le sue aspirazioni, che sono pure le mie, io gli concederò bensì un'altra volta, che le nostre finanze si sentiranno maggiormente rassicurate contro i pericoli e le delusioni dell'avvenire, ma non arriverà a persuader me, nè altri che per assai tempo almeno possiamo scrivere in entrata la medesima somma che oggi figura nel bilancio dello Stato, sotto la denominazione di proventi ferroviari: movendo, bene inteso, dall'ipotesi che dall'entrata lorda si defalchino le spese che presentemente vengono soddisfatte mediante alienazione di rendita pubblica.

Ho già detto che tutte le spese per acquisto di materiale mobile in aumento d'inventario, e quelle per opere di miglioramento, fanno capo al bilancio straordinario, vale a dire, che lo Stato si procura i capitali necessari alienando altrettanta rendita perpetua. Mettiamo adesso che questi capitali sieno prelevati da ora in poi sui prodotti lordi dell'esercizio ferroviario: ciascun vede d'un tratto, che la cifra dell'entrata dovrà in proporzione sensibilmente diminuire.

Io voglio credere che quando avremo l'esercizio privato, si spenderà meno di quel che si spende adesso. Ma, per poco che si spenda, se non saranno gli ottanta e più milioni spesi in questi ultimi cinque anni, la condizione poco lieta delle nostre ferrovie non permette di dubitare che rimarrà sempre una somma cospicua da portare annualmente in fondo di riserva, che verrà ad assottigliare tutti gli anni i proventi netti delle ferrovie.

È questo un argomento che a trattarlo degnamente, ci vorrebbe assai tempo e lunga preparazione. Certo è però, che gli uomini più versati nella materia riconoscono l'immensa

difficoltà d'una ragionevole classificazione di queste spese e di un'esatta distinzione fra quelle di conto esercizio e le altre di conto capitale. Anche da questo lato è da preferirsi il sistema dell'esercizio privato, poichè alle spese straordinarie le Società provvedono bensì coi mezzi straordinari; ma i titoli del debito che emettono hanno sempre una durata limitata, ed il servizio dei prestiti si fa coi proventi delle ferrovie, e non altrimenti. E così si adopera dovunque, anche in quei paesi dove le ferrovie sono esercitate per conto dello Stato, come, ad esempio, nel Belgio, dove si è riconosciuto un po' tardi che le spese in conto capitale erano in pochi anni salite così alto, che i proventi delle ferrovie non bastavano più a coprire gli interessi ed una quota di ammortizzazione del capitale. Una buona amministrazione deve pertanto mostrarsi sollecita, più che di ogni altra cosa, di tenere accuratamente distinte le une dalle altre spese e sostanzialmente di tenere ben distinto e separato il bilancio delle entrate e delle spese ferroviarie dal bilancio generale delle entrate e delle spese dello Stato.

È appunto quello, mi si permetta di ripeterlo, che noi non facciamo, ed ecco perchè io credo sempre, che nel sistema dell'esercizio privato, quando cioè dai prodotti lordi delle ferrovie saranno prelevati i capitali che occorrono per l'acquisto del materiale mobile, e per le necessità del servizio così ordinarie che straordinarie; quando, la mercè di Dio, non si verificherà più il fatto inaudito, che non ha riscontro in nessun paese del mondo, di emettere rendita perpetua per assicurare il servizio di ferrovie, aperte da lunghi anni all'esercizio, la cifra apparente dell'entrata che figura in bilancio dovrà essere, per questo fatto, sensibilmente ridotta. Sarà questo il mezzo migliore e più sicuro per entrare in carreggiata, mentre oggi ci pascoliamo di rendite fittizie, ed arriviamo a tal punto, che scriviamo in entrata il maggior provento che deriva dall'aumento del traffico; e quando questo aumento del traffico costringe a comperare il materiale mobile strettamente necessario per assicurare il servizio, ci crediamo autorizzati a trarre di altronde che non dai prodotti della ferrovia i mezzi occorrenti per sostenere queste spese, che si risolvono in aumento del debito pub-

blico dello Stato. A questa maniera riesce impossibile sceverare le spese dalle entrate proprie dell'azienda ferroviaria, e torna facile aumentare le spese del debito vitalizio per aumentare la parte dell'entrata ordinaria del bilancio. Così, nel concetto del signor Ministro delle Finanze, si può credere, che l'entrata vada via crescendo e debba aumentare smisuratamente nell'anno venturo, senz'altro che si abbia cognizione o almeno la coscienza di quello che costituisce la vera entrata netta di questi ultimi anni. E siccome l'esperienza di lunghi anni mi indusse a dubitare che lo stato di provvisorietà in cui ci troviamo possa durare dell'altro tempo ancora, io mi permetto chiamare l'attenzione del signor Ministro delle Finanze sopra alcuni punti, che meritano specialmente di essere ricordati.

Nell'anno prossimo, il fondo destinato con la legge del 1879 per lavori e provviste in conti capitali delle ferrovie Calabro-Sicule, si troverà esaurito, ma lavori e provviste si debbono fare per assai tempo ancora. Or bene, non è egli vero che occorrerà provvedere con stanziamenti straordinari che verranno ad aggravare il bilancio?

Lo stesso, e più sicuramente, dovrà avvenire delle ferrovie Romane. Nell'anno scorso una somma di quasi 13 milioni venne stanziata nella parte straordinaria del bilancio per lavori e provviste dirette a guarentire il servizio della strada, senza aumentare di un chilometro l'estensione di quella rete ferroviaria nell'anno corrente.

Si è saputo che i 13 milioni non sono sufficienti, e che gli impegni già presi richiederanno una spesa maggiore di circa tre milioni, rimasti allo scoperto, oltre ad altri bisogni che domandano egualmente di essere soddisfatti.

Or bene, se vi piacesse guardare dentro al bilancio del corrente anno, troverete che per provvedere a queste spese si è introdotto un capitolo *per memoria*.

Ma in questo stesso bilancio voi troverete la previsione di una entrata netta delle ferrovie Romane di quasi due milioni, superiore a quella del 1882 che a giusta regola dovrebbero essere impiegati a coprire le spese che appariranno molto probabilmente nel prossimo esercizio.

Ma, io m'inganno, poichè le buone massime

poste in onore dal signor Ministro dei Lavori Pubblici, intendo dire le massime suggerite dalla Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, produrranno certamente i loro frutti e nella formazione del bilancio del 1884 non è da dubitare che i proventi netti delle ferrovie Romane saranno valutati secondo verità, vale a dire che le spese saranno prelevate dai proventi dell'anno. Se questo è buono per l'esercizio privato, deve esserlo egualmente quando si tratta di valutare i proventi annuali del servizio affidato al Governo.

Ma, diciamolo ancora una volta, l'applicazione di questi principî avrà per conseguenza di portare in previsione un'entrata inferiore a quella che occorre al Ministro delle Finanze, per mettere in linea le entrate colle spese dello Stato.

Ecco dunque spiegato, anche più lungamente che non avrei voluto, il mio pensiero che tra-
duco nelle due affermazioni seguenti:

Io sono il più caldo partigiano dell'esercizio delle ferrovie affidato all'industria privata, ma non ho una larga fiducia che si riesca ad uscire da questo ginepraio, nel quale ci siamo messi per arrivare, quando che sia, alla soluzione dell'arduo problema. Se bastasse aver la fede negli uomini che sono al governo del mio paese, io dichiaro di averne tanta, che se essi non riuscissero, mi par difficile che altri sappia far meglio e più speditamente; ma la fede non si impone, e questa fede non la ho.

Credo che l'esercizio delle ferrovie affidato all'industria privata sia la condizione indispensabile dell'assetto stabile e permanente della pubblica finanza; ma se alcuno mi chiedesse, se nella struttura odierna dei nostri bilanci, l'esercizio privato debba produrre l'effetto di aumentare le risorse dello Stato, io, malgrado il rispetto che devo agli onorevoli Ministri, credo e rispondo di no.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor Senatore Brioschi.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. L'onorevole Ministro delle Finanze ha detto che il paese non deve impensierirsi per due o tre milioni previsti in più o in meno, ed io sono del suo avviso. Credo anzi di avere detto nella Relazione, che le mie osservazioni non avevano lo scopo di fare opposizione alle sue previsioni; anzi le medesime erano piuttosto dirette al Ministro

dei Lavori Pubblici che al Ministro delle Finanze. Ma nel mentre il Ministro dei Lavori Pubblici, a mio avviso, assennatamente ha scivolato sulle osservazioni stesse, esse hanno dato luogo ad alcune dilucidazioni da parte del suo collega delle Finanze le quali non potrei accettare per buone.

Due cifre porta innanzi il signor Ministro delle Finanze; una di 116 milioni come prodotto lordo di un anno, e l'altra di 127 milioni come prodotto lordo di un altro.

Ora, fra 116 e 127 milioni corre la differenza di 11 milioni.

Accettiamo come esatta questa cifra di 11 milioni. Ma siccome il Ministro delle Finanze basa i suoi calcoli sopra una seconda cifra, alla quale non si era arrivati, cioè quella del 65 per cento di spesa di esercizio, il prodotto netto riducesi al 35 per cento. Ora, il 35 per cento di 11 milioni darà all'incirca 4 milioni e non 7, e quindi anche colle cifre da lui ora esposte non si giunge alla previsione dei 7 milioni.

Questa variabilità di cifre dimostra una volta di più la verità di quanto fu detto e ripetuto su questa materia dall'amico mio, l'onorev. Saracco, e che è stato anche notato recentemente dalla Commissione di finanza nella Relazione sul progetto di legge sulla contabilità dello Stato. Non avrei quindi altro da aggiungere sull'argomento se non sentissi il bisogno di rispondere una parola al mio egregio collega Saracco, intorno ai fondi di riserva, in quanto che a me non pare che il concetto che egli ne ha sia esattissimo; e da ciò dipende forse che egli possa trarre alcune conseguenze rispetto al bilancio dello Stato - data una amministrazione ferroviaria differente dalla attuale - che non si accordano colle mie.

Questi fondi di riserva nei paesi dove le strade ferrate sono bene amministrate, come in Germania, dallo Stato, ed in Olanda da una Società privata, hanno il doppio scopo di sopprimere alle spese così dette di manutenzione, ed a quelle nuove, vale a dire aumento di materiale mobile, aumento ed ingrandimenti delle stazioni, ecc. Le prime spese, quelle di manutenzione, entrano a formar parte da noi delle spese di esercizio e le seconde, quelle che il Senatore Saracco ha chiamato più volte lenocini delle Società, sarebbero spese dette comunemente a conto capitale.

Ora, siccome le une e le altre debbono essere sostenute per mezzo di fondi di riserva prelevati dal prodotto lordo, quindi, secondo lui, non ci sarà vantaggio alcuno pel bilancio dello Stato.

Ammetto che questa sua interpretazione sarebbe esatta se quelle spese fossero fisse, invariabili, giacchè in questo caso - sieno esse iscritte sul bilancio dello Stato, o figurino siccome spese d'esercizio - il risultato pel bilancio rimane lo stesso.

Ma dove io spero e dove credo aver d'accordo anche l'amico Saracco si è che le spese della prima specie andranno sempre diminuendo, quando l'amministrazione ferroviaria sia affidata all'esercizio privato.

(Il Senatore Saracco fa cenni di assentimento).

Ecco dunque, a mio avviso, l'origine pel bilancio dello Stato di qualche vantaggio.

Le altre spese saranno poi fatte non per mezzo di fondi iscritti nel bilancio dello Stato, ma bensì colla introduzione di appositi fondi di riserva. Per questo modo riuscirà più spedita e più chiara l'amministrazione delle ferrovie e si otterrà anche nell'assieme una diminuzione di spese dell'esercizio.

Quindi io credo che se la soluzione del problema potrà avverarsi nel modo che l'onorevole Saracco indicava poco fa, si avrà un vero e reale vantaggio pel bilancio dello Stato.

Io non ho altro ad aggiungere a questo riguardo: soltanto dichiaro che sono ben lieto che ciò che io aveva creduto triste presagio non sia che un semplice timore dal quale però comincia già a trapelare anche una speranza.

È appunto, francheggiato come sono da questa speranza comune, che auguro al mio paese di arrivare a risolvere felicemente una così grave questione.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola su questo articolo 5, lo si rileggerà, per metterlo ai voti.

Il Senatore, *Segretario*, CANONICO rilegge l'articolo 5:

Art. 5.

La tassa interna di fabbricazione degli spiriti e la soprata tassa di confine sugli spiriti im-

portati dall'estero, sono stabilite nella misura di una lira per ogni ettolitro e per grado dell'alcoolometro centesimale, alla temperatura di gradi 15.56 del termometro centigrado.

Per le industrie ammesse alla restituzione di parte della tassa sullo spirito che usano come materia prima, tale restituzione sarà fatta nella misura del 70 per cento della tassa stessa.

La restituzione della tassa sullo spirito aggiunto ai vini in conformità dell'art. 4 dell'allegato B alla legge 19 luglio 1880, n. 5536 (serie 2^a) è concessa anche per il vino in bottiglie.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti questo articolo 5.

Chi intende di approvarlo, voglia sorgere.

(Approvato).

Art. 6.

Dopo un trimestre dall'applicazione della presente legge, la restituzione della tassa sulla fabbricazione degli spiriti, dei mosti o vini concitati, di cui è parola alla lettera *i* dell'articolo 15 della legge 31 luglio 1879, n. 5038 (serie 2^a) sarà fatta nella misura dell'88 per cento.

Durante il primo trimestre dall'applicazione della presente legge, la restituzione della tassa per l'alcool esportato in natura o mescolato ai vini che si esportano, a termini dell'art. 4 della legge 19 luglio 1880, n. 5536 (serie 2^a) continuerà a farsi in ragione di lire 60 per ettolitro.

La tassa sull'alcool adoperato per la fabbricazione dell'enocianina sarà restituita per intero, ferme le disposizioni date per l'esecuzione dell'art. 3 della legge 19 luglio 1880, n. 5536 (serie 2^a).

(Approvato).

Art. 7.

I termini attualmente in vigore per il pagamento della tassa di fabbricazione dello spirito saranno prorogati di un mese.

(Approvato).

Art. 8.

Per lo spirito proveniente dalle fabbriche interne, ed esportato all'estero, sia in natura, sia in aggiunta ai vini, l'abbuono della tassa avrà luogo mediante detrazione dagli accertamenti della fabbrica.

La detrazione dovrà esser fatta in conformità alle bollette d'uscita, e se si tratta di spirito aggiunto ai vini, in conformità anche ai verbali di assistenza alla mescolanza compilati dagli agenti dell'Amministrazione.

Le disposizioni del presente articolo avranno effetto tre mesi dopo la promulgazione di questa legge.

(Approvato).

Art. 9.

È data facoltà al Governo di ammettere in esenzione di dazio il melazzo destinato alla distillazione, quando abbia determinate le cautele necessarie per impedire che sia altrimenti adoperato.

(Approvato).

Art. 10.

Ferme restando le disposizioni dell'art. 5 della legge 31 luglio 1879, n. 5038 (serie 2^a), è fatta facoltà al Ministro delle Finanze di stabilire che i fabbricanti di spirito di prima categoria debbano versare la tassa direttamente nelle Tesorerie dello Stato.

Le cauzioni dei fabbricanti potranno essere date anche mediante prima ipoteca sugli opifici, o sopra altri beni stabili, o mediante malleva solidale di due persone solventi accettate dall'Intendenza di finanza.

(Approvato).

Art. 11.

Sono estese agli spiriti le disposizioni riguardanti la circolazione ed i depositi, nelle zone di vigilanza, dei generi coloniali e degli oli minerali.

(Approvato).

Art. 12.

Le miscele alcoliche sono soggette alla soprattassa di fabbricazione, qualunque sia la quantità di spirito che contengono e sempre in ragione di una forza alcolica di 70 gradi, calcolata sull'intero volume del liquido.

(Approvato).

Art. 13.

Per gli effetti delle leggi doganali e di quelle sulle privative, è considerata come sale ogni miscela di sali solubili, nella quale il cloro sia in proporzione maggiore di 15,2 e il sodio di 9,8 per cento.

I sali in quantità eccedente i cinque chilogrammi sono vincolati a bolletta, anche quando sono trasportati nelle zone doganali di terra.

Per due anni a titolo di esperimento è data facoltà al Ministro delle Finanze di concedere ai caffettieri per uso di refrigerante il sale comune al prezzo di lire 25 il quintale, con che sia alterato in modo da non poter servire ad alcun altro uso.

Decorsi i due anni, tale facoltà cesserà se non verrà prorogata per legge.

(Approvato).

Art. 14.

Le multe comminate dagli articoli 33 e 34 della legge 15 giugno 1865, n. 2397, sono fissate in lire 15 per chilogramma, quando si tratta di tabacco in foglia, ed in lire 30 se si tratta di tabacco lavorato.

(Approvato).

Art. 15.

Per le carni salate, il burro salato e i formaggi prodotti nei luoghi dov'è in vigore la privativa del sale e che si esportano all'estero, è concessa la restituzione della tassa sul sale, nella misura seguente:

| | | |
|--|------|------|
| Per ogni quintale di burro salato | . L. | 1 80 |
| » di formaggi di grana, Emmenthaler, Gru- | | |

| | | |
|--|--|------|
| | yère e Gorgonzola L. | 3 30 |
| Per ogni quintale di formaggi pecorini | e cacio-cavalli . . » | 4 — |
| » | di carni insaccate » | 1 78 |
| » | di carni preparate con salamoia o strofinatura di sale . . » | 5 — |

La restituzione non si estende alle quantità minori di un quintale e alle provviste di bordo, e l'amministrazione può richiedere la prova che i prodotti anzidetti non provengono dalla Sicilia o dalla Sardegna.

Il Governo, sentito il Consiglio superiore del commercio, con decreti reali da convertirsi in legge, determinerà la misura della tassa da restituirsi all'atto dell'esportazione di ogni altra qualità di formaggio, e potrà aumentare, secondo i risultati dell'esperienza, la misura del rimborso alle qualità sopraindicate.

(Approvato).

Art. 16.

Nella tariffa doganale sono introdotte le seguenti modificazioni:

Al n. 13, Zucchero:

| | | |
|----|------------------------------|-------|
| a) | di prima classe . . . Quint. | 66 25 |
| b) | di seconda classe . . . » | 53 — |

Appartengono alla prima classe tutti gli zuccheri che presentano un grado di bianchezza superiore al campione n. 20, Olanda.

Al n. 17, Cacao:

| | | |
|----|---|-------|
| a) | in grani Quint. | 80 — |
| b) | infranto, macinato e in pasta » | 100 — |

Al n. 18, Cioccolata . . . » 100 —

Al n. 22, The » 200 —

Al n. 35 b), Carbonato di magnesia » 25 —

Al n. 37, b) Cloruro di potassio esente

c) Cloruro di magnesio, quint. L. 1 —

Al n. 47, a) Cartucce vuote senza capsule » 60 —

b) Cartucce vuote con capsule » 100 —

c) Cartucce cariche. » 150 —

Al n. 56, la nota finirà con le parole « e il citrato di magnesia effervescente ».

Al n. 57, Gomme, resine e gomme-resine:

| | | |
|--------------|--|--------|
| a) | indigene greggie | esenti |
| b) | d'ogni altra sorte | esenti |
| Al n. 61, c) | Gambier, terra foulon | esente |
| Al n. 62, | Indaco, cocciniglia e kermes | esenti |
| Al n. 63, | Prussiato di potassa, giallo e rosso | esente |

Nota alle categorie quinta e sesta. I tappeti di lino, di canapa, di juta e di altri vegetali filamentosi, compreso il cotone, e non misti di lana debbono essere tassati come i tessuti della rispettiva categoria. Quando sono misti a lana vanno alla voce: Tappeti di lana.

Nota al n. 70, a) Il Governo ha facoltà di ordinare che i recipienti metallici della cera da scarpe paghino il dazio della materia di cui sono composti.

Nota ai numeri 88, 106, 121, 132. Gli oggetti cuciti sono tassati come il tessuto soggetto a più forte dazio, che entra nella loro composizione, coll'aggiunta del 10 per cento.

Al n. 96, Tessuti imbianchiti di cotone (dazio dei tessuti greggi più il 20 per cento).

Al n. 99, Tessuti di cotone:

| | | |
|----|---------------------------------|-------|
| a) | ricamati a catenella, quint. L. | 300 — |
| b) | ricamati a punto passato » » | 400 — |

Al n. 100, Tulli, gaze e mussole di cotone:

| | | |
|----|----------------------------|-------|
| a) | grezzi L. | 250 — |
| b) | imbiancati o tinti . . . » | 300 — |
| c) | ricamati » | 500 — |

Al n. 112, Feltri:

| | | |
|----|---------------------------|------|
| c) | per vestimenta. » | 60 — |
|----|---------------------------|------|

Al n. 125, Cascami di seta. È soppressa la lettera *d*.

Al n. 130, Pizzi, galloni, tulli e tessuti di ogni sorta di seta o filusella misti d'oro o d'argento fini o falsi.

Al n. 142, Mercerie di legno, compresi i baccocchi di legno.

Al n. 144, Vetture da strade comuni:

a) con non più di due ruote, ciascuna L. 33 —

b) con più di due ruote e non più di cinque molle, ciascuna . . . » 110 —

c) con più di due ruote e di cinque molle » 330 —

Al n. 162:

SESSIONE DEL 1882-83 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 LUGLIO 1883

b) Pelli crude, fresche o secche da pellicceria esenti

Nota al n. 162, lettera e):

Le pelli semplicemente conciate sono quelle che hanno ricevuto la sola operazione della concia, e presentano i seguenti caratteri:

1° non sono tinte;

2° non sono ingrassate;

3° dalla parte del rovescio hanno sempre qualche residuo di carniccio.

Siffatte pelli non possono passare direttamente al consumo, perchè sono porose, non pulite e non sempre sufficientemente pastose.

h) Pelli conciate senza pelo e rifinite da suola quintale L. 45 —

i) idem altre. » » 50 —

l) idem conciate di capretto, ecc.

Al n. 172, a) Cinghie finite e cucite per trasmissione di movimento quintale L. 75 —

Al n. 186, i) Rame, ottone e bronzo in cilindri e stampi incisi per la stampa esenti

Al n. 202, Guarniture di scardassi, quintale L. 50 —

Al n. 218, a) Pietre, terre e minerali non metallici, gessi e calce:

b) Cementi quintale » — 50

Al n. 236, a) Orzo esente

b) Altre granaglie. tonnellata » 11 50

Al n. 257, Luppolo esente

Al n. 259. Olii di palma e di cocco esenti

Al n. 283. Grasso d'ogni sorta esente

Al n. 294. Avorio, madreperla e taruga greggi esenti

Al n. 297. Mercerie.

Alle parole della nota: quando sono fatti in tutto od in parte di carta dorata, dipinta o colorita, *si sostituiscono queste:* quando sono decorate in modo da presentare qualche vignetta o figura o altri simili disegni.

Al n. 300, d) È fatta facoltà al Ministro delle Finanze di concedere, colle discipline e cautele che crederà necessarie, alle fabbriche di gomma elastica la introduzione senza pagamento di dazi di quei tessuti speciali che servono esclusivamente alla loro industria, e ciò fino al valore di lire 100 mila.

Al n. 304. Fornimenti di fiori finti, chilogramma L. 3 —

Al n. 309. Oggetti da collezione:

a) Quadri di autori viventi - dazio di entrata esenti

Idem - dazio di uscita. esenti

b) Altri oggetti da collezione - dazio di entrata, come i lavori della materia di cui sono formati - dazio di uscita, 1 per cento del valore.

« Negli oggetti d'arte s'intendono compresi « gli oggetti di antichità e d'arte d'autore non « vivente, cioè le monete, le medaglie ed ogni « altro oggetto antico in metallo, marmo, pietra, « legno e qualsiasi altra materia, nonchè i « mosaici, le pitture, le miniature, i disegni « su tela, legno, muro, rame, carta, ecc.: l'e- « sportazione dei quali oggetti, oltre al pagare « il dazio stabilito dalla presente legge, conti- « nuerà ad essere assoggettata alle formalità « prescritte dalle leggi speciali vigenti nelle « varie provincie ».

(Approvato).

Art. 17.

Sono convalidati i due decreti reali del di 31 gennaio 1879, n. 4709 e 4710 (serie 2^a) e quelli del 10 e 20 aprile e del 27 ottobre 1879, n. 4825, 4837 e 5176 (serie 2^a), portanti, il primo la riforma della categoria V della tariffa generale dei dazi doganali sulla canapa, sul lino e sulla juta, e l'abolizione del dazio sulla cicoria disseccata e gli altri la riforma del repertorio della tariffa doganale.

È parimenti convalidato il reale decreto del di 11 maggio 1881, n. 216 (serie 3^a) sulle importazioni ed esportazioni temporanee.

(Approvato).

Art. 18.

Il Governo del Re ha facoltà di modificare il repertorio della tariffa generale per mezzo di regio decreto che sarà presentato entro il marzo 1884 al Parlamento per essere convertito in legge, secondo le disposizioni della presente legge.

Al bilancio dell'entrata si unirà in ogni anno un elenco delle decisioni che intorno alle assi-

milazioni saranno proferite sul parere del collegio dei periti.

Senatore MIRAGLIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MIRAGLIA. Questo articolo dà facoltà al Governo di modificare il repertorio della tariffa generale con decreto reale, salva la convalidazione del Parlamento. E sta bene, poichè la tariffa generale di ogni Stato può subire le variazioni che sono consigliate dalle condizioni finanziarie ed economiche.

Avrei però desiderato che nello stesso articolo si fosse dichiarato che la modificazione del repertorio della tariffa generale, non reca pregiudizio alle tariffe convenzionali derivanti da Trattati internazionali. Sembra a prima vista puerile il dubbio, che le tariffe convenzionali potessero patire pregiudizio dalle modificazioni al repertorio della tariffa generale; e pure cose sì evidenti hanno dato luogo a corrispondenze diplomatiche ed a dibattiti giudiziari. Il Ministero delle Finanze ha virilmente sostenuto davanti ai tribunali che le tariffe convenzionali, le quali fissarono un determinato dazio su merci o prodotti chimici, che secondo il repertorio annesso alla tariffa generale del 1859 erano sotto la categoria degli *innominati*, dovranno divenire *nominati* per la variazione delle voci, introdotta con la tariffa generale approvata con legge 30 maggio 1878. Ma la suprema magistratura ha respinto un assunto che farebbe venir meno il rispetto dovuto ai Trattati. Gli interessi della finanza si devono difendere in conformità del diritto, ma guai se i commercianti non trovassero nell'azione tutelare del potere giudiziario le più solide guarentigie contro le esorbitanze del fisco.

Sarei grato all'onorevole Ministro delle Finanze se mi desse una risposta soddisfacente nell'interesse del commercio e della dignità del Governo.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Il repertorio non può giammai essere modificato con deroghe ai patti internazionali, ed è scorretto e inutile prescrivere per legge ciò che necessariamente è sottinteso.

La tariffa doganale registra un certo numero determinato di voci; ma non può prevedere tutte le altre merci che si possono produrre ed essere importate nel regno, o che, prodotte nel regno, si esportano altrove. In questi casi è necessario di assimilare le nuove merci in qualunque modo siano chiamate in commercio, e riferirle alla voce analoga o generica che esiste nella tariffa.

Ma è evidente che non si può, mediante non giustificate assimilazioni, offendere la santità delle convenzioni internazionali. Si può talora dubitare se una voce nuova sia bene o no rimandata a una determinata voce della tariffa doganale.

Il rimando ad una piuttosto che ad altra voce può far nascere dubbio sull'interpretazione ed applicazione di un trattato: e se ne hanno degli esempi. Ma questi dubbi sono sempre risolti colla guida suprema dell'equità e della buona fede, e mediante reciproci e convenienti accordi facilitati dalle consuetudini e dal buon volere degli Stati contraenti.

Per conseguenza io posso completamente tranquillare l'onorevole Senatore Miraglia, dichiarando che il repertorio non potrà mai deliberatamente offendere le stipulazioni internazionali.

Senatore MIRAGLIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MIRAGLIA. La risposta dell'onorevole Ministro delle Finanze farà ottima impressione nel mondo politico e commerciale, e sono lieto di averla provocata. Un Governo che si rispetta dev'essere il primo ad eseguire in buona fede i Trattati commerciali, ed evitare anche l'apparenza di volere per avidità fiscale aggravare il dazio d'importazione contro la lettera e lo spirito del Trattato. Il *pacta servabo* dall'Italia ha fatto il giro di tutto il mondo, ed auguriamoci che non sarà nel nostro paese giammai dimenticato.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, pongo ai voti l'articolo 18 testè letto.

Chi lo approva, voglia sorgere.

(Approvato).

Art. 19.

È istituita una Commissione d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale.

Questa Commissione si compone di nove membri, tre dei quali eletti dal Senato, tre eletti dalla Camera dei Deputati e tre nominati dal Governo per decreto reale, sulla proposta del Ministro delle Finanze e del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, ed in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri.

La Commissione nominerà il presidente e il vice-presidente, terrà le sue adunanze in Roma e presenterà il suo lavoro compiuto entro il 1° luglio 1886.

Per la parte concernente l'industria agraria la Commissione d'accordo colla Commissione parlamentare sull'inchiesta agraria presenterà il suo rapporto entro il mese di giugno 1884.

Il Governo del Re, tenuto conto dei risultati della sopradetta inchiesta, che saranno da lui resi di pubblica ragione, presenterà, non più tardi del 1° gennaio 1887 un disegno di legge per la revisione delle tariffe generali.

(Approvato).

Art. 20.

Il Governo del Re, udito il parere del Consiglio di Stato, ha la facoltà di pubblicare il testo unico della tariffa doganale e delle leggi sugli spiriti, colle modificazioni stabilite dalla presente legge e di determinare, per decreto reale, il giorno in cui questa andrà in vigore.

La facoltà di provvedere per decreto reale, da convertirsi in legge, alla importazione ed esportazione temporanea continuerà nel Governo sino all'approvazione della nuova tariffa doganale.

(Approvato).

Art. 21.

All'articolo 91 del regolamento doganale è aggiunto il seguente paragrafo:

« In ogni caso se la somma riscossa a titolo di multa supera le diecimila lire, la somma da ripartire sarà limitata a questa cifra e l'eccedenza andrà a profitto dell'Erario dello Stato ».

(Approvato).

PRESIDENTE. Ora si procede all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto dei due progetti testè votati per alzata e seduta.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Annunzio al Senato un'interpellanza al signor Ministro della Pubblica Istruzione del Senatore Brioschi.

La leggo:

« Il sottoscritto chiede di interpellare il signor Ministro della Pubblica Istruzione, intorno la interpretazione che egli dà agli articoli 7 e 8 della legge 17 febbraio 1881 n. 51, (serie 3^a) od in altri termini, quale funzione egli crede sia riservata da quella legge al Consiglio Superiore della Pubblica Istruzione in materia di concorsi alle cattedre universitarie ».

Non essendo presente il signor Ministro della Pubblica Istruzione, prego taluno dei suoi Colleghi di volerlo avvertire di questa interpellanza.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Avrò cura di avvertire l'onorevole Ministro dell'Istruzione Pubblica della interpellanza annunciata dell'onorevole Senatore Brioschi.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Io non mi accontento di questa cura; essendo presente il Presidente del Consiglio, desidererei che, se il Ministro della Pubblica Istruzione, che non si vede mai in Senato, non potrà esser presente quando sarà all'ordine del giorno la mia interpellanza, voglia avere la bontà il Presidente del Consiglio di rispondermi.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Io osservo all'onorevole Brioschi che se il Ministro della Pubblica Istruzione non è venuto in Senato in questi giorni, è perchè nessuna legge, nella quale egli fosse interessato, l'obbligava ad intervenire, e perchè d'altra parte i Ministri hanno anche altri impegni, e non meno sacri da adempiere.

Io non assumo altro obbligo che quello di far conoscere al Ministro della Pubblica Istruzione, il quale sono certo che non mancherà

SESSIONE DEL 1882-83 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 LUGLIO 1883

di intervenire, il desiderio che ha l'onorevole Senatore Brioschi di interpellarlo, come fu annunciato dall'onorevolissimo signor Presidente.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Io non ho altro a soggiungere dopo le dichiarazioni dell'onorevole Presidente del Consiglio, che afferma che il Ministro della Pubblica Istruzione non mancherà di venire in Senato quando all'ordine del giorno sarà posta questa interpellanza.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Io non posso credere che, essendo annunciata al Senato una interpellanza, il mio Collega non intervenga se non altro per dire al Senato se, e quando, sarà in grado di rispondere, secondo le consuetudini parlamentari.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Signor Presidente del Consiglio: se noi avessimo d'innanzi molti giorni tutto ciò andrebbe bene, ma siccome credo che il Senato fra due o tre giorni prenderà le sue vacanze ho insistito sulla mia domanda.

Io quindi mi aspettavo di avere dall'onorevole signor Presidente del Consiglio una risposta più benevola e che Egli stesso volesse compiacersi di parlare al suo Collega affinché in questo scorcio di sessione potesse aver luogo la mia interpellanza.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Questo è il mio dovere.

PRESIDENTE. I signori Senatori, Segretari, sono pregati di procedere allo spoglio delle urne.

(Si procede allo spoglio delle urne).

Leggo il risultato della votazione a scrutinio segreto.

Collocamento di nuovi fili in aumento alla rete telegrafica.

| | |
|----------------------|----|
| Votanti | 75 |
| Favorevoli | 70 |
| Contrari | 5 |

(Il Senato approva).

Riforma della tariffa doganale.

| | |
|----------------------|----|
| Votanti | 75 |
| Favorevoli | 67 |
| Contrari | 8 |

(Il Senato approva).

Leggo ora l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 2.

I. Votazione per la nomina di tre Commissari nella Giunta d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Spesa pel monumento alla memoria di Giuseppe Garibaldi;

Alienazione ad enti morali delle gallerie, biblioteche ed altre collezioni d'arte e antichità, indicate nell'art. 4 della legge 28 giugno 1871;

Istituzione di una Pretura nel comune di Terranova Pausania;

Contingente di prima categoria della leva sui giovani nati nell'anno 1863;

Stato dei sott'ufficiali dell'esercito;

Modificazioni alla legge 29 giugno 1882, sull'ordinamento dell'esercito;

Assegnamento al comune di Norcia di un fondo già destinato a costruire una borgata in quella città;

Fondazione di una Cassa nazionale d'assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro;

Bonificazione agrario dell'agro romano;

Riparto tra lo Stato e gli Enti interessati della spesa necessaria alla esecuzione delle opere di bonificazione contemplate dalla legge 23 luglio 1881;

Garanzia governativa per il prestito di 150 milioni di lire da contrarsi dal municipio di Roma;

Bilancio definitivo di previsione dell'Entrata e della spesa per l'anno 1883.

La seduta è sciolta (ore 5 e 1/4).