

CXXI.

TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

Presidenza del Presidente **TECCHIO**.

SOMMARIO. — Omaggio — Comunicazione delle notizie sanitarie del Sindaco di Napoli, conte Giusso — Seguito della discussione del progetto di legge relativo a provvedimenti per costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno — Approvazione degli articoli dal 5 al 9 — Raccomandazione del Senatore Brioschi Relatore, sull'art. 10, cui risponde il Ministro dei Lavori Pubblici — Approvazione dell'articolo 10 e successivi fino al 15 — Cenno di una petizione fatta dal relatore sull'art. 16 — Approvazione degli articoli dal 16 al 23 inclusivamente — Discussione sugli articoli 24 e 25 alla quale prendono parte il Senatore Saracco, il Relatore e il Ministro delle Finanze — Approvazione degli articoli 24, 25, 26 e 27 — Schiarimenti domandati dal Relatore, e avvertenze del Senatore Cannizzaro sull'art. 28 cui risponde il Ministro dei Lavori Pubblici — Approvazione dell'art. 28 e dei rimanenti fino al 35 ultimo della legge — Osservazioni del Senatore Torelli circa l'applicazione del sistema Agudio nelle nuove costruzioni ferroviarie e dichiarazione del Ministro dei Lavori Pubblici in proposito — Discussione del progetto di legge concernente il pagamento trimestrale della rendita consolidata al portatore e mista — Dubbi del Senatore De Cesare sull'utilità del progetto — Schiarimenti forniti dal Senatore Magliani Relatore — Replica del Senatore De Cesare — Chiusura della discussione generale — Approvazione dei primi cinque articoli del progetto — Ordine del giorno dell'Ufficio Centrale all'art. 6 — Discussione sul medesimo cui prendono parte i Senatori Errante, Saracco, Miraglia, il Relatore ed il Ministro delle Finanze — Proposta del Senatore Saracco di rinviare l'articolo all'Ufficio Centrale — L'ordine del giorno è ritirato dal Relatore e l'articolo rinviato all'Ufficio Centrale — Approvazione degli articoli 7, 8, 9 e 10 ultimo del progetto — Discussione del progetto di legge per disposizioni sulla tassa di fabbricazione degli spiriti, della birra e della cicoria — Raccomandazioni del Senatore Brioschi Relatore, al Ministro delle Finanze — Risposta del Ministro — Approvazione degli articoli del progetto — Appello nominale per la votazione di quest'ultimo progetto e di quello precedentemente discusso sulle costruzioni ferroviarie — Comunicazione dell'ordine del giorno per la tornata di domani — Risultato della votazione.

La seduta è aperta alle ore 1 1/2.

Sono presenti i Ministri delle Finanze, dei Lavori Pubblici e della Guerra.

Il Senatore, Segretario, CASATI dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

Atti diversi.

Il signor prof. Luigi Chierici fa omaggio al

Senato di un suo libro intitolato: *Fotografia morale dell'odierna società civile*.

PRESIDENTE. Questa mattina ho mandato a chiedere informazioni sullo stato di salute del Sindaco di Napoli, Conte Giusso, ed ho ricevuto il bollettino di cui do lettura:

« Penetrato di riconoscenza per l'alta degnazione del Senato, ho l'onore di comunicare

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

l'ultimo bollettino delle ore 8 antemeridiane d'oggi:

« Il Conte Giusso ha passato la notte tranquilla; la febbre è cessata; le lesioni progrediscono regolarmente.

« Firmato: GIUSEPPE VALERI ».

Seguito della discussione del progetto di legge per i provvedimenti per costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno.

PRESIDENTE. Ora si ripiglia la discussione del progetto di legge per i provvedimenti per costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno.

La discussione era rimasta all'art. 5.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA legge:

Art. 5.

Saranno costruite dallo Stato, col concorso del 20 per cento delle spese di costruzione e di armamento, per parte delle provincie interessate, le ferrovie inscritte nell'annessa Tabella C.

Il concorso delle provincie viene determinato: quanto alla decorrenza, dal giorno in cui dovranno incominciare i lavori; quanto al riparto delle rate, dal tempo entro il quale i lavori dovranno presumibilmente essere compiuti; e quanto alla somma, sulla base dei progetti e delle perizie approvati, salvo quanto è disposto nel primo capoverso dell'art. 4.

TABELLA C.

1. Novara-Varallo;
2. Chivasso-Casale;
3. Carmagnola-Bra;
4. Cuneo-Mandovi;
5. Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia;
6. Airasca-Cavallermaggiore;
7. Lecco-Como e tronco Ponte San Pietro-Seregno;
8. Parma-Brescia-Iseo;
9. Mantova-Legnago;
10. Mestre-San Donà-Portogruaro;

11. Bologna-Verona;
12. Ferrara-Ravenna-Rimini con diramazione da Lavezzola a Lugo;
13. Gaiano-Borgo San Donnino;
14. Piombino-Cornia;
15. Lucca-Viareggio;
16. Aulla-Lucca;
17. Viterbo-Attigliano;
18. Dalla stazione di Frascati alla città;
19. Velletri-Terracina;
20. Cajanello-Isernia;
21. Sparanise-Carinola-Gaeta;
22. Salerno-San Severino;
23. Foggia-Lucera;
24. Foggia-Manfredonia;
25. Candela-Fiumara d'Atella;
26. Ponte Santa Venere-Avellino;
27. Ponte Santa Venere per Venosa-Altamura e Gioja;
28. Solmona-Isernia-Campobasso;
29. Fiumara d'Atella alla linea Eboli-Potenza;
30. Zollino-Gallipoli e dalla stazione di Gallipoli al porto;
31. Valsavoja-Caltagirone;
32. Ceva-Ormea;
33. Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano;
34. Legnago-Monselice;
35. Gallarate ad un punto della Pino-Novara superiormente a Sesto Calende;
36. Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona colla traversale Treviso-Motta.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo articolo e annessa tabella.

Chi l'approva, e pregato di sorgere.
(Approvato).

Si passa all'articolo 6.

Art. 6.

Per intraprendere i lavori di costruzione delle ferrovie, di cui all'art. 5, occorre il previo assenso delle provincie interessate, che complessivamente rappresentino almeno i due terzi del contributo, e regolarmente s'impegnino al pagamento delle loro rispettive quote di concorso.

Chi l'approva, voglia sorgere.
(Approvato).

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

Art. 7.

Per le ferrovie, di cui agli articoli 3 e 5, le provincie avranno diritto di rivalersi di una somma non maggiore di un terzo delle loro rispettive quote di concorso, sui comuni direttamente interessati.

In caso di contestazione sulle quote, che dalla deputazione provinciale fossero assegnate ai detti comuni, si procederà a norma dell'articolo 46 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 8.

Quando le provincie interessate non si accordassero rispetto alla loro quota di contributo alla costruzione delle ferrovie di cui all'art. 5, il riparto sarà definitivamente stabilito con decreto reale secondo il grado d'interesse di ciascuna provincia, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 9.

La linea da Novara al confine svizzero presso Pino dovrà trovarsi compiuta contemporaneamente alla linea principale del San Gottardo, a norma della convenzione di Berna del 15 ottobre 1869.

La linea Ivrea-Aosta e le linee di congiunzione dei capiluoghi di provincia dovranno avere la precedenza nella costruzione su tutte le linee di seconda categoria; la prima dovrà trovarsi compiuta nel 1885.

Le altre linee saranno costruite negli anni nei quali per effetto della presente legge saranno iscritte le somme necessarie alla loro costruzione, salvo le disposizioni dei seguenti articoli 10, 15, 27 e 32.

(Approvato).

Art. 10.

Il Governo del Re è autorizzato a costruire millecinquecento trenta chilometri di ferrovie secondarie, semprechè, a suo giudizio, ed a norma dell'articolo 244 della legge sui lavori pubblici, sia comprovata l'utilità di tali ferrovie; e le Provincie e i Comuni isolatamente o riuniti in

consorzio, colle norme degli articoli 43 e seguenti della legge predetta, abbiano dimostrato di possedere i mezzi per il loro concorso alla relativa spesa di costruzione e di armamento, e si siano regolarmente impegnati al concorso medesimo nelle proporzioni ed alle condizioni specificate nell'art. 11.

Nelle ferrovie secondarie è compresa la linea Lecco-Colico, la quale dovrà avere la precedenza nella costruzione su tutte le linee contemplate nel presente articolo.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Ho chiesto la parola per fare due raccomandazioni all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici relativamente alle linee di questa categoria, le quali rimangono in arbitrio del Ministero.

Queste raccomandazioni rispondono a due petizioni giunte al Senato, l'una per la linea così detta sottalpina, e l'altra per la linea Como-Varese-Laveno.

Ho esposto brevemente nella Relazione le ragioni in favore dell'una e dell'altra, e, lo ripeto, credo che se i propugnatori di queste due linee si fossero presentati nella discussione nell'altro ramo del Parlamento in tempo migliore, forse l'una e l'altra avrebbero avuto una posizione migliore. Non volendo però portare modificazioni al progetto, mi limito a raccomandare queste due linee per la precedenza nella quarta categoria.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dichiaro che prenderò in accurato esame le petizioni cui ha alluso l'on. Senatore Brioschi.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola su quest'art. 10, lo pongo ai voti.

Chi intende di approvarlo, è pregato di sorgere.

(Approvato).

Art. 11.

Il concorso a carico degli enti interessati, di cui al precedente articolo 10, è di quattro decimi del costo delle linee fino alle prime

lire 80,000 al chilometro; di tre decimi nelle successive lire 70,000; e di un decimo nella rimanente somma.

La misura, la decorrenza e il riparto annuo del concorso saranno determinati colle norme fissate nell'art. 5 della presente legge.

(Approvato).

Art. 12.

Il Governo del Re è inoltre autorizzato a fare per Decreto reale concessioni di ferrovie pubbliche colle sovvenzioni e colle norme fissate nella legge 29 giugno 1873, n.° 1475, (serie 2^a).

(Approvato).

Art. 13.

Il valore dei terreni ceduti gratuitamente alle provincie e ai comuni per la costruzione delle linee sarà computato nella quota a cui essi sono tenuti in virtù della presente legge.

(Approvato).

Art. 14.

La proprietà delle linee costruite dallo Stato, per effetto della presente legge, rimarrà interamente a lui devoluta.

Il Governo provvederà all'esercizio di esse linee e corrisponderà agli enti interessati che hanno concorso alla costruzione di quelle considerate dagli articoli 3, 5 e 10, una partecipazione al prodotto netto quale risulterà dai conti annualmente liquidati dal Governo, deducendo dal prodotto lordo tutte le spese d'esercizio, ed inoltre il 10 per cento per l'uso e il rinnovamento del materiale mobile. Tale partecipazione sarà proporzionale per ogni linea alla quota contribuita dagli enti interessati per la costruzione.

Trascorsi trenta anni dall'apertura delle linee all'esercizio, il Governo potrà liberarsi, in qualsivoglia epoca, dall'obbligo della detta partecipazione corrispondendo agli enti interessati un capitale pari alla quota da essi versata per la costruzione.

(Approvato).

Art. 15.

Se per la costruzione di alcuna delle linee di cui agli articoli 3, 5 e 10, vi saranno of-

ferite di concorso per parte degli enti interessati maggiori almeno di un decimo delle quote rispettivamente fissate dagli articoli 4, 5 e 11, vi si avrà riguardo nel determinare l'ordine della costruzione delle linee stesse.

Qualora poi da parte degli enti interessati venisse offerta l'anticipazione senza interessi della quota spettante al Governo, le linee, cui tale quota si riferisce, avranno la precedenza nell'ordine della costruzione.

La restituzione dell'anticipazione suddetta verrà dallo Stato eseguita entro dieci anni a decorrere dall'apertura delle linee all'esercizio ed in dieci annue rate uguali senza interessi. Durante tale periodo sarà devoluto agli enti interessati il prodotto netto a norma del precedente articolo 14, che andrà diminuendo annualmente in proporzione delle rate restituite.

(Approvato).

Art. 16.

Per le ferrovie contemplate nella presente legge, che non possono far parte di una linea o rete principale, dovranno adottarsi i sistemi più economici di costruzione e di esercizio.

Le linee di cui agli articoli 3, 5 e 10, l'esercizio delle quali non possa perturbare quello della rete principale, potranno, a giudizio del Governo, essere costruite a binario ridotto.

Per tali ferrovie si potrà permettere che il binario sia collocato sul piano delle strade nazionali, purchè rimanga libera per il carreggio una larghezza non minore di metri 5; e colla stessa condizione potranno simili occupazioni essere sanzionate per le strade provinciali e comunali.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Ho chiesto la parola per far presente e raccomandare all'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici una petizione giunta al Senato, la quale si riferisce appunto a sistemi economici di costruzione.

È una petizione dell'ingegnere Agudio per l'applicazione del suo sistema funicolare, sia per la linea Roma-Solmona, sia per altri tracciati in analoghe condizioni.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. A questo riguardo, io devo fare una dichiarazione molto generale: per me, quando si parla di sistemi economici, intendo che possano essere applicabili non solo i trovati finora in possesso della scienza, ma eziandio qualunque altro trovato che nel seguito degli anni in cui dovrà applicarsi questa legge possa essere posto a disposizione dell'esercizio delle strade ferrate. Io quindi intendo che possa esservi compresa l'applicazione del sistema Agudio non solo, ma di qualunque altro. Non credo poi che si possa specificare nessuna linea, perchè questo dipenderà dallo studio delle condizioni locali in cui potrà trovarsi conveniente l'applicazione.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, pongo ai voti l'articolo 16.

Chi l'approva, è pregato di sorgere.

(Approvato).

Art. 17.

Fermi gli obblighi di cui agli articoli precedenti, il Governo del Re potrà concedere all'industria privata la costruzione e l'esercizio, anche a binario ridotto, di quelle fra le linee contemplate negli articoli 3, 5 e 10, per le quali la concessione dell'esercizio non perturbi il sistema generale che sarà da esso adottato per esercitare le reti principali, e purchè ne risultino per la Finanza dello Stato oneri rispettivamente non maggiori di quelli che conseguono dagli articoli 4, 5 e 11.

Gli atti di concessione saranno sottoposti all'approvazione del Parlamento.

(Approvato).

Art. 18.

Sulla domanda dei corpi morali interessati, il Governo potrà fare per decreto reale ad essi la concessione delle linee contemplate nell'articolo 10 da essere costruite a binario ridotto, rimanendo fermo il concorso dello Stato nelle proporzioni che conseguono direttamente dalle disposizioni contenute nell'art. 11.

Il concorso a carico dello Stato si estenderà anche alla spesa per la provvista del materiale mobile.

I concessionari saranno obbligati a fare la costruzione e l'armamento delle linee a proprie

spese e ad esercitarle a loro rischio e pericolo con materiale mobile proprio.

Queste concessioni potranno farsi per un tempo non maggiore di 90 anni.

(Approvato).

Art. 19.

Restano fermi gli obblighi che dalle leggi 14 maggio 1865, N. 2279 e 28 agosto 1870, N. 5858, sono stati imposti alla Società delle ferrovie meridionali per la costruzione delle linee Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso alla linea Benevento-Napoli.

Qualora fosse revocata o venisse risolta, per la parte che riguarda le linee predette, la concessione fatta alla Società delle ferrovie meridionali, si applicheranno alle medesime linee, rispettivamente, le disposizioni degli articoli 2 e 3 della presente legge, e sarà cominciata immediatamente la loro costruzione per essere compiuta nel termine generale fissato dall'articolo 9.

(Approvato).

Art. 20.

Non è approvata la convenzione coll'annesso capitolato stipulata il 30 ottobre 1872 fra il Ministro delle Finanze, quello dei Lavori Pubblici e la Società civile proprietaria della tenuta demaniale di Monticchio, per la costruzione e l'esercizio d'una strada ferrata dalla stazione di Candela pel ponte di Santa Venere alla fiumara d'Atella.

(Approvato).

Art. 21.

Il tracciato delle linee indicate nella presente legge ed i punti di distacco dalle linee esistenti saranno determinati per decreto ministeriale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, mantenendo però inalterato l'andamento generale delle linee con questa legge approvato.

(Approvato).

Art. 22.

Ai consorzi di provincie e di comuni, che si costituiranno per le ferrovie contemplate nella presente legge, si applicheranno le disposizioni

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

degli articoli 7, 8, 9 e 10 della legge 29 giugno 1873, N. 1475 (serie 2^a).

(Approvato).

Art. 23.

Alle ferrovie, che saranno concesse in virtù della presente legge, saranno applicate le esenzioni e franchigie indicate negli articoli 4, 5 e 6 della legge sopracitata 29 giugno 1873.

(Approvato).

Art. 24.

È autorizzata la spesa di lire 1,260,000,000 per le costruzioni ferroviarie contemplate nella presente legge, per soddisfare agli impegni relativi a ferrovie dipendenti da leggi precedenti, e per provvedere le nuove linee del necessario materiale mobile.

Questa spesa sarà imputata ai Bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici, a datare dal 1880 a tutto il 1900, in guisa che gli stanziamenti annui risultino della effettiva somma di 60,000,000 di lire.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO. Poichè la strettezza del tempo mi ha consigliato a risparmiare al Senato la noia di un discorso meditato, mi conceda, foss'altro che per rompere questa monotonia di una placida discussione, che io domandi alcuni schiarimenti per determinare la vera portata degli impegni che discendono dalle disposizioni scritte nell'articolo che stiamo discutendo.

Io dichiaro, che intendo dare il mio voto a quest'articolo di legge, e non ricuserò il mio suffragio all'intero progetto; ma, indipendentemente dalle considerazioni svolte ieri all'onorevole De Cesare, considerazioni alle quali io mi associo interamente, vale a dire che la spesa sarà di gran lunga maggiore di queste lire 1,260,000,000, perchè il costo dei lavori riuscirà superiore alle previsioni, io reputo che la finanza dovrà per certi rispetti sostenere alcuni oneri che non sono ancora preveduti. Ed innanzi tutto io vorrei un po' sapere dove si pigliano gli 8 milioni, che secondo i calcoli istituiti dal Ministero dovevano far carico sul Bilancio dell'anno 1879, i quali entravano in

conto per limitare ad 1 miliardo e 260 milioni di lire la rimanente spesa a carico dello Stato; siccome questi 8 milioni non figurano effettivamente nel Bilancio del corrente anno, amerei che il Ministero avesse la compiacenza di darmi in proposito qualche spiegazione.

Ma la vera ragione che m'ha indotto a prendere la parola in questo momento sta in ciò, che questi mille e 260 milioni di cui parla l'articolo 24 sono destinati a coprire le spese che lo Stato deve sopportare direttamente per le costruzioni ferroviarie; ma non trovo inscritta alcuna somma destinata a soddisfare quella parte della rimanente spesa, che lo Stato deve anticipare per conto dei Comuni e delle Provincie. Eppure, lo avverta bene il Senato, non si tratta di piccola cosa, ma si piuttosto di 169 milioni che potrebbero salire a 200 ed anche più, secondo il costo effettivo dei lavori. Questa è la somma che, secondo il concetto della legge, deve essere anticipata dallo Stato, poichè lo Stato, il quale costruisce, deve necessariamente pagarla, salvo poi a ripigliarla, se pure la ripiglierà, nel giro di venti anni avvenire.

Ora, dico io, se lo Stato deve anticipare questi 169 milioni o quell'altra somma maggiore o minore posta a carico delle Provincie e dei Comuni, e per contro non potrà esserne rimborsato durante l'esercizio nel quale la spesa si produce, e neanche nei primi esercizi successivi, ma dovrà aspettare una ventina d'anni per riavere il fatto suo, ciascun vede che la Finanza dovrà sopportare una perdita notevolissima in conseguenza dell'anticipazione che si dovrà fare senza la corresponsione del relativo interesse, e rimane ancora a sapere di dove ed in virtù di qual legge il Governo intenda prelevare le somme necessarie per coprire questa parte di spesa che corrisponde al debito delle Provincie e dei Comuni.

Io non posso e non devo credere che, trattandosi di una anticipazione, si abbia in animo di ricorrere all'emissione di titoli, e mi par chiaro che si debba provvedere colle risorse del Bilancio.

Sarà pertanto una nuova passività da aggiungere a tutte le altre, la quale non sarà piccola certamente, giacchè nel corso di questi 21 anni accadrà di dover stanziare una somma cospicua in ciascun anno, mentre la restitua-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

zione avrà luogo rateatamente, e molti anni dappoi.

Non intendo, per questo, amo ripeterlo, negare il voto alla legge. In queste materie è mio avviso che bisogna largheggiare, allora specialmente che si sono date alle popolazioni così larghe promesse, e si provvede nel tempo stesso a dare lavoro alla classe operaia, mezzo più adatto a migliorarne le sorti. Non è men vero tuttavia che il vero onere della Finanza supera quello segnato dall'articolo 24, e se io avrò avuto la fortuna di spiegare chiaramente il mio pensiero, gradirei che l'onorevole signor Ministro delle Finanze si compiacesse far conoscere i precisi intendimenti del Governo intorno a siffatta materia.

Profitto ancora della parola per fare un'altra osservazione. Nell'articolo di legge che stiamo discutendo è detto che questi mille e duecento sessanta milioni devono servire per soddisfare ad impegni relativi a ferrovie dipendenti da leggi precedenti.

Questa è una frase troppo elastica, ed io che ho qualche dimestichezza colla burocrazia temo molto che queste parole non abbiano a servire di passaporto per coprire spese relative a strade ferrate costrutte molti anni addietro, e per le quali pendano ancora liti che aspettano di essere definite e risolte. Tutto ciò può benissimo avvenire perchè nell'articolo si parla in genere di ferrovie per le quali esistono impegni, e siccome il fondo è cospicuo, e quando non basta si dovrà aumentare lo stanziamento fino a compimento dei fondi necessari per le costruzioni ferroviarie che formano soggetto del presente disegno di legge, io temo forte che alcuno possa sentire la tentazione di pescare sopra questo fondo per soddisfare vecchie passività che si riferiscono a strade in esercizio, anzichè a quelle che diedero luogo a speciali stanziamenti sul Bilancio del volgente esercizio.

Io non so se i signori Ministri mi vorranno rimandare all'esame di una tabella presentata alla Camera elettiva, che contiene in proposito qualche speciale dettaglio. Se così fosse, comincio per dire che questa tabella io la ripudio, e sono in diritto di ripudiarla, dappoichè la medesima non forma parte del progetto di legge che oggi discutiamo; e potrei anche soggiungere che in essa si riscontrano talune di-

chiarazioni che sono in aperta contraddizione col testo del progetto medesimo. Pur nondimeno, se gli onorevoli Ministri credono di potersi appellare a quella tabella nella parte che contiene la descrizione delle ferrovie per le quali occorre di sostenere ulteriori spese, io non intendo muovere alcuna obbiezione e mi varrò anzi di questo documento per noverare ad una ad una tutte le strade che nel mio giudizio si devono ritenere comprese e contemplate esclusivamente nell'art. 24.

Ferrovia del Gottardo, per la residua somma ancora dovuta in forza della convenzione di Berna, approvata con legge 3 luglio 1871. Non vi ha nulla a ridire.

Ferrovia Ligure; e qui pure ci sto.

Nuove strade in costruzione per compiere la rete dell'Alta Italia.

E sta bene.

Ferrovie Calabro-Sicule, in continuazione dei lavori autorizzati colla legge del 1870, comprese quelle di Roccapalumba e Caldare-Canicatti; ed anche per queste non muovo difficoltà.

Se vi hanno adunque delle spese che lo Stato debba sostenere per compiere i lavori delle linee ferroviarie sovra enunciate, ed è a questo scopo che mira l'articolo 24, dichiaro che non intendo muovere alcuna obbiezione; ma se il Ministero avesse una diversa opinione, e se, così come sta scritto, l'articolo anzidetto lasciasse facoltà al Governo di far fronte ad altre spese riguardanti ferrovie anteriormente costrutte, io pregherei i gli onorevoli Ministri a farlo sapere al Senato per norma del voto che si deve dare alla legge.

Io mi riassumo in brevi parole. Desidero che l'on. Ministro delle Finanze abbia la compiacenza di dirmi il suo avviso circa gli otto milioni che dovevano essere e non furono iscritti nel Bilancio 1879; se, cioè, ed in qual modo, intenda provvederseli.

Domando di poi se, in virtù di questa legge, il Governo si senta provvisto di mezzi sufficienti per coprire la parte di spesa che deve anticipare per conto dei Comuni e delle Provincie; ed infine se egli intende l'art. 24 come lo intendo io, vale a dire che le spese addizionali, autorizzate coll'articolo stesso, si riferiscano esclusivamente a quelle ferrovie da me nominalmente enunciate, per le quali vi hanno speciali stanziamenti nel bilancio del 1879.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

Sovra questi punti io spero che l'on. Ministro mi vorrà favorire una cortese risposta.

PRESIDENTE. Il Senatore Brioschi ha la parola.

Senatore **BRIOSCHI, Relatore.** Le questioni sollevate dall'onorevole Senatore Saracco sono tre. Lascierò che sulla seconda di esse risponda l'onorevole signor Ministro, perchè per conto mio mi troverei imbarazzato a farlo.

Rispetto alla prima questione io devo credere come lui che quegli 8 milioni non si dovranno spendere, e mi pare che la cosa risulti da questo, che nello stesso prospetto da lui analizzato si porta la cifra di 221,398,817 lire per spese da farsi per lavori impegnati, mentre nell'articolo 25 quella spesa è ridotta a lire 169,398,817 con una diminuzione dei 52 milioni di lire già autorizzati per spese di costruzione nel corrente anno.

Rimane quella che potrebbe dirsi l'analisi di questa somma di lire 169 milioni all'incirca, sulla quale l'onorevole mio amico, il Senatore Saracco, richiamava l'attenzione del Senato. Egli, colla sua ordinaria finezza, si è fermato alla cifra dei 16 milioni circa per spese addizionali presunte, e sopra di esse ha chiesto alcune informazioni al Ministero.

Lo stesso desiderio ha suscitato in me la lettura di quel prospetto, ma non posso asseverare che la risposta avutane per iscritto mi abbia completamente soddisfatto. Perciò mi unisco ben volentieri a lui per ottenere ulteriori dilucidazioni.

A completare l'esame del prospetto si dovrebbe ora parlare di altre due cifre, ma forse di esse converrà meglio occuparci discutendo il seguente articolo.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Sono in grado di dare all'onor. Senatore Saracco ampie e, spero, soddisfacenti risposte.

Con questo progetto, sia per vecchi impegni che per nuove costruzioni ferroviarie e pel necessario materiale mobile, si vota un esito di un miliardo duecento sessantotto milioni, e si provvede all'entrata solamente per un miliardo duecentosessanta milioni. Gli otto milioni che mancano dovevano stanziarsi nel Bilancio del 1879, a saldo dei sessanta milioni necessari per questo anno; dei quali se ne son concessi solamente cinquantadue col Bilancio di prima-pre-

visione. Questo maggior onere pel 1879 non isfuggiva al mio egregio antecessore, il quale ne faceva cenno nella sua esposizione finanziaria.

Io, appena ho assunto il Ministero delle Finanze, ho diretto una nota alla Commissione generale del Bilancio della Camera dei Deputati, chiedendo che, a saldo della competenza del Bilancio 1879, fossero accordati otto milioni trecentosettantasette mila lire.

Ma la Commissione del Bilancio, osservando che il progetto attuale non era ancora divenuto legge; che nell'anno in corso, pur accordando la suddetta cifra, non la si poteva spendere, attesa la condizione imposta dall'art. 32; e che pel 1879 bastava accordare una somma per cominciare gli studî, si limitò a dare per tale oggetto lire cinquecento mila, salvo ad accordare in seguito il dippiù a compimento di otto milioni trecentosettantasette mila.

Ora, ammesso che questi otto milioni debbono concedersi in avvenire, resta a vedere a quale anno si debba la spesa addebitare. Secondo me, possono chiedersi tanto nel primo anno in cui andrà in esecuzione la legge, quanto nel suo 21°, perchè il conto di 60 milioni all'anno e quindi della somma complessiva del miliardo 268 milioni è fatto complessivamente su tutti gli impegni vecchi, sul materiale mobile e sulle nuove costruzioni; sicchè non vi ha dubbio che gravi a carico dello Stato questo debito di 8 milioni, da accordarsi in uno degli anni in cui questa legge deve essere eseguita. Sicchè per questa prima parte mi sembra che il dubbio dell'onorevole Saracco sia eliminato.

In secondo luogo, l'onorevole Saracco esprime il dubbio che lo Stato venga ad anticipare le quote messe a carico dei Comuni e delle Provincie, e che perciò debba caricarsi di un nuovo onere. Io lo prego a voler riflettere un momento alle diverse categorie fissate in questo progetto, giusta gli articoli 3, 4, 5 e 10, già votati dal Senato. È inutile parlare della prima, la quale comprende le ferrovie da costruirsi per conto ed a spese totali dello Stato.

Per la seconda categoria il concorso delle provincie nella misura del 10 per cento è obbligatorio; sicchè per essa lo Stato è veramente obbligato ad anticipare le somme necessarie, salvo ad inscrivere nei modi consentiti

dalle leggi, sui bilanci delle provincie interessate, le quote messe a loro carico.

Per questa parte adunque si può verificare il pericolo rilevato dall'onor. Senatore Saracco; ma dirò in appresso il modo come la Commissione parlamentare cercò di ripararvi.

Per la terza categoria però il dubbio non può ammettersi, inquantochè nell'art. 6 che riguarda precisamente queste linee si dice: « Per intraprendere i lavori di costruzione delle ferrovie, di cui all'art. 5, occorre il previo assenso delle provincie interessate, che complessivamente rappresentino almeno i due terzi del contributo, e regolarmente s'impegnino al pagamento delle loro rispettive quote di concorso ».

Sicchè per le linee di terza categoria lo Stato non solo non è obbligato ad anticipare, ma nulla è tenuto a fare senza che prima le provincie inscrivano regolarmente nei loro bilanci le quote di concorso messe a loro carico.

Similmente nell'art. 10, che riguarda le linee di quarta categoria vien detto che il Governo del Re è autorizzato a costruire 1530 chilometri di ferrovie secondarie, semprechè a suo giudizio ed a norma dell'articolo 214 della legge sui lavori pubblici, sia comprovata l'utilità di tali ferrovie; e le Provincie e i Comuni isolatamente o riuniti in consorzio colle norme degli articoli 43 e seguenti della legge predetta, abbiano dimostrato di possedere i mezzi per il loro concorso alla relativa spesa di costruzione e di armamento, e si sieno regolarmente impegnati al concorso medesimo nelle proporzioni ed alle condizioni specificate nell'art. 11 ».

Per questa quarta categoria dunque il pericolo segnalato dall'egregio Senatore Saracco non si può verificare, inquantochè l'obbligo dello Stato comincia allora soltanto in cui già i Comuni e le Provincie si sieno regolarmente impegnati al pagamento delle singole quote messe con questo progetto a loro carico.

Ma sia per la seconda categoria, per la quale il concorso è obbligatorio, sia per la terza e quarta, potrebbe l'onor. Saracco promuovere il dubbio: è vero che l'obbligo dello Stato comincia laddove le Provincie ed i Comuni abbiano iscritto nel loro bilancio le somme poste a loro carico; ma l'iscrizione in bilancio non equivale a pagamento effettivo.

La risposta a tale dubbio si ritrova nella istituzione della Cassa delle Strade ferrate garan-

tata dallo Stato, in una istituzione cioè, colla quale si ebbe in mira precisamente di dare ai Comuni ed alle Provincie i mezzi per soddisfare gli obblighi loro rispettivamente imposti dalla presente legge.

Se a quest'ultima parte non si fosse ancora provveduto, se il progetto di legge si risolvesse in un onere pel Comune e pella Provincia, senza determinare i mezzi come soddisfarlo, i dubbi del Senatore Saracco resterebbero in tutta la loro estensione, ed io mi troverei impacciato a rispondere, anzi per dir meglio non saprei dargli veruna risposta.

Il Ministero e la Commissione parlamentare, come ho già detto, hanno determinato il modo col quale i Comuni possono provvedere agli oneri loro imposti, colla creazione della Cassa ferroviaria, la quale col ricavo dell'alienazione dei titoli dà i mezzi ai Comuni ed alle Provincie di soddisfare alle quote imposte a loro carico secondo le diverse categorie.

Per provvedere ai bisogni dei Comuni e delle Provincie non v'è che la Cassa dei Depositi e Prestiti la quale funziona regolarmente.

Il suo meccanismo è semplice, e le Provincie e i Comuni ricevono delle anticipazioni sopra delegazioni degli esattori delle imposte dirette.

Mediante questa Cassa gli obblighi nuovi imposti ai Comuni ed alle Provincie, potranno essere soddisfatti senza alcun pericolo e colla certezza per lo Stato di ricuperare da essi tutte le quote messe a loro carico.

Sicchè anche per questa seconda parte mi pare che i dubbi sollevati dall'onorevole Senatore Saracco sarebbero eliminati; non solo perchè l'azione dei Comuni e delle Provincie nelle linee di 3^a e 4^a categoria è anteriore a quella dello Stato; ma anche perchè ai Comuni ed alle Provincie si è dato il mezzo comodo di soddisfare a tutti i loro impegni.

Resta il terzo quesito, il quale è anche di maggiore importanza; ma esso troverebbe posto più che in questo articolo che ora discutiamo, in quello successivo in cui si determinano con precisione gli stanziamenti relativi ad impegni vecchi, e si distinguono da quelli che si prenderebbero per effetto delle nuove costruzioni.

Difatti nell'art. 24 ora in discussione non si fa che autorizzare lo stato alla spesa compless-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

siva di 1,260 milioni. Questa spesa complessiva poi si viene a decomporre e dividere negli articoli seguenti. Nell'art. 25 si decompone quella parte che si riferisce ai vecchi impegni; nell'articolo 26 quella che riguarda le linee di prima categoria; e nell'art. 27 le cifre che si riferiscono alle altre categorie. Ma il quesito dell'on. Senatore Saracco si riferisce esclusivamente a ciò che riguarda i vecchi impegni; perchè egli teme che queste parole e quelle più elastiche ammesse nella tabella, che egli con tanto calore ha stigmatizzate, possano essere tali da permettere di trarre dei mandati anche per somme, alle quali il Parlamento non ha dato il suo assenso.

Come egli ha detto, questa tabella, che fu tenuta presente anche dalla Commissione parlamentare, era una tabella indicativa, e che non ha nessuna efficacia nè autenticità, tanto che neanche la Commissione parlamentare l'ha messa nella sua Relazione, e l'allegò solamente come una comunicazione del Ministero; ma essa però serve sempre d'indicazione.

Quali sono gl'impegni in Italia per vecchie costruzioni, dei quali non si può fare a meno, impegni che sono assolutamente indipendenti da questo progetto, con cui si ha in mira di provvedere a nuove costruzioni ferroviarie? Sono appunto quelli indicati in tale tabella, a cui ha già alluso l'onor. Senatore Saracco.

Vi è una partita di 16 milioni nella tabella allegata dall'on. Saracco, sotto il titolo di *Spese addizionali giusta i precedenti articoli*; sicchè parrebbe, stando a questa dicitura, che i 16 milioni dovessero servire solo per i pagamenti addizionali per le opere relative al Gottardo, alle Calabro-Sicule, alle nuove costruzioni dell'Alta Italia e alla ferrovia Ligure.

D'altra parte, nel modo come è concepita la epigrafe di questa tabella, ed anzitutto l'articolo 25, parrebbe dover portare alla conseguenza che i 16 milioni non servissero solamente e limitatamente a quei casi segnati nella tabella, e che io ora ho avuto l'onore di accennare; ma che dovessero servire altresì a qualunque impegno vecchio, anche risalente al 1850, come diceva l'on. Saracco.

Veramente i 16 milioni si riferiscono, come è detto nella tabella, a tutti quei capi precedenti, cioè Calabro-Sicule, nuove costruzioni Alta Italia, ferrovia Ligure e concorso pel Got-

tardo. Quindi la somma di 169 milioni, che si legge nell'art. 25 che ancora non è venuto in discussione, non è che il complesso di tutte quelle cifre notate nella tabella, e fra le altre di quei 16 milioni di cui si tratta. Tale somma serve per opere addizionali per quei casi solamente e non per altri.

Ma perchè - potrà alcuno domandare - ci si presenta quella cifra di 169 milioni, quando in origine si chiedevano 221 milioni?

Di questo l'on. Brioschi già ha dato la spiegazione; si chiedevano in origine 221 milioni, ma poichè 52 milioni li chiedeva ed otteneva il Ministero nel bilancio di prima previsione, restano precisamente i 169 milioni dei quali si fa parola nell'art. 25.

Dunque anche per questa parte posso dare una risposta soddisfacente all'on. Senatore Saracco.

Mi riassumo dunque col dire che gli 8 milioni costituiscono un debito indubitato dello Stato, nascente da questo progetto di legge; in secondo luogo che le spese addizionali si riferiscono esclusivamente ai capitoli accennati in quella tabella nei 169 milioni di cui si parla in quell'art. 25; finalmente che pei Comuni e le Provincie il progetto provvede in due modi, sia limitando l'azione del Governo e subordinandola all'azione dei Corpi morali per le linee appartenenti alla 3^a e 4^a categoria, sia anche fornendo per queste non meno che per la 2^a tutti i mezzi più facili per cui i Comuni e le Provincie possano mettersi in grado di soddisfare agli obblighi che il presente progetto di legge mette a loro carico.

Quando verrà in discussione l'articolo che si riferisce ai titoli, naturalmente l'Ufficio Centrale, come ha accennato nella sua Relazione scritta, crederà di dovere interpellare il Ministero, sia per la parte che cenerne i Comuni, sia per quella che riguarda lo Stato.

Non voglio dunque antivenire a ciò che l'Ufficio Centrale domanderà; e per questo mi riservo di rispondere quando verrà in discussione l'articolo relativo all'emissione dei titoli.

Mi auguro quindi che dopo ciò l'on. Saracco continui il suo favore e la sua benevolenza a questo articolo ed all'intero progetto, del che sentitamente lo ringrazio.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

Senatore SARACCO. Ringrazio l'onorevole Ministro delle Finanze delle ampie spiegazioni che mi ha favorito. Sento però che fallirei alla verità, se dicessi che ne sono pienamente soddisfatto.

Riguardo all'ultimo punto che ha formato soggetto delle mie brevi osservazioni, la risposta dell'onorevole Ministro mi ha compiutamente tranquillato. Quei 16 milioni di spese addizionali, che formano parte dei 1260 milioni dell'art. 24, non potranno essere altrimenti adoperati fuorchè nell'adempimento degli impegni presi in relazione alle strade che ho testè noverate, e questo mi basta. Ne piglio nota, e non ho più altro a ridire.

Quanto agli 8 milioni che mancano a saldo degli impegni che lo Stato si assume con questa legge, credo che la formola usata dall'onorevole Ministro non sia esatta. Ed invero, questo progetto di legge concede facoltà di spendere un miliardo e 260 milioni, mentre la spesa effettiva ascende a un miliardo e 268 milioni; è chiaro adunque che rimangono scoperti 8 milioni che il Ministro dovrà domandare un'altra volta al Parlamento. In altri termini, questa legge non concede ancora al Governo tutti i mezzi che gli occorrono per condurre a fine le costruzioni ferroviarie contemplate nella medesima legge, e conviene tener conto di un'altra spesa di 8 milioni che vorranno essere distribuiti sui Bilanci degli anni avvenire, in aggiunta ai sessanta già autorizzati con questa legge.

Ecco il punto che voleva essere chiarito per norma del Governo e del Parlamento.

Rimane l'osservazione principale, alla quale non mi pare che l'onor. Ministro delle Finanze abbia sufficientemente risposto. Quando mi è avvenuto di ricordare le difficoltà che si incontrano nella riscossione delle somme dovute allo Stato dai Comuni e dalle Provincie, quali le aveva già avvertite nella seduta di ieri l'onorevole Collega De Cesare, non intesi affatto di farne il soggetto principale delle mie considerazioni; questo non è che un incidente del mio discorso; ma la domanda principale che io volli rivolgere all'on. Ministro delle Finanze era ed è tuttavia intesa a sapere d'onde il Governo voglia e possa trarre i fondi necessari per coprire la parte di spesa che gli occorrerà di anticipare per conto dei Comuni e delle Provin-

cie. L'on. Ministro mi ha detto e ripetuto che lo Stato non piglierà alcun impegno se non quando avrà l'assicurazione che le Provincie e i Comuni si sieno posti in condizione di adempiere agli obblighi assunti, e mi ha soggiunto che questa medesima legge ha costituito una Cassa speciale alla quale potranno far capo i Comuni e le Provincie, onde ottenere il denaro occorrente per soddisfare gl'impegni contratti. Vedete dunque, ne diceva pur dianzi l'onorevole Ministro, che mentre da una parte lo Stato ha imposto un obbligo a questi Enti morali, dall'altra parte si è affrettato ad insegnare ad essi la via da seguire per mettersi in grado di soddisfare più facilmente gli obblighi contratti verso lo Stato.

Questo ragionamento, me lo perdoni l'on. Ministro, non risponde affatto alla mia osservazione. Rimane sempre il fatto che lo Stato sarà obbligato ad anticipare una somma cospicua in relazione specialmente alle strade di prima e di seconda categoria, e che questa somma dovrà essere iscritta nella parte passiva dei bilanci annuali dello Stato, mentre il rimborso si farà aspettare venti anni dal giorno dell'incominciamento dei lavori.

Sia pure che i Comuni e le Provincie intendano rivolgersi a questa Cassa che ha da venire, e Dio sa se verrà, per trovare i capitali occorrenti; da ciò non consegue ancora che vogliano soddisfare immediatamente la loro quota di debito verso lo Stato, mentre hanno dalla legge la facoltà di sdebitarsi nel giro di 20 anni senza interessi; questo mi pare chiaro abbastanza, che quando il debitore non è tenuto a corrispondere gl'interessi pendente mora, non voglia essere così ingenuo da disporsi a contrarre un debito fruttifero per pagare un'altro debito che sia infruttifero. I Comuni e le Provincie presceglieranno certamente di sdebitarsi anno per anno, in modo da poter soddisfare l'intero debito in venti annualità infruttifere; ma il risparmio che ottengono i Comuni e le Provincie si risolve in perdita per lo Stato, perchè questo deve anticipare il denaro ed aspettare il rimborso pendente 20 anni.

Non è piccolo onere codesto; ed io desiderava sapere dall'on. Ministro se, nel parer suo, questa legge gli conferisca la facoltà di prelevare sul fondo dei mille e 260 milioni, quanto sarà annualmente necessario per questa impre-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

veduta esigenza. Io non credo che la legge gli dia questa facoltà; la somma indicata nell'articolo ora in discussione rappresenta semplicemente la parte di spesa che lo Stato deve sopportare direttamente, cosicchè non mi sembra dubbio che si trovi sempre allo scoperto l'intera somma che la Finanza è tenuta ad anticipare per conto de' Comuni e delle Provincie.

Io non so se l'on. Ministro delle Finanze convenga in questa opinione, ma in ogni modo mi è lecito avvertire che egli non ha risposto ancora alla domanda che a questo riguardo mi è piaciuto indirizzargli.

Ma poichè egli si è affaticato tanto a difendere l'istituzione della nuova Cassa di prestiti, e naturalmente niuno più di lui ne aveva il diritto, giacchè l'on. Baccarini non si è mai manifestato molto tenero di questo progetto di legge, ed ha giustamente combattuto il disegno di introdurre in questa legge un provvedimento inteso a riparare ai guasti di ferrovie in esercizio, poichè, lo ripeto, l'on. Ministro delle Finanze, Relatore applauditissimo presso l'altro ramo del Parlamento di questo progetto di legge, si è particolarmente soffermato a parlare delle agevolanze fatte alle Provincie ed ai Comuni mediante l'istituzione della Cassa avanti ricordate, io mi permetterò di metterlo sull'avviso che in molti casi i Comuni non potranno utilmente far capo a questa Cassa, e che in tutti i modi questi Enti conservano intera la libertà propria di azione.

Voi sapete difatti che questa Cassa non è altrimenti facoltizzata a concedere il denaro a mutuo senza la garanzia delle *delegazioni* in capo all'esattore dei tributi diretti. Ora io vi potrei dire di molti Comuni i quali non potranno invocare il soccorso della Cassa per la buona ragione che la somma disponibile sulle delegazioni è inferiore di cinque o sei volte al contributo che loro viene imposto con questa legge.

Ma, come ho già detto e ripeto, noi non possiamo obbligare i Comuni e le Provincie a ricorrere a questa Cassa; noi abbiamo semplicemente il diritto che spetta generalmente allo Stato di domandare e di ottenere che la somma addebitata alle Provincie ed ai Comuni venga iscritta regolarmente sui loro Bilanci; ma questo diritto lo Stato potrebbe egualmente esercitarlo, e forse lo esercita, per quei 50 milioni che l'ono-

revole Ministro delle Finanze dovrà pensare a riscuotere per rimborsi e concorsi dovuti da Comuni e da Provincie, che figurano nei resti attivi del Tesoro; e tuttavia questi crediti non arriviamo a riscuoterli.

Forsechè queste partite sono contestate?

Generalmente no. I crediti dello Stato verso i Comuni e le Provincie il più delle volte sono consacrati da leggi e da provvedimenti che non ammettono contestazione, e tuttavia le Provincie ed i Comuni rispondono colla resistenza passiva (e qui è proprio il caso di dire *inertia sapientia*); e quando questi Enti non vogliono pagare, il signor Ministro delle Finanze lo vedrà alla prova, non è mica facile costringerli al compimento dei loro doveri. Sono infinite le vie, e sono tanti i mezzi che si offrono ad un Comune e ad una Provincia per sottrarsi a pagare, o quanto meno a protrarre il termine del pagamento, che non è meraviglia se il Tesoro dello Stato va creditore di una somma tanto cospicua come quella che figura costantemente nei resti attivi dei conti annuali.

Per me adunque il dubbio rimane, e rimane intiero; ma questo dubbio lo metto volentieri da parte, e come ho già detto darò sempre il voto a questa legge, e lo darò proprio cordialmente, perchè si tratta di aprire una larga fonte di lavoro, e di far contente tante popolazioni; ed intendo soprattutto di essere giusto, poichè io ricordo i lunghi desiderî ed i sacrifici che si sono fatti nel Piemonte perchè quelle Provincie potessero avere le loro ferrovie secondarie, e adesso che le abbiamo (è vero che le abbiamo fatte con i nostri danari) sentiamo il dovere di aprire le braccia alle Provincie che mancano tuttavia dei mezzi celeri di comunicazione. Ma ciò non toglie che il sacrificio dello Stato debba essere valutato molto al di là di quanto sta scritto nell'articolo 24, e che l'anticipazione della spesa che viene posta a carico delle Provincie non costituisca un onere certo per la Finanza, ed un pericolo di dover perdere od aspettare più a lungo le somme da esso anticipate.

Io mi auguro e spero che, nei limiti delle proprie forze, le Provincie facciano il loro dovere, ma non è men vero che non giungeranno mai a rimborsare lo Stato della perdita che deve sopportare, anticipando, senza interesse,

una somma considerevole, la quale deve ritornare grado a grado, e dentro un lungo periodo di tempo, nelle casse della Finanza.

Io non so quale sarà per essere la linea di condotta che il Governo crederà di tenere a questo riguardo; ignoro se abbia in animo di pescare, mi si conceda la parola, sopra questo miliardo e duecento sessanta milioni ovvero si proponga di introdurre nei Bilanci degli anni avvenire la spesa occorrente per anticipare le somme a carico dei Comuni e delle Provincie; e non domando neanche al signor Ministro delle Finanze che mi dica lì per lì il parer suo, perchè capisco benissimo che queste questioni vogliono essere studiate in relazione agli altri impegni della finanza. A me basta di avere esposto lo stato delle cose, perchè il signor Ministro delle Finanze ne faccia il soggetto dei suoi studi e delle ulteriori sue deliberazioni.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io prego l'onorevole Senatore Saracco a porre mente a due cose: la prima, che coll'art. 24 si autorizza una spesa di 1,260,000,000 e che per ciò in questa cifra non sarebbero compresi quegli otto milioni ai quali egli ha accennato; la seconda, che cogli articoli successivi 25, 26, 27 si votano tante somme che nel loro complesso, dedotta la parte che c'è nel bilancio del 1879, ammontano al miliardo e duecentosessantotto milioni dei quali parlava; sicchè il debito di questi otto milioni risulta precisamente da questo progetto di legge, senza che siavi bisogno di chiedere nuovi fondi con provvedimenti legislativi in altri bilanci successivi.

Quanto poi alla questione dei Comuni, l'onorevole Senatore Saracco teme che sul miliardo e duecento sessanta milioni si possano trarre mandati per quanto riguarda le anticipazioni delle quote comunali e provinciali. Ora dirò all'onorevole Senatore Saracco che questa cosa non si può fare, ed il perchè si trova nel modo il più chiaro nell'art. 28.

In esso si dice:

« Il Ministro del Tesoro è autorizzato a emettere ogni anno ed alienare per mezzo della Cassa predetta tanti titoli fruttiferi 5 per cento, ammortizzabili in 75 anni, quanti occorran per fare entrare nelle Casse dello Stato la somma

di 60 milioni giusta l'art. 24; e per procurare le somme per prestiti alle Provincie, ai Comuni e loro consorzi pel pagamento di concorsi e delle anticipazioni di cui agli articoli 4, 5, 11, 15 e 31 ».

La somma che lo Stato potrebbe anticipare ai Comuni ed alle Provincie è al di là del miliardo e 260 milioni; quindi mi pare che questa osservazione elimini qualunque dubbio, qualunque esitazione.

Resta ancora un'altra parte. Vi è il pericolo che lo Stato paghi e che non esiga, pericolo su cui i due rami del Parlamento si sono già fermati, temendo che così si aumentino le cifre dei rimborsi e concorsi che già lo Stato accredita da'Corpi morali. Ma il voler discutere questa enorme partita di rimborsi e concorsi ora non è il tempo nè il luogo; questi titoli che si riproducono di bilancio in bilancio senza venire prontamente realizzati, non sono cosa nuova. Senza vedere se ci sia stata negligenza in chi doveva fare le liquidazioni, è certo che i Comuni e le Provincie hanno un grosso debito verso lo Stato. Però vi sono altri casi, nei quali ciò non si lamenta, attesa la diligenza che si impiega nelle liquidazioni, che bisogna fare anno per anno; mentre cumulandosi molti anni, i Corpi morali si mettono nell'impotenza di pagare. Ne sia esempio la legge del 1875 sulle strade provinciali, colla quale si pone a carico delle provincie una gran parte di spesa. Ebbene, nelle contabilità che tiene il Ministero delle Finanze, le Provincie non figurano arretrate nei loro versamenti, perchè quella legge si eseguì con tutta solerzia, ed ogni anno immancabilmente si richiedevano i pagamenti.

Dunque la questione non è tanto per le quote di concorso, quanto per la maggiore diligenza che si richiede perchè di anno in anno i Comuni e le Provincie abbiano uno specchio delle somme di cui sono in debito.

Ma è certo che per questo progetto lo Stato non può cadere mai nel pericolo di pagare somme che sono a carico delle Provincie e dei Comuni; e che in ogni caso le somme messe a loro carico non potranno mai essere computate nelle spese delle nuove costruzioni ferroviarie in discorso.

Credo di aver detto abbastanza per chiarire il dubbio dell'onorevole Saracco, e spero che dopo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

ciò non sia per negare il suo voto alla legge in discussione.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE Ha la parola.

Senatore SARACCO. Dirò solo due parole.

Non voglio rientrare nella questione dei Comuni e delle Provincie. Io non ho toccato questa questione fuorchè per incidente, e se volessi, potrei rispondere molte e molte cose all'onorevole Ministro, in ispecie sui debiti arretrati che non si pagano, nè i vecchi, nè i nuovi; ma questo non è il tema che ho preso a trattare, e mi stringo a soggiungere brevi parole circa l'onere che in tutti i casi deve ricadere sulla pubblica finanza. Sofferiamoci, per esempio, alla ferrovie comprese nella prima categoria. In relazione a queste strade il Ministro sa perfettamente che vi hanno alcune Provincie le quali devono concorrere per quattordici milioni all'incirca, coll'obbligo del versamento dentro 20 anni.

Non è forse vero che lo Stato dovrà anticipare il denaro durante la costruzione e che nel Bilancio dello Stato dovrà essere iscritta la spesa corrispondente, in aggiunta a quella che prevede l'art. 24 della legge? E se la somma non deve essere restituita che più tardi, non è forse vero che la finanza ne sentirà gravissimo danno, quand'anco la restituzione abbia luogo regolarmente? Ecco, o Signori, il punto sopra del quale mi era particolarmente fermato e che a mio avviso non è stato abbastanza chiarito nel discorso pronunciato dall'on. signor Ministro delle Finanze.

Poichè ho la parola, dirò ancora che non ho il tempo, e poco monta ricercare se mettendo insieme i diversi stanziamenti si riesca ad un totale di 1268 milioni.

Io non lo so; non ho tempo di fare questi conti, ma se fosse così, la cosa non sarebbe regolare; e siccome l'art. 24, che riassume tutte le spese, parla di 1260 milioni, quasi quasi si dovrebbe concludere che esiste un errore di cifra, per cui l'articolo stesso dovrebbe essere emendato e rimandato all'altro ramo del Parlamento.

Se infatti da una parte mettiamo tante spese e portiamo in esito, come dice il Ministro, un miliardo e 268 milioni, e per l'altra consentiamo i mezzi per un solo miliardo e 260 milioni, è chiaro che ci mettiamo in contraddizione con

noi stessi, e l'uno oppur l'altro di questi articoli dovrebbe essere riformato.

Ma io amo meglio aderire alla versione che loro ha dato l'on. signor Ministro, quando ha detto che egli aveva presentato alla Camera Elettiva una proposta speciale perchè gli otto milioni, dei quali s'è parlato, fossero inclusi nel Bilancio passivo del corrente esercizio.

Aspetteremo pertanto di conoscere il voto della Camera, e il Senato pronuncerà a suo tempo l'ultima parola.

In conclusione, io dirò che il solo punto intorno del quale non mi sento illuminato è quello che riflette l'anticipazione da farsi per conto delle Provincie, ma qualunque dubbio mi rimanga nell'animo, il mio voto sarà in ogni caso favorevole alla legge.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. È vero che con questo progetto si fa un'ottima condizione in quanto alla 2^a categoria ai Comuni e alle Provincie, perchè pagano in venti anni il decimo messo a loro carico; ma di contro non vi è bisogno di aumentare il passivo, perchè l'onere del Bilancio è sempre di 60 milioni annui e non più, e per nessun verso può tale somma aumentarsi.

Il sistema creato dal progetto è il seguente:

Le Provincie e i Comuni hanno un debito verso lo Stato. Per la 2^a categoria la spesa è obbligatoria, e quindi per essi, rapporto a quest'obbligo, si è dato il vantaggio di pagare in 20 anni; per la 3^a e 4^a categoria si tratta di un debito meramente facoltativo. Ma per tutte le categorie, qualunque sia il debito che i Comuni e le Provincie hanno verso lo Stato, si procurano il mezzo colla Cassa ferroviaria di pagare mercè prestiti ammortizzabili anche in 75 anni.

È l'unica forma possibile che si trovò per fare che le Provincie ed i Comuni fossero posti nel caso di poter godere dei benefici effetti di questo progetto di legge.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Ho domandato la parola per dichiarare che all'Ufficio Centrale non erano sfuggiti questi 8 milioni.

Esso però non credette di farne speciale menzione giacchè, oltre al conoscere che uno spe-

ziale progetto per quella somma era davanti la Camera, non credette mai di dovere sollevare dissensione sulla somma complessiva, mentre dalle cose dette e scritte non può accettarla come definitiva. La parte reale e pratica della legge consiste nell'aver stabilito che lo Stato spenderà in costruzioni ferroviarie 60 milioni all'anno.

Passando all'altra quistione promossa dall'onor. Saracco, non parmi che il signor Ministro siasi formato un concetto chiaro della medesima, e perciò mi permetto sottoporgli un esempio particolare.

Supponiamo una linea di cui la costruzione incominci di qui a 15 anni; lo Stato dovrà nei sei anni del periodo impostogli costruire e pagare le spese di costruzione della linea, mentre le Provincie ed i Comuni che hanno l'obbligo del concorso (supponendola di seconda categoria) hanno davanti a sé altri quattordici anni a completare il rimborso.

È questa l'obbiezione fatta dall'onor. Saracco. Mi pare chiara questa obbiezione; il Ministro non ha risposto, ma la risposta credo non possa essere altra che questa, che ogni anno nel Bilancio dello Stato nominalmente dovrà inscrivere quella differenza di somme come una anticipazione.

MINISTRO DELLE FINANZE. Ecco: io non so se le obbiezioni fatte dagli onorev. Saracco e Brioschi coincidano perfettamente.

Il bisogno di provvedere al di là dei 21 anni non forma ora oggetto di esame. Non si possono spendere che i 60 milioni, dunque la mia risposta regge sempre. Dopo i 21 anni sarà il caso di fare una legge, ma non preoccupiamoci pel tempo al di là di questo periodo.

Siamo sicuri che se questa legge avrà effetto, lo Stato non spenderà altro che 60 milioni all'anno. Lo Stato non iscrive che il reddito e l'ammortamento di questo capitale annuo. Ecco ciò che a me premeva dimostrare.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola su questo art. 24 lo pongo a voti.

Chi lo approva, è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 25.

Per le spese dipendenti dagli oneri derivanti allo Stato per la continuazione e pel saldo dei

lavori di ferrovie già state autorizzate, e pei lavori in conto capitale relativi a ferrovie in esercizio, sono stabiliti i seguenti stanziamenti da ripartirsi secondo i diversi oggetti in capitoli distinti nei Bilanci successivi del Ministero dei Lavori Pubblici.

Esercizio 1880	L.	32,500,000
» 1881	»	28,500,000
» 1882	»	19,500,000
» 1883	»	14,898,817
» 1884	»	12,500,000
» 1885	»	10,000,000
» 1886	»	8,500,000
» 1887	»	7,500,000
» 1888	»	7,500,000
» 1889	»	5,600,000
» 1890	»	5,600,000
» 1891	»	5,600,000
» 1892	»	5,600,000
» 1893	»	5,600,000
Totale		L. 169,398,817

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo art. 25:

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Ci siamo arrestati poco fa nella lettura del prospetto di cui aveva fatto cenno l'onorevole Saracco alle ultime due spese, cioè quelle che hanno per titolo: *spese in conto capitale per ferrovie in esercizio*.

Queste due spese sono: la prima di 85,100,000 lire; la seconda per 21,900,000 lire; la prima riguarda le ferrovie in esercizio dell'Alta Italia; la seconda le ferrovie calabro-sicule.

Nello stesso documento si trovano due altre tabelle, nelle quali sono specificate le spese stesse; ed in queste le troviamo ripartite in tre categorie.

Vi sono spese denominate per *lavori di di complemento*; altre per *lavori di ampliamento*; altre infine per *lavori di consolidamento*. Oltre a queste vi sono spese per *provvista di materiale mobile*.

Mi fermerò per un istante a quest'ultima, la quale per le linee dell'Alta Italia è di 22 milioni e mezzo; per le altre linee è di 4 milioni.

Si dice in questo prospetto, che le spese tutte

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

per le ferrovie in esercizio dell'Alta Italia dovranno esser fatte in quindici anni; per le altre, cioè per le calabro-sicule, in dieci anni. Fermiamoci a queste due cifre.

S'intende dunque di provvedere materiale mobile per l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia con una somma di 22 milioni e mezzo da spendersi in 15 anni, e materiale mobile per le calabro-sicule per 4 milioni in dieci anni, vale a dire per 400 mila lire l'anno.

Ora, una prima domanda che si presenta è questa: Ma l'acquisto di questo materiale mobile è perchè le reti ferroviarie ampliano la loro lunghezza, ed allora si comprende la sua classificazione; oppure questo materiale mobile viene a sostituire quello che dopo 10, 12 o 15 anni al massimo diviene fuori d'uso, ed allora come si può questa spesa classificare in conto capitale?

Possono queste spese, che insieme ammontano ad oltre 26 milioni, considerarsi come impegni presi della stessa natura di quelli a prendersi per la costruzione di nuove linee, e quindi formar parte delle spese autorizzate con questa legge?

C'è di più. Oltre questa parte che riguarda il materiale mobile, le spese come già dissi sono distinte in spese per lavori di consolidamento, di ampliamento e di complemento.

Ora, quali fra queste spese possono in modo razionale, e non pericoloso per le finanze dello Stato, definirsi in conto capitale? Non nego che la distinzione non è sempre facile, e che una definizione assoluta, matematica è forse impossibile; ma di queste che abbiamo sott'occhi, quali il Ministro dei Lavori Pubblici, quali il suo Collega delle Finanze (giacchè la questione interessa all'uno quanto all'altro) crede che allorché saranno fatte aumentino il patrimonio dello Stato?

Prego il signor Ministro di voler dare al Senato qualche spiegazione in proposito, non perchè si vogliano mutare le cifre dell'articolo in discussione, ma perchè queste sue dichiarazioni possano servire di norma per l'avvenire.

PRESIDENTE. La parola è all'onor. sig. Ministro dei Lavori Pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'ordine del giorno proposto dall'Ufficio Centrale, e accettato dal Ministero, mi pare che sia un usbergo che metta al sicuro da qualunque dubbio che

si avesse degli intendimenti del Ministero, per mettere al nudo completamente tutto ciò che riguarda le spese della parte finanziaria relativa al progetto di legge. Quando si presenterà il primo Bilancio del 1880 si allargherà la prima proposta. Le spese relative a questo titolo di accrescimento di capitali compariranno con ogni particolare, e potranno essere giudicate per intero, vale a dire se realmente appartengono a quelle che effettivamente aumentano il capitale.

Esiste già un documento il quale giustifica tutta la spesa; quindi potrà giustificarsi se il lavoro proposto per la stazione *A*, o pel tronco *B*, appartiene a quelli che realmente possono considerarsi di primo impianto. Quindi credo che da questo lato non abbia l'onore. Relatore nessun dubbio; solamente desidera in certo modo, dirò così, delibando la questione, che il Ministero dica cosa intende per questa spesa. La mia opinione è già molto nota per le dichiarazioni fatte alla Camera. Io considero come spese in aumento del capitale quelle che non furono mai fatte.

Quando si tratta di rinnovare la caldaia di una locomotiva che fu in esercizio per molto tempo, la spesa non la considero come un aumento di capitale; invece le opere di consolidamento che non sieno state fatte mai, io le comprendo nelle spese della prima costruzione; mi spiego meglio.

Si costruisce una linea e si vuole aprire l'esercizio, come generalmente si fa, un anno prima che la linea sia completamente.

Ora, tutto ciò che non fosse ancora eseguito secondo il primitivo progetto, fa parte del prezzo di prima costruzione; se invece si eseguisce, un'opera di consolidamento, viene resa necessaria, dopo dieci anni di esercizio da qualche cosa, come piene di fiume od altro, io non la considero più come un aumento di capitale. Non so se rendo esattamente le mie idee, ma mi pare che tale sia la natura vera delle spese relative ad opere che aumentano realmente il capitale.

Vengo ora al materiale mobile.

Se il materiale mobile da provvedersi dovesse essere puramente riferibile a linee che sono in esercizio da molto tempo, io non lo considero come un aumento; sarà un aumento del patrimonio delle ferrovie, ma non è di quelle spese per le quali io debba andare a ricercare i capi-

tali allo infuori della gestione propria della ferrovia. Però vi è un'altra ragione che può giustificare in tutto o in parte la somma che è stata posta qui, ed è questa: che nella rete dell'Alta Italia vi sono dei tratti di ferrovia, per i quali bisogna fare un corredo primitivo del materiale mobile: c'è il completamento della Pontebba; c'è il tronco Treviglio-Rovato; e qualche altro tronco ancora, per i quali non esistevano provviste di materiale mobile; così nelle strade ferrate della Sicilia c'è da completare la linea da Catania a Palermo, ed altre linee nella Calabria da ultimare. Ora, non saprei giudicare se la somma corrisponda esattamente; ma è evidente che una spesa di primo impianto per acquisto di materiale mobile è interamente giustificata.

Queste sarebbero, secondo me, le idee generali che dovrebbero regolare la scelta delle spese fra tutte quelle proposte, per essere classificate le une fra quelle che fanno parte di questa legge per aumento di capitale, le altre fra quelle che debbono comprendersi nell'esercizio.

Queste, ripeto, sono le norme che dovrebbero servire per la compilazione del prospetto, norme che penso saranno seguite anche da chi dovrà succedermi in questo posto. Ad ogni modo, siccome queste proposte dovranno essere presentate anno per anno al Parlamento, così anno per anno potrà essere sollevata una questione sul merito delle proposte medesime.

Queste dichiarazioni credo di poter fare interpretando anche le idee del mio Collega Ministro delle Finanze.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO. Le cose dette dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici mi hanno compiutamente disarmato. Io mi trovo intieramente d'accordo con lui e non ho neanche bisogno di dirgli che l'articolo in discussione non concede alcuna facoltà di provvedere *materiale mobile*, perchè in esso si parla semplicemente di *lavori* e non di *provviste*. Quando egli mi dice che trattandosi di sostituire una parte di materiale mobile a quello che si era primitivamente provveduto, la relativa spesa non si deve portare in conto capitale, ma si piuttosto in conto di esercizio, questa è la regola che si deve os-

servare, tuttavolta che si tratta di una spesa che periodicamente si riproduce; ed io non posso fare a meno di lodare l'onorevole Ministro di avere colla sua grande competenza delineato esattamente i punti di confine fra le spese di esercizio ordinario e straordinario, e quelle da portarsi in conto capitale, sia che si discorra di provviste di materiale mobile, ovvero di opere di costruzione.

Però io sto coll'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale, il quale ha giustamente avvertito che questa distinzione non ha una vera ragione di essere, quando si tratta di spese che lo Stato deve sopportare per le sue ferrovie che sono in attuale esercizio. Imperciocchè le une come le altre si devono sostenere coi proventi delle ferrovie medesime, e non altrimenti. Per la qual cosa io mi riservo a momento opportuno di ritornare sopra questa questione, che considero come riservata, allora quando si discuterà il prospetto che deve essere presentato al giudizio del Parlamento.

Intendo piuttosto di prendere argomento da questa discussione per indirizzare una preghiera all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

Discorrendo egli nell'altro ramo del Parlamento intorno alle pessime condizioni nelle quali si son lasciate le ferrovie dell'Alta Italia, e particolarmente le liguri, parlava, se non erro, della necessità di spendervi attorno un centinaio, ed anche 125 milioni, onde restituirle allo stato di un buono e lodevole esercizio. Or bene; crede proprio l'onorevole Baccarini che sia buono e sostanzialmente economico il sistema abbracciato dal Governo di provvedere a questi restauri entro il giro di quindici anni e forse più; o non crede piuttosto che sarebbe meglio trovare i mezzi necessari onde essere in grado di eseguire prontamente tutte le opere che si manifestano di una vera e propria necessità? Per parte mia, dirò che con queste riparazioni saltuarie fatte nel giro di 15 anni si rischia di spender molto senza una vera e propria utilità, e temo che senza un provvedimento radicale andremo all'incontro di spese ben altrimenti maggiori senza migliorare gran fatto le miserande condizioni delle nostre ferrovie.

Capisco benissimo che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici non chiederebbe di meglio che di avere i fondi necessari per mandare

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

ad effetto il suo pensiero; ma se egli è tuttora convinto della necessità di presentare uno speciale progetto di legge, potrà facilmente mettersi d'accordo col suo Collega, il Ministro delle Finanze, il quale si farà di leggieri capace, che l'interesse della finanza, preso nel suo vero e largo significato, consiglia di prendere un provvedimento di questa natura, poichè questo è il solo mezzo per diminuire le spese di annua manutenzione, che altrimenti non si possono evitare. I parziali restauri non esercitano una salutare influenza; e quasi si può dire che il denaro impiegato a questa maniera è denaro sprecato, cosicchè i precetti di sana economia se le ragioni della urgenza e della necessità già non consigliassero di prendere un partito pronto e decisivo, dovrebbero indurre il Ministero a seguire la via additata dal Deputato Baccarini nella seduta del 23 gennaio dell'anno corrente.

Del resto, questa non è che una semplice preghiera ch'io rivolgo all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici. Egli ne farà quel caso che crederà; ma io non mi pentirò mai di avergli richiamato in memoria le cose dette altra volta, poichè in fin de' conti, allorquando si tratta di spendere tanti danari, dobbiamo almeno pensare a spenderli bene, e con reale vantaggio del paese.

Ecco il mio modo di vedere; del rimanente io prendo atto molto volentieri delle dichiarazioni fatte dall'onorevole Ministro, fermamente convinto che i pensieri così lucidamente esposti per la distinzione delle spese ferroviarie, troveranno la loro esplicazione nel prospetto che l'onorevole Ministro ha promesso di presentare al Parlamento.

Senatore BRIOSCHI, *Rel.* Domando la parola.

PRESIDENTE. L'on. Relatore ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore.* Io aveva chiesto la parola mentre parlava il signor Ministro dei Lavori Pubblici. Mi pare che d'accordo si rimanderà una discussione più larga del tema in questione al momento in cui sarà presentato il primo progetto di legge in conformità dell'art. 32. Forse allora sarà il caso di esaminare se si possa dare il titolo di consolidamento alla sostituzione delle rotaie d'acciaio alle rotaie di ferro, e toccare di altri punti.

Però, affinchè non avvengano equivoci, devo

dichiarare che, votando le somme dell'art. 25, ammettiamo implicitamente che anche quelle spese le quali da alcuni si pensa non debbano essere considerate in conto capitale, lo siano. Diamo cioè una specie di sanatoria ai difetti che abbiamo riscontrato nella più volte accennata tabella.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor Ministro dei Lavori Pubblici ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. È verissimo quello che dice l'on. Relatore, che questa somma si approva nel suo totale preventivo di 169 milioni, ma che le future discussioni potranno rendere minore questa spesa; vuol dire che troveremo almeno uno dei capi di questa legge nel quale non accadrà di dover eccedere come sembra intuitivamente dover accadere in tutte le altre parti.

Senatore SARACCO. È l'art. 27; quanto si avanza va a beneficio delle altre strade.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Del rimanente io intenderei che si dovesse sempre essere rigorosi nel regolare l'iscrizione delle spese per le somme in conto capitale; ma in quanto al supporre che la somma di 169 milioni possa essere eccessiva, bisogna che confessi francamente che non lo credo, ritenendo anzi che non sarà soverchia per mettere le nostre linee in vero assetto, e perchè, le principali, almeno, corrispondano al loro ufficio.

Parmi dunque che su questo punto noi siamo intieramente schiariti, e che, salvo ciò che potrà essere più accuratamente esaminato sui prospetti annuali, noi possiamo seguitare nella discussione attuale.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola sull'articolo 25, lo pongo ai voti.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato).

Art. 26.

Per le ferrovie a costruirsi dallo Stato di cui ai numeri 1 e 2 della tabella annessa all'articolo 2 della presente legge è assegnata la complessiva somma di lire 76,400,000 da ripartirsi nei seguenti esercizi:

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

Esercizio 1880	L. 10,000,000
Id. 1881	» 10,000,000
Id. 1882	» 12,000,000
Id. 1883	» 9,000,000
Id. 1884	» 7,000,000
Id. 1885	» 6,000,000
Id. 1886	» 6,000,000
Id. 1887	» 6,000,000
Id. 1888	» 4,000,000
Id. 1889	» 2,400,000
Id. 1890	» 2,000,000
Id. 1891	» 2,000,000

Totale come sopra . . L. 76,400,000

Per le altre linee di cui ai numeri 3, 4, 5, 6, 7 e 8 della tabella annessa allo stesso art. 2 è assegnata la complessiva somma di lire 353,600,000, e questa sarà ripartita pei singoli esercizi, a partire dal 1880 a tutto il 1894, come segue:

Esercizio 1880	L. 9,600,000
Id. 1881	» 11,000,000
Id. 1882	» 16,000,000
Id. 1883	» 23,000,000
Id. 1884	» 26,000,000
Id. 1885	» 29,000,000
Id. 1886	» 30,000,000
Id. 1887	» 31,000,000
Id. 1888	» 33,000,000
Id. 1889	» 36,000,000
Id. 1890	» 36,000,000
Id. 1891	» 33,000,000
Id. 1892	» 22,000,000
Id. 1893	» 10,000,000
Id. 1894	» 8,000,000

Totale come sopra . . L. 353,600,000

(Approvato).

Art. 27.

Le somme che, prelevati gli stanziamenti per le spese di cui ai precedenti articoli 25 e 26 e per lo acquisto dell'occorrente materiale mobile, avvanzeranno sull'annuo assegno complessivo di 60 milioni di lire, saranno attribuite ai lavori di costruzione delle linee delle altre categorie di cui agli articoli 3, 5 e 10, e saranno ripar-

tite pei singoli esercizi a partire dal 1880 a tutto il 1900 nella proporzione dell'importo totale del contributo dello Stato, rispettivamente assegnato per le categorie stesse, cioè:

Per le linee di cui all'art. 3 (2 Categoria) Contributo dello Stato. . . . L. 253,566,600

Per le linee di cui all'art. 53 Categoria). Contributo dello Stato. » 259,797,120

Per le linee di cui all'art. 10 (4 Categoria). Contributo dello Stato. » 105,630,000

Totale . . L. 618,993,720

Il riparto della spesa per le linee di cui nella tabella annessa all'art. 3 (Categoria 2) comprenderà un periodo di anni 18, ossia dal 1880 a tutto il 1897; ed un periodo di anni 21, cioè dal 1880 a tutto il 1900, il riparto della spesa per le linee di cui agli articoli 5, 10 della presente legge (Categoria 3 e 4).

Quelle somme, che in un anno non vi fosse modo di erogare in una di queste categorie di spese, potranno essere nell'anno stesso assegnate alle altre categorie, salvo la debita reintegrazione negli anni seguenti.

(Approvato).

Art. 28.

Presso l'amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti e all'immediata dipendenza della medesima vi sarà una Cassa delle strade ferrate garantita dallo Stato, per il servizio dei titoli da emettersi a norma di questo articolo, allo scopo di procurare allo Stato, alle Provincie, ai Comuni ed ai loro Consorzi i mezzi per soddisfare gli obblighi loro rispettivamente imposti dalla presente legge.

I prestiti alle Provincie, ai Comuni e loro Consorzi, saranno fatti dalla Cassa predetta sopra delegazioni degli esattori delle imposte dirette, quali sono stabilite dagli art. 3 e 7 della legge 27 marzo 1871, n. 131.

Le delegazioni non potranno essere in numero maggiore di 75, e ciascuna delegazione non potrà importare un onere maggiore del quinto delle imposte erariali sui terreni e fabbricati per l'anno in cui il prestito verrà contratto.

Nel computo del quinto, di cui sopra, sarà incluso l'ammontare delle delegazioni che dallo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

stesso Comune, o dalla stessa Provincia, fossero già state rilasciate a norma della predetta legge 27 marzo 1871, e dell'art. 17 della legge 27 maggio 1875, n. 2779.

I contratti di mutuo fra le provincie, i comuni e loro consorzi e l'amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti (Cassa delle strade ferrate) andranno esclusivamente soggetti alla tassa fissa.

Il ministro del Tesoro è autorizzato a emettere ogni anno ed alienare per mezzo della Cassa predetta tanti titoli fruttiferi 5 per cento, ammortizzabili in 75 anni, quanti occorranno per fare entrare nelle Casse dello Stato la somma di 60 milioni giusta l'art. 24; e per procurare le somme per prestiti alle provincie, ai comuni e loro consorzi pel pagamento dei concorsi e delle anticipazioni di cui agli articoli 4, 5, 11, 15 e 31.

La detta Cassa verrà sottoposta alla sorveglianza diretta del Parlamento, esercitata da una Commissione eletta annualmente, la quale alla fine dell'anno riferirà con analoga relazione.

La Cassa delle ferrovie renderà il conto giudiziale di ogni esercizio alla Corte dei conti.

Con Decreto Reale verranno stabilite le norme opportune per il tempo, il modo ed il saggio delle emissioni; per il sorteggio ed il rimborso dei titoli: pel pagamento dei frutti e per tutt'altro riferentesi all'andamento amministrativo della cassa predetta.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su quest'articolo 28.

Senatore **BRIOSCHI**, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore **BRIOSCHI**, *Relatore*. Perchè il Senato possa farsi un concetto abbastanza chiaro di questo art. 28, e dirò anche del 29, perchè questi due articoli sono intimamente legati, dirò brevemente quale è la loro origine.

Osserverò dapprima che il progetto dell'onorevole Baccarini, presentato lo scorso anno d'accordo col Ministro delle Finanze d'allora, onorevole Doda, fu assai modificato se non nelle sue linee generali, almeno nelle modalità. L'operazione è rimasta presso a poco la stessa; ma allora trattavasi di 750 milioni che si dovevano far entrare nelle casse dello Stato con titoli 5 per cento ammortizzabili in 75 anni, ma non già per mezzo delle emissioni fisse annuali,

come nel presente progetto, sibbene secondo la forma ed il modo da stabilirsi per decreto reale.

Nella discussione alla Camera elettiva l'arbitrio lasciato al Ministro rispetto l'entità ed il tempo delle successive emissioni non fu ritenuta opportuna, e si prescrisse nell'art. 28 che essa dovesse essere corrispondente ai 60 milioni annui di cui si autorizzava la spesa in costruzioni ferroviarie. Ma se questa restrizione può da un lato esser lodata, è pur d'uopo dire che dall'altro ha reso più difficile l'emissione stessa.

Le emissioni dei titoli non trovano sempre mercati disposti a riceverle, e per riescire alla loro collocazione è necessario scegliere i momenti opportuni.

Questa limitazione, questa restrizione infatti non si trova nella legge francese del giugno 1878 che assai probabilmente diede origine al primitivo progetto degli onorevoli Baccarini e Doda.

Mi permetta il Senato di legger poche parole della Relazione colla quale il Ministro delle Finanze Léon Say accompagnava quel progetto di legge all'Assemblea francese. Il Ministro diceva:

« Le condizioni alle quali il Governo deve soddisfare sono due: 1° domandare al pubblico un capitale sotto una forma alla quale fosse da lungo tempo abituato, e si avvicinasse più che fosse possibile a un sistema già consacrato per i gran lavori di ferrovie, vale a dire avvicinarlo alle obbligazioni delle società ferroviarie; 2° porzionare ciascun anno questa creazione di risorse all'importanza delle operazioni che si hanno in vista, di modo che le Camere sieno costantemente in grado di rallentare od accelerare, secondo le circostanze, l'esecuzione del progetto da svilupparsi in una certa serie d'anni ».

Ma nella legge francese due delle condizioni poste negli articoli 28 e 29 del progetto che esaminiamo, non esistono.

La prima riguarda appunto l'entità annua della emissione, la seconda la garanzia ipotecaria data ai titoli emessi. Quest'ultima è veramente singolare, giacchè se anche questi titoli speciali vogliansi equiparare, come faceva il ministro francese, alle obbligazioni di società ferroviarie, noi sappiamo che a questo sistema di garanzie le società stesse non ricorrono che allorquando il credito di cui godono è dimi-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

nuito od ha sofferto anche temporariamente per una causa qualsivoglia.

Ma non voglio dilungarmi, riconoscendo giusta l'impazienza del Senato.

Concludo dunque, raccomandando, anche a nome dell'Ufficio Centrale, all'onor. Ministro delle Finanze, che voglia, prima di iniziare atto alcuno relativo a questo articolo, riflettere ancora sul grave argomento, e vedere altresì se a questo mezzo immaginato per venire in aiuto delle Provincie e dei Comuni, non si possa sostituire un altro più conveniente.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. L'onorevole Relatore ha già esposto i precedenti d'onde nacque questo articolo 28, e così ha toccata la questione della emissione dei titoli, e di più ha già anticipato la risposta che io potrei dare; lochè prova una volta di più la somma abilità dell'onorevole Senatore Brioschi.

Il fatto sta che con i precedenti progetti, tanto con quello primitivo ministeriale, quanto con quello della Commissione della Camera, si autorizzava l'emissione di titoli nelle epoche che avrebbe il Ministro delle Finanze ordinato con suo decreto; lochè portava la conseguenza che il Ministro delle Finanze poteva in un giorno solo emettere tutto il miliardo e 260 milioni.

Quindi si cercò di migliorare la dizione, giacchè si stabilì che la emissione debba limitarsi annualmente ai 60 milioni, sì che il Ministro abbia l'autorizzazione limitata in ciascun anno; onde non possa compiere in una volta sola o due un'operazione che potrebbe riescire disastrosa e che sarebbe irremediabile, come naturalmente vede il Senato. Ma questo non basta, direbbe l'Ufficio Centrale: bisogna esaminare di più la questione per vedere se non sia meglio di seguire il sistema della emissione della rendita. Anche qui l'onorevole Brioschi ha ricordato le ragioni perchè si sceglie la emissione dei titoli invece dell'emissione della rendita. Non fu per questione astratta, benchè una questione astratta si possa sempre fare per qualunque nazione anche più florida d'Italia, se è meglio la forma del debito redimibile o quella del debito consolidato. Ma nel caso nostro si è fatta una questione speciale. Si è detto con questo progetto di legge si

vuol dare sia allo Stato, sia ai Comuni i mezzi di sopperire alle spese per le costruzioni ferroviarie. Un titolo solo deve provvedere all'una e all'altra cosa. Non si può ammettere che per i Comuni vi sia un titolo e per lo Stato un altro di natura diversa, perchè è evidente che questi due titoli creerebbero sul mercato una lotta continua fra loro: quelli dello Stato distruggerebbero quelli dei Comuni. Ecco perchè si venne all'idea dei titoli redimibili per l'utile dei Comuni, onde possano disporre di una somma da pagare per interessi e ammortamento dei titoli stessi.

Quindi per non avere emissione di rendita per lo Stato e emissione di titoli per i Comuni si scelse una forma sola, l'emissione di questi titoli per tutti. Ma se questa è l'origine per cui la Commissione parlamentare prima e la Camera poi seguirono questa forma; ciò non toglie che la questione possa meritare ulteriore studio, come accennava l'Ufficio Centrale.

Naturalmente divenendo oggi questo progetto, come mi auguro, legge, non vi è ragione perchè il Ministero debba il primo dell'anno emettere i 60 milioni, per i quali avrebbe a pregiudicare la questione estrinseca che potrebbe essere migliorata.

Naturalmente il Ministro delle Finanze ha tempo tutto l'anno 1880.

Quindi accetto la raccomandazione dell'Ufficio Centrale; anzi lo ringrazio della fiducia che in me ripone, e prometto di ristudiare e riflettere meglio sulla questione e di non approfittare delle facoltà che mi darebbe questo articolo se non quando assolutamente non ne potessi fare a meno, o quando da ulteriori studi mi riuscisse assolutamente impossibile di provvedere altrimenti.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Ringrazio il signor Ministro delle sue dichiarazioni, a nome anche dell'Ufficio Centrale.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Cannizzaro renunzia alla parola?

Senatore CANNIZZARO. L'Ufficio del quale io faceva parte aveva molta difficoltà di accettare la parte che riguarda la natura di questo titolo, riguardo alla operazione finanziaria; e se accettò e mi diede l'incarico di votare per l'accettazione del progetto di legge nell'Ufficio Centrale, fu dopo aver riletta la discussione avvenuta nell'altro ramo del Parlamento, dalla

quale sorse la speranza che la forma di questi titoli sarà studiata seriamente.

Sembra che agli uomini più competenti sia venuto il dubbio che la forma di questo titolo speciale non fosse quella da preferirsi.

Difatti, in una discussione a cui prese parte il Sella, lo stesso Ministro delle Finanze, l'onorevole Magliani, disse queste parole: « Io non ammetto facilmente che si stabilisca ora un sistema definitivo ed irrevocabile. È cosa evidente che questo indirizzo può essere mutato tutte le volte che le circostanze del mercato, e le circostanze generali attinenti al nostro credito finanziario possano suggerire al potere legislativo di mutarlo. Nulla vi è d'immutabile in questa materia, la quale si deve svolgere, *ut exigit humana necessitas*, e non credo che da questo sistema possano derivare conseguenze, ecc. »

Dietro di che, coloro che avevano ammesso che era preferibile in ogni caso l'emissione di rendita per questo effetto, si appagarono in modo tale che rimase per così dire inteso che questa parte finanziaria della legge sarebbe ristudiata. Di modo che io prendo atto delle dichiarazioni del Ministro, cioè che resta inteso, come fu inteso nell'altra Camera, che si ritudi bene questa questione dei titoli ferroviari.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, pongo ai voti questo art. 28.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 29.

Su tutte le linee ferroviarie del Regno, le quali a partire dalla pubblicazione della presente legge verranno costruite dallo Stato, sia per intero, sia col concorso degli interessati nei limiti stabiliti e che rimangono di proprietà dello Stato medesimo, viene per effetto della presente legge costituita la ipoteca legale a garanzia dei titoli, di cui all'articolo precedente, senza che occorra la formalità della iscrizione.

(Approvato).

Art. 30.

I titoli ferroviari saranno inclusi separatamente nel Gran Libro, e godranno del beneficio del deposito accordato dalla legge del 4 aprile 1856.

Le cedole (vaglia o coupons) saranno trimestrali, pagabili nel Regno, e potranno essere ricevute in pagamento delle imposte dirette. Questo pagamento potrà farsi colle cedole del trimestre in corso e con quelle del trimestre successivo.

(Approvato).

Art. 31.

Le sovvenzioni volontariamente votate dai comuni e dalle provincie per le linee contemplate nella tabella annessa all'art. 2 sono integralmente devolute allo Stato.

In luogo però delle sovvenzioni, che riguardano la linea di cui al n° 8 della predetta tabella, è stabilito un concorso nella spesa di costruzione della somma di lire 10,745,000, da dividersi fra i corpi morali interessati colle norme di riparto fissate dall'art. 4.

Le sovvenzioni votate per le linee delle altre categorie sono parimenti devolute allo Stato fino alla concorrenza delle rispettive quote di contributo dovute a norma della presente legge.

Per sopperire al pagamento degli oneri predetti, le provincie e i comuni potranno valersi delle disposizioni di cui all'art. 28; e per il pagamento di quelli che riguardano le linee di cui nella tabella annessa all'art. 2, potranno valersi anche del termine indicato nell'art. 4.

(Approvato).

Art. 32.

Colla legge annuale del Bilancio di prima previsione del Ministero dei Lavori Pubblici, il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento un prospetto degli impegni da assumere e delle somme a stanziarsi per le singole categorie, col riparto per ciascuna linea.

(Approvato).

Art. 33.

Con legge speciale sarà provveduto alla costruzione della rete delle ferrovie secondarie della Sardegna da eseguirsi con metodi economici.

La detta legge sarà presentata al Parlamento entro un anno dall'apertura del pubblico servizio delle ferrovie in costruzione nell'isola di Sardegna per effetto della convenzione appro-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

vata con legge 20 giugno 1877, n° 3910, (serie 2).

(Approvato).

Art. 34.

Con legge speciale da presentarsi entro tre anni sarà provveduto alla costruzione fra Napoli e Roma di una diretta comunicazione ferroviaria, alla quale potranno coordinarsi le linee da Velletri a Terracina, e da Sparanise a Gaeta, fermo per la costruzione di queste due linee quanto è disposto nell'art. 5.

(Approvato).

Art. 35.

Il Governo è autorizzato a permettere temporaneamente, e per non più di 20 anni, che sulle ferrovie private si faccia il servizio pubblico, mediante l'osservanza delle norme e cautele che esso prescriverà, ed il pagamento delle tasse stabilite sui trasporti ferroviari per tutto ciò che concerne il servizio pubblico.

(Approvato).

Senatore TORELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore TORELLI. Mi permetto chiamare l'attenzione del signor Ministro dei Lavori Pubblici sopra un argomento già da lui toccato dietro domanda dell'onor. Relatore, ma così alla sfuggita, che mi prendo la libertà di richiamare di nuovo la sua attenzione per una specialità che presenta quell'argomento. Si è desso il sistema Agudio.

La proposta di voler provare la sua invenzione esce dall'ordinario per la ragione che si trova chiaramente indicata nella sua istanza al Ministero, e suona così:

« L'ing. Agudio si obbliga, a tutto suo rischio e pericolo, a costruire, nel termine di un anno, in conformità del progetto qui unito, un tronco di ferrovia a scartamento ordinario per superare il dislivello di 155 metri fra gli estremi della salita di Tivoli; salvo ad avere dallo Stato quelle maggiori facilitazioni sui trasporti, sui dazi d'entrata ed altro, che si accordano nelle concessioni governative ».

Non è certo il signor Ministro dei Lavori Pub-

blici, tecnico anch'esso e Deputato da tempo, che ha d'uopo di essere illuminato sul sistema Agudio e le sue vicende, e come conti anche successi; epperò dacchè assume a suo rischio e pericolo l'esperienza, parmi che possa meritare una risposta più speciale al suo caso.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ho già dichiarato al Senato, in occasione di un'osservazione fatta dall'onorevole Relatore sui sistemi economici, che intendevo compreso sotto questo titolo qualunque dei trovati attualmente noti, ed anche quelli che per avventura nei vent'anni in cui dovrà svolgersi questa legge potranno essere inventati. Tra questi sistemi economici vi ha quello dell'ingegnere Agudio. Io ho come l'onorevole Senatore Torelli una grande propensione a veder messo una volta in applicazione il sistema Agudio, perchè lo credo applicabile con sicurezza e con economia; ma più in là di questo non sarebbe lecito che potesse andare un Ministro dei Lavori Pubblici. Trattandosi di questioni eminentemente tecniche, il giudicare in quali circostanze possa essere un'applicazione diversa dall'ordinarie sarebbe, andare troppo in là, se fin d'ora il Ministro dei Lavori Pubblici dichiarasse che esso trova applicabile il sistema Agudio per un dato tronco di strade ferrate.

È vero che l'onorevole Torelli dice: ma il signor Agudio offre di fare a suo rischio e pericolo l'esercizio di un dato tronco di linea.

In quanto a questa proposta, che esiste già al Ministero, io naturalmente non posso che dichiarargli che la farò esaminare con tutta la benevolenza possibile; ma in quanto a dichiarare che proprio, unicamente perchè lo chiede e perchè ho grande stima dell'ingegnere Agudio possa fin d'ora promettere che sarà applicata in quel dato tronco, non credo che nemmeno l'onorevole Torelli lo richieda e lo pretenda da me. Credo pertanto che egli potrà starsene contento della dichiarazione che io ho la più grande propensione ad esaminare non solo, ma a fare esaminare colla massima benevolenza il sistema Agudio, per veder modo di renderlo applicabile.

Senatore TORELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore TORELLI. Ringrazio il signor Ministro delle dichiarazioni che volle dare. Certo che quando ci si pronuncia sì favorevolmente per

convinzione personale, rimettendo poi a tecnici speciali la soluzione de' quesiti su quanto si può fare e non può dipendere esclusivamente da lui, non può nel complesso dar prova maggiore di buona accoglienza alla mia raccomandazione.

PRESIDENTE. La discussione di questa legge è così terminata. La si voterà più tardi a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: Pagamento trimestrale della rendita consolidata al portatore e mista.

PRESIDENTE. Ora, viene il progetto di legge intitolato: Pagamento trimestrale della rendita consolidata al portatore e mista.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI dà lettura del progetto di legge.

(Vedi *infra*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

Senatore DE CESARE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DE CESARE. Io ho molti dubbî sull'utilità di questo progetto di legge e spero che l'onor. Relatore dell'Ufficio Centrale vorrà dileguarmeli.

Ecco cosa dice fra le altre la Relazione :

« La conversione, infatti, è puramente facoltativa: la legge non obbliga, ma permette ai possessori di titoli di rendita a rate semestrali pagabili all'interno e all'estero, di cambiarli nel nuovo titolo normale. Operata però la conversione per volontà e scelta del possessore, il nuovo titolo non potrà nuovamente mutarsi nel titolo vecchio pagabile fuori Stato: mancherebbe altrimenti lo scopo e la ragion della legge ».

Quando i poveri ingenui saranno andati a mutare i loro titoli da semestrali in trimestrali, e poi vorranno alienarli, il cambiavalute, cui si rivolgeranno, risponderà di certo che quello è un titolo che corre soltanto all'interno, e per conseguenza, essendo chiuso a questa specie di rendita pagabile a trimestre il libero mercato estero, essa non si può alienare che con qualche sacrificio.

E se la rendita, per esempio, sarà all'86, il

cambiavalute offrirà l'84 o l'83, ed anche meno; per cui col cambio della rendita semestrale in trimestrale il possessore del titolo, anziché vantaggio verrà ad averne danno. E non potrà neppure ricorrere al mezzo di ricambiare il titolo in semestrale, perchè ciò non si può fare; lo vieta la presente legge.

La facoltà adunque che gli si accorda di mutare il suo titolo da semestrale in trimestrale gli sarà di grave nocimento, poichè non potrà più escirne, e la prima volta che si spargerà la voce che il possessore del titolo rimane legato e non può più commutarlo, nessuno cambierà di certo i suoi titoli in rendita trimestrale, e per conseguenza la legge non avrà alcuno effetto.

Se il Relatore mi dirà delle ragioni da persuadermi in contrario, io voterò il progetto di legge; diversamente, siccome lo considero inutile o dannoso, dichiaro di non votarlo.

Senatore MAGLIANI, *Rel.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAGLIANI, *Rel.* Io avrei molte cose da dire, e come opinione mia personale, ed anche a nome dell'Ufficio Centrale in difesa del progetto; mi limiterò però a brevissime parole, perchè le osservazioni fatte dall'onorevole preopinante non riguardano che un punto solo.

Il Senatore De Cesare reputa vizioso questo progetto di legge, in quanto che, sebbene sia facoltativa e non obbligatoria la conversione nel titolo a rate trimestrali, pur non di meno, dopo fatta la scelta non si può più tornare indietro e cambiare nuovamente il titolo a rate trimestrali in titolo a rate semestrali. Ma così avviene in molti atti della vita civile, i quali da volontari divengono *ex post facto* necessari, e non vi è, massime nel caso presente, offesa ai principî di giustizia. Questa legge si propone scopi importanti di economia generale e finanziaria, e primieramente lo scopo di distribuire le rate della scadenza della rendita pubblica in modo più corrispondente ai bisogni dell'industria e del commercio. L'onorevole De Cesare, che è tanto innanzi nelle discipline economiche, rammenterà bene come, coll'aver concesso questo vantaggio, il Governo francese ha arrecato un beneficio grandissimo all'industria di quel paese, e ha conseguita maggior diffusione e maggior pregio della rendita.

Oltre a ciò questa legge si propone lo scopo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

di diminuire il pagamento del debito nostro all'estero. Ed io non ho bisogno di indicare qui per quali motivi sia desiderabile di raggiungere questo intento principalmente per un paese che sta ancora sotto il regime del corso forzoso e che non sa quando ne potrà essere liberato.

Del resto, la nostra rendita non è pagabile all'estero per effetto di disposizione legislativa organica. Se l'onorevole De Cesare scorre tutta la serie delle disposizioni delle nostre leggi sul Debito Pubblico egli non ne troverà alcuna che faccia obbligo allo Stato di pagare la rendita all'estero.

Avvenne però che quando si ebbe bisogno per l'emissione de' nostri prestiti di un largo concorso di capitali forestieri, fu necessario porre ne' titoli la condizione del pagamento secondo il cambio a Londra e a Parigi.

Ma prescindendo da questa speciale contingenza di fatto, sta per noi, come per tutti gli altri Stati, la regola che come il privato ha l'obbligo di pagare nel suo domicilio, così lo Stato ha l'obbligo di pagare nel Regno e nella valuta legale corrente nel Regno.

Intanto noi abbiamo una grande quantità della nostra rendita che è pagabile fuori Stato per quella contingenza speciale di fatti che ho accennato più sopra.

Qual è il nostro interesse? Quello di fare in modo che questa quantità del nostro debito all'estero scemi più che sia possibile e si accresca il più possibile la quantità che si paga all'interno.

Per raggiungere questo scopo, bisogna dare degli allettamenti, dei vantaggi a coloro che preferiscono al titolo pagabile all'estero il titolo pagabile esclusivamente all'interno. Un primo vantaggio è il pagamento trimestrale anziché semestrale. Altro vantaggio è il poter versare la cedola trimestrale invece della semestrale per pagamento delle imposte. Un terzo vantaggio è l'esenzione del diritto di bollo e della tassa di ricevuta.

Queste agevolanze potranno essere tali da spingere i possessori dei titoli a pagamento semestrale a convertirli in cartelle trimestrali.

Una volta però che accettano questi vantaggi è evidente che rientrano nella regola del pagamento nel Regno, e non possono più ritornare all'eccezione del pagamento all'estero.

È in ciò non può ravvisarsi offesa ai principi di giustizia. La conversione in origine facoltativa, diventa, dopo fatta, irrevocabile.

Io capisco il dubbio accennato dall'onor. Senatore De Cesare, che cioè forse pochi saranno indotti a chiedere la conversione del titolo semestrale in titolo trimestrale, e anche io divido in parte questo suo dubbio, perchè i vantaggi che si danno ai titoli trimestrali pel pagamento all'interno, non saranno forse sufficienti.

Questo dubbio è molto ragionevole, ma ad ogni modo non abbiamo ancora l'esperienza del fatto, e niente osta a che si faccia un primo tentativo in questa via che l'utilità nostra ci consiglia a percorrere.

Onde è che, sotto qualunque punto di vista, giuridico economico e finanziario, credo che il progetto di legge sia accettabile, e segni un progresso molto importante nella nostra legislazione.

Senatore DE CESARE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DE CESARE. Fra tutte le ragioni che così splendidamente ha esposto l'onorevole Senatore Magliani, Relatore dell'Ufficio Centrale, la sola che mi ha persuaso è quella di fare un esperimento. Si faccia, e aderisco al progetto di legge.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, la discussione generale è chiusa.

Si passa alla discussione degli articoli.

Il Senatore, Segretario, CHIESI legge:

Art. 1.

Per le operazioni di cambio di cui nella presente legge saranno emesse cartelle rappresentanti iscrizioni al portatore del Debito Pubblico consolidato del 5 e 3 per cento, che avranno una serie di cedole (vaglia o *coupons*) per il pagamento della rendita in rate trimestrali da effettuarsi nel Regno.

Le iscrizioni della rendita consolidata a pagamento trimestrale saranno fatte per le somme di cui all'articolo 7 della legge 4 agosto 1861, num. 174.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo articolo.

Se nessuno chiede la parola, lo pongo ai voti.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

Chi l'approva, sorga.
(Approvato).

Art. 2.

Le cedole trimestrali dei nuovi titoli emessi giusta l'articolo precedente saranno ricevute in pagamento delle imposte dirette dello Stato. Questo pagamento potrà farsi colle cedole relative al trimestre in corso e con quelle relative al trimestre successivo. Cesseranno di essere ricevute prima della loro scadenza le cedole semestrali delle altre cartelle al portatore del consolidato.

Nulla è innovato in quanto alle cedole delle iscrizioni miste.

(Approvato).

Art. 3.

Le cedole trimestrali scadute saranno accettate dagli uffici di posta stabiliti fuori dei capoluoghi di provincia, nei depositi che gli uffici medesimi ricevono a titolo di risparmio.

Il limite annuale di cui all'art. 4 della legge 27 maggio 1875, num. 2779, per i depositi nell'interesse di enti morali e di società di mutuo soccorso, è elevato a L. 5000, ed alla stessa somma è elevato il limite massimo dei depositi fruttiferi su qualunque libretto a cui si può giungere in cinque o più anni.

Le disposizioni relative ai depositi fatti nell'interesse di enti morali e di società di mutuo soccorso sono estese ai depositi fatti nelle cancellerie giudiziarie senza limitazione di somma.

(Approvato).

Art. 4.

Finchè non sia altrimenti disposto, le iscrizioni di rendita al portatore del debito consolidato a cedole semestrali potranno tramutarsi in iscrizioni a cedole trimestrali ed essere esenti dal pagamento della tassa di ricevuta e del diritto di bollo.

Le iscrizioni nominative e le iscrizioni miste del debito consolidato saranno pure esenti dal pagamento degli stessi diritti in occasione di tramutamento in iscrizioni al portatore dello stesso consolidato a cedole trimestrali.

(Approvato).

Art. 5.

Le iscrizioni della rendita consolidata al portatore a pagamento trimestrale potranno riunirsi, dividersi e tramutarsi in iscrizioni nominative o miste a pagamento semestrale. I titoli corrispondenti che si esibiranno all'amministrazione del debito pubblico per dette operazioni saranno esenti dalla tassa di ricevuta di cui al precedente articolo.

(Approvato).

Art. 6.

Decorso un anno dal giorno in cui andrà in vigore la presente legge, il tramutamento delle iscrizioni nominative o miste in rendita al latore non si farà che in cartelle a cedole trimestrali.

Le rendite nominative vincolate od ipotecate e quelle spettanti a persone amministrate potranno essere tramutate in cartelle al latore a cedole semestrali alla cessazione del vincolo o dell'ipoteca, e quando il titolare abbia la libera disponibilità delle rendite, se i titolari o gli amministratori ne facciano dichiarazione entro l'anno di cui sopra.

Senatore MAGLIANI, *Rel.* Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAGLIANI, *Rel.* Come l'onor. Ministro delle Finanze avrà veduto dalla Relazione, l'Ufficio Centrale non ha potuto non osservare che la locuzione dell'art. 6 del progetto di legge, quale fu votato dalla Camera dei Deputati, lascia qualche dubbio d'interpretazione, imperocchè, secondo le parole di questo articolo, parrebbe che gli amministratori delle rendite vincolate dovessero entro l'anno dalla pubblicazione della legge, dichiarare se intendono, alla cessazione del vincolo o della ipoteca, avere il tramutamento in cartelle al portatore con cedole semestrali, oppure trimestrali.

Questo rigore è sembrato all'Ufficio Centrale non giustificabile; imperocchè non si può pretendere che l'amministratore, il tutore, p. es., debba dichiarare entro l'anno dalla pubblicazione della legge quello che intenderà di fare il suo amministrato, il suo pupillo allorchè diventerà maggiore, e quello, in ogni modo, che potrà convenire di fare nell'epoca eventuale,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

e spesso anche lontana, della cessazione del vincolo della rendita.

E d'altronde se si concede un termine utile per avere il tramutamento in cartelle trimestrali o semestrali, è giusto che questo termine utile non decorra se non dal giorno in cui il titolare della rendita ne abbia la libera disponibilità, cioè dal giorno in cui comincia la possibilità legale di domandare il tramutamento. Quando si concede una facoltà di opzione entro un termine, è evidente che questo termine perchè sia utile deve decorrere dal giorno in cui nasce la possibilità di fare la scelta che la legge permette.

Sembrando all'Ufficio Centrale che questo e non altro abbia potuto essere l'intendimento della Commissione parlamentare nel proporre, e della Camera stessa nel votare l'art. 6, ha creduto, per evitare qualunque dubbio, di proporre all'approvazione del Senato un ordine del giorno che confida sarà accettato dall'onorevole Ministro delle Finanze.

Secondo quest'ordine del giorno, si dichiarerebbe che « l'anno utile per il tramutamento della rendita nominativa o vincolata in rendita al portatore pagabile a rate semestrali, non comincia a decorrere se non dal giorno in cui cessa il vincolo o l'ipoteca, e quando il titolare abbia la libera disponibilità della rendita ». L'Ufficio Centrale, mentre prega il signor Ministro di accettare l'ordine del giorno, è in dovere di dichiarare che laddove egli non lo accettasse, si riserverebbe di proporre al Senato un emendamento all'art. 6.

Senatore ERRANTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ERRANTE. Tutto ciò che ha detto l'onorevole Relatore riesce evidente; ma il dubbio sta se si possa coll'ordine del giorno proposto modificare le disposizioni dell'art. 6. Il dubbio c'è, e non è soltanto un dubbio ipotetico, è un dubbio fondato sull'espressione dell'articolo 6, che vuole e dice che la dichiarazione deve farsi « entro l'anno di cui sopra », cioè entro l'anno dalla pubblicazione della legge.

Nell'ordine del giorno si dice invece che l'anno debba computarsi dalla maggiore età o dal dì dello svincolo, e ciò è giustissimo. Si tratta dunque di voler dare un'interpretazione diversa e contraria da quella che è scritta all'articolo 6.

Ora, con un ordine del giorno ciò non è possibile. È una necessità che l'articolo venga modificato nel senso proposto dal Relatore.

Ho detto che non è possibile, perchè se v'è un dubbio nella legge, le interpretazioni delle leggi dubbie si fanno da entrambi i rami del Parlamento. Non può il Senato da sè solo, con una dichiarazione che ne muti il senso letterale, modificare, interpretandola, una legge.

Coll'ordine del giorno proposto si verrebbe a dare una durata al termine stabilito dall'articolo 6 diversa da quella prefissa.

La intelligenza data dal Relatore è giusta, e bisogna che l'anno scorra dal momento in cui avvenga lo svincolo, o si pervenga alla maggiore età; ma opino che ciò non si possa fare con un ordine del giorno.

Propongo adunque che invece di un ordine del giorno, si modifichi l'art. 6 della legge nei modi e termini indicati dall'onorevole Relatore.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Senatore Magliani.

Senatore MAGLIANI, *Relatore*. Alcuni nostri Colleghi non credono sufficiente l'ordine del giorno da noi proposto. Io sento il bisogno di giustificare l'opinione dell'Ufficio Centrale.

L'Ufficio Centrale ha letta la Relazione della Giunta della Camera dei Deputati e la discussione ivi seguita, e gli è sembrato che ne emergesse il concetto di accordare un anno utile dal giorno in cui cessasse il vincolo.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

Senatore MAGLIANI, *Relatore*. Posto ciò, e posta anche l'evidenza della cosa per se medesima, ha pure considerato che anche come è scritta la seconda parte di quest'articolo si può intendere nel senso dell'ordine del giorno dell'Ufficio Centrale.

Nella seconda parte di questo 6° articolo si dice: « le rendite nominative vincolate od ipotecate e quelle spettanti a persone amministrate potranno essere tramutate in cartelle al latore a cedole semestrali alla cessazione del vincolo o dell'ipoteca ».

Questa è una prima disposizione, la quale sta da sè, e sulla quale nulla è da dire. V'è poi una seconda e distinta disposizione, anche per se stante, concepita in questi termini: « e quando il titolare abbia la libera disponibilità delle rendite, se i titolari o gli amministratori

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

ne facciano dichiarazione entro l'anno di cui sopra ».

Il solo dubbio nascerebbe dalle ultime parole: *entro l'anno di cui sopra*, che è l'anno in cui va in vigore la legge. Ma l'anno di cui sopra si può intendere citato come semplice riferimento alla durata del tempo. Si può, seguendo lo spirito piuttosto che la parola, intendere nel senso più largo, più generale come l'anno utile di cui si è parlato nell'articolo precedente.

Io ho voluto dare queste spiegazioni per giustificare finché sia possibile l'opinione, sempre per altro dubitativa, dell'Ufficio Centrale; ma ritorno ancora a dire che, se il Ministro delle Finanze, di cui non abbiamo ancora udito l'opinione, ed il Senato non credessero sufficienti le spiegazioni date, l'Ufficio Centrale è pronto a proporre un congruo emendamento.

PRESIDENTE. Il Senatore Saracco ha la parola.

Senatore SARACCO. Io non ho che da dire una sola parola.

L'onorevole Ministro delle Finanze non ha più da spiegare la sua opinione. Egli l'ha spiegata chiaramente nella Relazione che precede la legge presentata al Senato. Forse che l'onor. Magliani non l'avrà letta, poichè si sarebbe probabilmente astenuto di proporre un semplice emendamento, ma in tutti i casi se ne persuaderà sicuramente quando io abbia data lettura delle parole scritte nella Relazione, che sono le seguenti:

« Una speciale disposizione di favore viene fatta, quanto al tempo, per le rendite nominative vincolate ed ipotecate e per quelle spettanti a persone amministrate, purchè i titolari o gli amministratori ne facciano dichiarazione entro un anno dal giorno in cui andrà in vigore la legge ».

Qui non è più il caso di sollevare una questione di interpretazione sopra il significato di un articolo di legge. Poichè il Ministro ha detto espressamente che l'anno utile decorre dal giorno della promulgazione della legge, è chiaro che egli non può accettare un ordine del giorno che contiene una interpretazione diversa ed opposta.

Per la qual cosa io, che pure voterò contro questa legge nella quale vedo un pericolo per l'avvenire del nostro credito, prego il Senato a voler deliberare il rinvio di quest'articolo all'Ufficio Centrale, affinché voglia esaminare

se non sia il caso di cambiare l'ordine del giorno in uno speciale emendamento.

Senatore MIRAGLIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Miraglia.

Senatore MIRAGLIA. Io mi associo all'opinione manifestata dal Senatore Errante, poichè si può discutere se convenga emendare l'articolo della legge che cade in quistione, ma non già, per via di un ordine del giorno, volere che abbia un significato diverso da quello che contiene. Gli ordini del giorno nei Parlamenti, accettati da un Ministero, sono atti politici che impongono al Ministero medesimo, ma non è atto politico la interpretazione della legge; e guai se passasse ad esempio che alla legge si dovesse dare il significato espresso in un voto politico.

Io adunque prego l'onor. Senatore Magliani di non insistere nel suo ordine del giorno, poichè diversamente sarei nel dovere di proporre la pregiudiziale sul medesimo.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Come il Senato sa, il padre naturale e legittimo di questo progetto di legge è l'onor. Senatore Magliani, il quale nella sua Relazione esprimeva quali erano gli intendimenti per i quali credeva necessario, e per lo meno utile, il provvedimento che si viene ad adottare col progetto stesso. Egli diceva, che era duplice il suo ordine di idee: offrire colle cedole trimestrali un mezzo migliore agli industriali e commercianti per le loro operazioni, e nazionalizzare il titolo creando un titolo interno meno oneroso alle finanze col pagare meno aggio all'estero. La Commissione designata dall'altro ramo del Parlamento a riferire su questo progetto di legge andò un poco più oltre; creò l'art. 6 che non era, per quanto ricordo, nel primitivo progetto ministeriale.

Quest'articolo come è concepito e come risulta dalla discussione seguita nell'altro ramo del Parlamento, evidentemente intende parlare di un anno dal giorno della promulgazione della legge; perciò le parole che testè ha letto l'e-gregio Senatore Saracco non sono che la riproduzione delle parole stesse dell'articolo.

L'art. 6 dice appunto:

« Decorso un anno dal giorno in cui andrà in vigore la presente legge, il tramutamento delle

iscrizioni nominative o miste in rendita al latore non si farà che in cartelle a cedole trimestrali.

« Le rendite nominative vincolate od ipotecate e quelle spettanti a persone amministrare potranno essere tramutate in cartelle al latore a cedole semestrali alla cessazione del vincolo o dell'ipoteca, e quando il titolare abbia la libera disponibilità delle rendite, se i titolari o gli amministratori ne facciano dichiarazione entro l'anno di cui sopra ».

A mio avviso, quest'articolo non può offrire materia a disputa se è approvato così come è concepito. E questo, ripeto, fu l'intendimento della Camera che aveva l'idea di favorire la creazione di detti titoli interni.

Sicché l'ordine del giorno, come lo proporrebbe l'Ufficio Centrale, non potrebbe essere da me accettato, in quanto che sarebbe la soppressione dell'articolo 6, la surrogazione di un altro concetto diametralmente opposto.

Ma, partendo da queste conclusioni, l'Ufficio Centrale proporrebbe un emendamento all'articolo, emendamento che già avrebbe voluto proporre, ma che non propose nella speranza di riparare con un ordine del giorno. Naturalmente l'Ufficio Centrale è nel suo diritto di proporre questo emendamento; ma solamente mi preme di fargli considerare che accettato il concetto della legge, accettati gli intendimenti rilevati nella prima Relazione ministeriale e nella Relazione della Camera dei Deputati, è naturale conseguenza che sia ritenuta utile la creazione di un titolo interno, e di corredarlo fino dalla sua culla di taluni speciali vantaggi. Se si è cercato con questi vantaggi di minorare la rendita all'estero e minorare l'aggio che grava il nostro bilancio, è naturale conseguenza ammettere che non si protragga al di là di un anno la facoltà di tramutare le iscrizioni nominative o miste in rendita al latore con cedole semestrali.

Ma l'Ufficio Centrale osserva che le persone amministrare non debbono soffrire pregiudizio dalla mancata dichiarazione dei loro amministratori. Io mi permetto di osservare che vi sono molti casi nei quali i minori ed altri enti amministrati subiscono il fatto dei loro tutori ed amministratori, e ne vengono pregiudicati, senza avere altro diritto che quello di rivolgersi ad essi per i danni ed interessi.

Certamente quando non si rinnova la iscrizione ipotecaria foss'anche di un milione chi ne risponde? Ne risponde il tutore al minore, ma di fronte al debitore l'ipoteca non esisterà più. Se il tutore trascura di fare un atto per interrompere la prescrizione di un diritto il più sacro, il più giusto, chi ne risponde? Il tutore di fronte al minore; ma il minore non potrà contro il terzo esercitare il suo diritto, non potrà esercitare quell'azione che per colpa del suo tutore fu prescritta. Ed io naturalmente parlo di quelle prescrizioni che non si sospendono durante il periodo della tutela.

Or dunque prego l'Ufficio Centrale di voler porre mente a questa considerazione: di guardare che la responsabilità è qui come in moltissimi altri casi, e si traduce per il tutore e per ogni altro amministratore a responsabilità sulla cauzione, alla quale perciò per legge civile è tenuto onde rispondere per tutti i casi; quindi questo sarebbe compreso fra gli altri.

In secondo luogo prego principalmente l'Ufficio Centrale e l'onorevole Magliani che fu l'autore di questo progetto, ed egli più che altri può dare ragione di esso e dei concetti ai quali egli s'ispirò prima di proporlo, di voler vedere se colle considerazioni per le quali il progetto fu fatto combini la disposizione, per effetto della quale il progetto potrebbe restare sospeso fino a venti anni, perchè andando nell'idea delle persone amministrare, il minore può essere dell'età di un anno e bisognerebbe aspettare vent'anni perchè divenisse maggiore.

Senatore VERGA. Sicuro.

MINISTRO DELLE FINANZE. Allora, se è questo il concetto dell'Ufficio Centrale, possono proporre un emendamento; io potrei dire di lavarmene le mani perchè non è mio il progetto, ma credo che tale concetto non combini col concetto generale del progetto stesso.

Gli onorevoli Senatori De Cesare e Saracco hanno già accennate le loro idee principali: su quelle si può discutere, essendo una questione grave quella di vedere se sia utile o no l'avere un titolo esclusivamente interno, ciò che forma oggetto dei primi cinque articoli di questo progetto di legge, che già furono per alzata e seduta votati dal Senato, il quale con ciò naturalmente dimostrò di riconoscerne i buoni effetti; ma non parmi, per le ragioni che ho dianzi accennate, che si possa discutere nella

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

questione messa avanti dall'onorevole Senatore Magliani a proposito dell'art. 6 che, secondo me, non presenta dubbi di sorta. In ogni modo si può sospendere la votazione, per riesaminarlo insieme all'Ufficio Centrale.

Senatore MAGLIANI, *Rel.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAGLIANI, *Relatore.* Prima di tutto devo dichiarare all'on. Ministro delle Finanze che io ho la paternità di questo progetto di legge, ma non dell'art. 6 come è formulato; imperocchè l'articolo 6, sul quale discutiamo ora, fu aggiunto dalla Commissione della Camera dei Deputati. Io ho bensì la paternità del concetto di questo progetto di legge in generale, e ne sono fiero; e sempre che venisse in discussione il concetto generale della legge, sono pronto a difenderlo e sostenerlo con tutte le mie forze.

Nè vale il dire che nelle condizioni in cui si trova il Senato, e colla calda stagione in cui siamo, non sia il caso di fare una larga discussione. La larga discussione si può sempre fare; e se per caso il Senato non la credesse possibile ora, la si potrebbe rinviare a tempo più opportuno, non dovendo la discussione mai essere nè troncata, nè abbreviata per qualsiasi ragione.

Ad ogni modo, se alcuno dei membri di questa Alta Assemblea manifestasse dei dubbi sul concetto a cui è informato questo progetto di legge, io sono pronto a discuterlo.

Venendo poi all'argomento speciale dell'articolo 6, io prego il Senato a considerare che le rendite nominative, delle quali qui si parla, sono sempre pagabili all'interno; e non è per ciò di esse che deve l'Amministrazione principalmente preoccuparsi, dovendosi invece preoccupare di quelle al portatore, che sono negoziabili tanto all'interno che all'estero.

Molto meno poi dobbiamo preoccuparci, mi permetta l'onorevole Ministro delle Finanze, delle rendite nominative vincolate, imperocchè per tutto il tempo che il vincolo dura non vi ha pericolo che siano tramutate in cartelle al portatore.

Nulla dunque importa che la dichiarazione del tramutamento si faccia prima o poi, dacchè durante il vincolo il tramutamento non è possibile.

Dunque l'osservazione fatta dal Ministro delle

Finanze, che cioè noi non raggiungiamo lo scopo della legge se vogliamo aspettare la cessazione del vincolo, non ha, parmi, valore pratico.

E non sembra neppure accettabile l'altro concetto che allorchè si tratta di rendita pupillare si può imporre al tutore l'obbligo di far la dichiarazione entro l'anno dalla pubblicazione della legge. Qui non si tratta di un atto di ordinaria amministrazione, da compiersi durante la tutela; ma di un atto che non può compiersi che alla cessazione della tutela stessa, e per volontà del pupillo diventato che sia maggiore.

Quindi se l'onorevole Ministro delle Finanze, come ha dichiarato, non crede di accettare l'ordine del giorno dell'Ufficio Centrale, ma intende l'art. 6 secondo la sua lettera, non secondo l'intelligenza nostra, l'Ufficio Centrale ritira la proposta, ma non può fare a meno di richiedere al Senato una congrua modificazione dell'articolo. Domando quindi a nome dell'Ufficio Centrale che la discussione sia sospesa e l'articolo rimandato all'Ufficio stesso per ulteriore studio e per introdurre quelle modificazioni che si stimeranno del caso.

PRESIDENTE. È proposto il rinvio dell'art. 6 all'Ufficio Centrale per un nuovo esame.

Chi approva questo rinvio, è pregato di sorgere.

(Approvato).

PRESIDENTE. Domando se abbiassi a proseguire la discussione degli altri articoli della legge.

Voci. No, no! È sospesa.

Senatore MAGLIANI, *Relatore.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAGLIANI, *Relatore.* A me pare che si possa andare avanti nella discussione perchè quest'articolo non si lega cogli altri.

PRESIDENTE. Se il Senato non ha difficoltà, si prosegue la discussione degli articoli.

Si dà lettura dell'art. 7.

Art. 7.

Alle rate trimestrali delle iscrizioni contemplate in questa legge e alle iscrizioni stesse sono applicabili le disposizioni dell'art. 37 della legge 10 luglio 1861, num. 94.

Chi approva questo articolo, è pregato di sorgere.

(Approvato).

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

Art. 8.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 250,000 per la fabbricazione delle cartelle al portatore a cedole trimestrali che sarà iscritta per metà nel bilancio del Ministero del Tesoro per il 1879 e per l'altra metà nel bilancio del 1880.

(Approvato).

Art. 9.

Con Decreto Reale sarà determinato il giorno dal quale questa legge diverrà esecutoria e saranno stabilite le norme occorrenti per la sua esecuzione

(Approvato).

Art. 10.

È derogato alle leggi precedenti in ciò che abbiano di contrario alla presente.

(Approvato).

PRESIDENTE. Ora verrebbe all'ordine del giorno il progetto di legge intitolato: Disposizioni intorno alla tassa di fabbricazione degli spiriti, della birra e della cicoria.

Alcuni Senatori avvertono che sarebbe meglio passare alla discussione del progetto di legge per l'approvazione della Convenzione monetaria del 5 novembre 1878 tra l'Italia, il Belgio, la Francia, la Grecia e la Svizzera, poichè le ratifiche della Convenzione debbono essere scambiate entro il mese corrente.

Interrogo il signor Ministro se abbia alcuna obiezione a che si discuta immediatamente la detta Convenzione.

MINISTRO DELLE FINANZE. Si può discuterla anche domani, poichè verremo sempre in tempo.

Discussione del progetto di legge: Disposizioni intorno alla tassa di fabbricazione degli spiriti, della birra e della cicoria.

PRESIDENTE. Dunque si procede alla discussione del progetto di legge: « Disposizioni intorno alla tassa di fabbricazione degli spiriti, della birra e della cicoria ».

Si dà lettura del progetto di legge.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Mi pare che si potrebbe forse tralasciare la lettura del progetto

di legge, e leggerlo poi alla discussione degli articoli.

PRESIDENTE. L'on. Senatore Brioschi propone che si passi alla discussione generale del progetto di legge senza farne la lettura preliminare.

Se non vi sono osservazioni, si passa alla discussione generale della legge.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Ho chiesto la parola per fare alcune raccomandazioni all'on. Ministro relative all'applicazione di questa legge. L'on. Ministro conosce al pari di me, senza dubbio, le gravi conseguenze di essa. Sa come me che varie di queste conseguenze sono venute da alcune modificazioni portate alla seconda parte della legge stessa che sta davanti a noi, altre per la separazione di questa parte dal progetto dell'altra che non abbiamo votato, e non voteremo in questo scorcio di sessione.

Quindi l'Ufficio Centrale aveva pensato se non era il caso di sospendere anche la discussione del presente progetto, e non si è arrestato che davanti alla considerazione del nesso esistente fra esso ed il trattato di commercio coll'Impero austro-ungarico.

La prima raccomandazione riguarda l'art. 5, nel quale è detto che la liquidazione della tassa sarà fatta ogni bimestre sulle riscossioni eseguite in media, e per la somma stabilita per la tassa di macinato.

Quindi si aggiunge: I fabbricanti daranno una cauzione corrispondente al presunto ammontare della tassa fra un pagamento e l'altro.

È evidente che la forma di questo articolo può ingenerare il dubbio che fosse proibito ad un fabbricante, il quale volesse pagare di volta in volta questa tassa, il poterlo fare, e che dovesse invece aspettare dopo i due mesi e dare perciò una cauzione.

È evidente altresì che per certe fabbriche una cauzione che comprende la tassa di due mesi sarà rilevante.

Non so anche se questa cauzione dovrà essere data o in danaro o in rendita pubblica, o se potrà stabilirsi altra forma meno onerosa.

In ogni modo basta enunciare questi dubbi per essere sicuri che il signor Ministro delle

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

Finanze vorrà dissiparli nel regolamento senza danno dei fabbricanti.

Una seconda raccomandazione riguarda l'applicazione ingiunta di tutti gli articoli del primo capitolo relativo alle *fabbriche di prima categoria*.

Non ci è dubbio che la legge, come è pubblicata senza la seconda parte, vale a dire senza l'aumento del dazio, è una legge che darà una scossa molto forte alle fabbriche e distillerie di prima categoria. Perciò raccomanderei al signor Ministro che nell'applicazione dei 5 o 6 articoli del primo capitolo del progetto voglia prendere quei temperamenti che possano diminuire il temuto perturbamento nell'industria, lasciando qualche tempo alle fabbriche perchè trovino modo di vincere le difficoltà che questa legge dovrà suscitare.

Aggiungerò infine che se si fosse potuto modificare il progetto di legge, l'Ufficio Centrale avrebbe proposto varî emendamenti al capitolo secondo, che riguarda le fabbriche di seconda categoria; ma la considerazione esposta più sopra prevalse nel consigliare al Senato l'adozione pura e semplice.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la facoltà di parlare.

MINISTRO DELLE FINANZE. Le osservazioni, o per meglio dire, le raccomandazioni fatte dall'onorevole Senatore Brioschi sono già contenute nella sua pregevole Relazione; e non posso dirgli altro che ne terrò conto nelle disposizioni regolamentari per quanto mi sarà possibile.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Ringrazio il sig. Ministro delle sue dichiarazioni.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola, la discussione generale è chiusa e si procede alla lettura degli articoli.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA legge:

Tassa sulla fabbricazione degli alcool.

Art. 1.

Per la determinazione della tassa interna sulla fabbricazione degli spiriti, saranno le fabbriche divise in due categorie. La prima categoria comprende le fabbriche in cui si adoperano l'amido e le sostanze amidacee (come i cereali, il riso, la

farina, le patate), i residui della fabbricazione o della raffinazione dello zucchero (melazzi ecc.), le barbabietole ed i tartufi di canna (topinambours). La seconda categoria comprende le distillerie dell'alcool dalle frutta, dal vino, dalle vinaccie, dal miele, dalle radici diverse e dalle altre materie non comprese nella prima categoria.

PRESIDENTE. Chi approva questo articolo, è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Fabbriche di prima categoria.

Art. 2.

L'esercizio delle fabbriche di prima categoria sarà soggetto alla vigilanza permanente della Finanza.

La quantità di prodotto sul quale graverà la tassa sarà determinata da un misuratore meccanico dell'alcool anidro, da applicarsi alla prima distillazione. Sarà dedotto dal primo accertamento il 10 per cento a titolo di abbuono per ulteriori cali e dispersioni.

Nel periodo del primo semestre dall'adozione della presente legge, in cui gli istromenti misuratori non saranno ancora in esercizio, non che durante il tempo delle riparazioni, il prodotto sarà accertato direttamente dagli agenti dell'Amministrazione.

(Approvato).

Art. 3.

È in facoltà dell'Amministrazione di eseguire a proprie spese quanto sarà necessario per applicare nelle fabbriche l'istromento misuratore, e di occupare senza indennità quello spazio che sarà stimato occorrente per l'adattamento e la vigilanza.

(Approvato).

Art. 4.

Ai contravventori alle disposizioni regolamentari intese ad assicurare la preservazione degli strumenti misuratori sono estese le pene stabilite dalla legge sulla tassa del macinato.

(Approvato).

Art. 5.

La liquidazione della tassa sarà fatta ogni bimestre. La riscossione sarà eseguita nei modi e colle forme stabilite per la tassa sul macinato.

I fabbricanti daranno una cauzione corrispondente al presunto ammontare della tassa tra un pagamento e l'altro.

(Approvato).

Art. 6.

Sul cereale estero distillato nelle fabbriche di prima categoria sarà restituito il dazio d'importazione, quando siano accertati: 1° la quantità di cereale effettivamente consumato per la distillazione; 2° il pagamento del dazio per una quantità non minore di quella distillata.

(Approvato).

Fabbriche di seconda categoria.

Art. 7.

Le fabbriche di seconda categoria pagheranno la tassa in ragione della produttività giornaliera dei lambicchi. Questa sarà determinata avuto riguardo alla capacità mediamente utilizzata di ciascun lambicco, alle materie da adoperarsi, ed al modo con cui ha luogo la distillazione, tenuto conto di tutte le circostanze che possono influire sulla quantità del prodotto.

(Approvato).

Art. 8.

L'ammontare della tassa per ogni giorno di lavoro sarà determinata dall'agente della finanza.

Contro questa determinazione il distillatore potrà appellarsi ad una Commissione circondariale composta di tre membri delegati, uno dall'Amministrazione finanziaria, uno dal Consiglio provinciale, ed uno dal Comitato agrario.

Dove non funzionino Comizi agrari, sarà chiamato a supplirvi il Consiglio comunale del Capoluogo di circondario.

Le quote così determinate resteranno immutate sino a quando, sia per iniziativa dell'agente di finanza, sia ad istanza del distillatore, non se ne voglia la revisione.

(Approvato).

Art. 9.

L'Amministrazione finanziaria od il distillatore possono rifiutare la determinazione della Commissione circondariale, e sostituire la vigilanza permanente esercitata a spese della parte che la richiede.

(Approvato).

Art. 10.

Sarà in facoltà dell'Amministrazione di applicare anche alle fabbriche di seconda categoria il misuratore meccanico, in conformità dei precedenti articoli 2, 3 e 4.

Applicato che sia il misuratore, il Ministro delle Finanze, inteso l'avviso del Consiglio Superiore dell'industria e del commercio, potrà aumentare la misura della deduzione di cui al suddetto art. 2 a titolo di abbono per maggiori cali e dispersioni.

(Approvato).

Art. 11.

Quando la distilleria consti di lambicchi la cui capacità complessiva non eccede i dieci ettolitri, e che sono destinati alla distillazione delle vinacce di uva e dei vini, la durata delle distillazioni, sia per giorni che per ore, sarà accertata dall'autorità comunale del luogo, osservate le formalità e cautele da prescriversi nel regolamento.

(Approvato).

Art. 12.

La liquidazione e il pagamento della tassa per le fabbriche di 2ª categoria saranno regolati nei modi e colle forme indicate nell'articolo 5 della presente legge.

Per le piccole distillerie, di cui al precedente art. 11, la liquidazione verrà eseguita alla fine della lavorazione, quando essa non ecceda il termine di un mese, in base all'accertamento dell'autorità comunale.

Gli esercenti di queste distillerie dovranno prestare all'autorità finanziaria una cauzione o fideiussione corrispondente alla tassa presunta sulla lavorazione effettuabile nel periodo dichiarato.

(Approvato).

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

Art. 13.

A titolo d'indennità, per le cure e le spese alle quali saranno soggetti i Comuni nell'adempimento della presente legge, sarà loro attribuita la metà della tassa riscossa nel loro territorio sui lambicchi, di cui all'art. 11.

(Approvato).

Disposizioni comuni.

Art. 14.

Il N. 5 della tariffa doganale è modificato come appresso:

5. a) Spirito puro in botti o caratelli per ettolitro L. 25
 b) Spirito dolcificato o aromatizzato, compreso il rhum, l'acquavite, ecc., in botti e caratelli » 50
 c) Spirito di qualsiasi sorta in bottiglie superiori a mezzo litro, ma non eccedenti il litro, cento » 50
 d) Spirito di qualsiasi sorta in bottiglie di mezzo litro o meno, per cento . . . » 30

(Approvato).

Art. 15.

Si determineranno per Decreto regio da presentarsi alla Camera:

- a) Le disposizioni atte a rimuovere i pericoli di frode alla finanza;
 b) I locali da fornirsi gratuitamente nelle fabbriche agli agenti incaricati della vigilanza permanente;
 c) La formazione degli inventari da farsi negli stabilimenti soggetti alla vigilanza permanente quando andrà in vigore la presente legge, e le norme per quelli successivi;
 d) Le scritture da tenere per la liquidazione della tassa;
 e) I criteri per la determinazione preventiva della tassa giornaliera commisurata alla produttività delle fabbriche di alcool, salva la liquidazione definitiva dopo gli accertamenti del servizio di vigilanza;
 f) Le dichiarazioni che i fabbricanti e pos-

essori di lambicchi dovranno presentare, e le cautele intese a prevenirne l'uso clandestino;

g) I modi da tenere per l'applicazione dello strumento indicato negli articoli 2 e 10;

h) Le discipline e le altre condizioni per la riscossione delle tasse, per la vigilanza, per le contravvenzioni e per le pene da applicarsi entro i limiti stabiliti dalla legge 3 luglio 1864, N. 1827 e del decreto legislativo 28 giugno 1866, N. 3018;

i) Le norme per la restituzione all'uscita dal Regno della tassa degli spiriti, tanto naturali, quanto sotto forma di liquori, di mosti e di vini conciatati, fissandone la misura in ragione dei otto decimi della tassa stessa;

l) Il metodo da seguire per ridurre il peso degli spiriti importati dall'estero in misura di capacità, e per determinare la tara delle botti;

m) Le norme per l'accertamento della durata delle distillazioni nei lambicchi indicati dall'art. 11 per parte degli agenti della finanza nei casi in cui, non ostante diffidamento, l'autorità comunale non adempia il suo compito.

(Approvato).

Art. 16.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 50 mila, che verrà iscritta nella parte straordinaria del Bilancio del Ministero delle Finanze in apposito capitolo colla denominazione: *Applicazione dei misuratori alle distillerie.*

(Approvato).

Tassa sulla fabbricazione della birra e della cicoria.

Art. 17.

La deduzione sulla misura fatta al rinfrescatoio, prescritta dall'art. 6° della legge 3 giugno 1874, n° 1950, per la riscossione della tassa di fabbricazione sulla birra, è stabilita al 12 per cento. Il limite minimo dei gradi, ai quali si applica la tassa, è ridotto ad otto.

Ai cereali adoperati nella fabbricazione della birra saranno applicate le disposizioni contenute nell'art. 6° della presente legge.

(Approvato).

Art. 18.

Quando per la fabbricazione della birra si

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 LUGLIO 1879

faccia uso di estratti, o di sostanze zuccherine per le quali non sia applicabile il rilievo della quantità e dei gradi nel rinfrescatoio, è riservata al Governo la facoltà di stabilire per Decreto Reale le norme per la commisurazione della tassa nei limiti portati dall'art. 6° della legge 3 giugno 1874, n° 1952, e dall'art. 17 della presente legge.

(Approvato). •

Art. 19.

Per le piccole fabbriche di prodotti assimilati alla cicoria preparata, il Governo potrà riscuotere la tassa stabilita dalla legge 3 giugno 1874, n° 1950, mediante speciali convenzioni della durata non maggiore di un anno.

(Approvato).

Disposizioni generali.

Art. 20.

Restano in vigore le disposizioni non derogate dalla presente legge; ed è richiamato in vigore il comma 3° dell'art. 7 della legge 11 agosto 1870, n° 5784, Allegato L.

(Approvato).

PRESIDENTE. Ora deve aver luogo la votazione per squittinio segreto dei due progetti di legge oggi votati, cioè:

Progetto di legge relativo a provvedimenti per costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno;

Disposizioni intorno alla tassa di fabbricazione degli spiriti, della birra e della cicoria.

Si procede quindi all'appello nominale.

(Il Senatore, Segretario, Casati fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno per domani.

Discussione dei seguenti progetti di legge:

Convenzione monetaria fra l'Italia, il Belgio, la Francia, la Grecia e la Svizzera del 5 novembre 1878, e Atto addizionale del 20 giugno 1879;

Proroga e denuncia dei trattati di commercio e di navigazione;

Disposizioni relative al Bilanci ed al patrocinio dell'Amministrazione del fondo per il culto;

Esenzione daziaria dei materiali occorrenti alla costruzione di galleggianti;

Bilancio definitivo di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno 1879;

Pagamento trimestrale della rendita consolidata al portatore e mista.

La votazione è chiusa.

Si procede allo spoglio delle urne.

Risultato della votazione.

• Provvedimenti per costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno:

Votanti	75
Favorevoli	60
Contrari	15

(Il Senato approva).

Disposizioni intorno alla tassa di fabbricazione degli spiriti, della birra e della cicoria:

Votanti	75
Favorevoli	65
Contrari	10

(Il Senato approva).

Ho già letto l'ordine del giorno per la seduta di domani, che si terrà al tocco.

La seduta è sciolta (ore 5 1/2).