

## LXXIV.

## TORNATA DEL 22 GIUGNO 1888

## Presidenza del Vice-Presidente TABARRINI.

**Sommario.** — *Sunto di petizioni — Congedo — Presentazione dei seguenti progetti di legge: 1. Approvazione di una convenzione con la Società Peninsulare ed Orientale per un regolare servizio quindicinale fra Venezia ed Alessandria d'Egitto; 2. Aumento di fondi per completare la bonificazione idraulica dell'Agro romano; 3. Modificazioni alla legge postale — Proroga del mandato degli Uffici — Discussione del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1888-89 — Osservazioni dei senatori Zini, Rossi A. e Cavallini — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Presentazione di due progetti di legge, l'uno per autorizzazione di prelevamento dal fondo di riserva della somma necessaria per provvedere a spese occasionate dai danni del terremoto in Liguria e dallo sgombero straordinario di nevi lungo le strade nazionali; l'altro per maggiori spese per lo approvvigionamento di carbon fossile sull'esercizio finanziario 1887-88.*

La seduta è aperta alle ore 3 e 1/2.

Sono presenti i ministri della marina, dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio.

Il senatore, segretario, VERGA C. dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

**Atti diversi.**

Lo stesso senatore, segretario, VERGA C. legge quindi il seguente sunto di petizioni:

« N. 42. Il cardinale Guglielmo Sanfelice, arcivescovo della diocesi di Napoli, ed altri 99 tra arcivescovi, vescovi ed ordinari di diverse diocesi delle provincie napoletane fanno istanza perchè nel nuovo Codice penale non vengano approvate le disposizioni riguardanti i ministri del culto.

« 43. Il cardinale Gaetano Alimonda, arcivescovo della diocesi di Torino, e 26 altri vescovi di altre diocesi del Piemonte... (Identica alla precedente).

« 44. Il vescovo di Padova Giuseppe Callegari a nome dei vescovi delle altre diocesi venete... (Identica alla precedente).

« 45. Il vescovo di Pavia con 18 altri ecclesiastici della stessa diocesi... (Identica alla precedente).

« 46. L'arcivescovo di Modena e i vescovi di Carpi, Piacenza, Reggio-Emilia, Parma, Guastalla, Borgo San Donnino, Massa ed Argo... (Identica alla precedente).

« 47. Monsignore Elverio Mariano, arcivescovo di Spoleto, anche in nome dei vescovi della diocesi dell'Umbria... (Identica alla precedente).

« 48. Il canonico Giacomo Merizzi, vicario capitolare della cattedrale di Como... (Identica alla precedente).

« 49. Il vescovo di Brescia con dieci canonici della diocesi... (Identica alla precedente).

« 50. Il cardinale Domenico Agostini, patriarca di Venezia, a nome anche di tutti i vescovi suffraganei della provincia ecclesiastica veneta... (Identica alla precedente).

« 51. Monsignor Domenico Bucchi-Accica, vescovo di Norcia... (Identica alla precedente).

« 52. L'arcivescovo di Firenze e gli arcivescovi, vescovi e ordinari delle provincie toscane... (Identica alla precedente).

« 53. Luciano Saraconi, vescovo di Epifania... (Identica alla precedente).

« 54. Il parroco e nove sacerdoti della parrocchia di San Dionigi di Vigevano... (Identica alla precedente).

« 55. Il vicario capitolare della cattedrale di Foligno... (Identica alla precedente).

« 56. L'arcidiacono Giovanni Pronni, vicario generale, e parecchi sacerdoti della diocesi di Pavia... (Identica alla precedente).

« 57. Monsignor Vitale Galli, vescovo di Narni... (Identica alla precedente).

« 58. Il parroco e cinque sacerdoti della parrocchia di San Cristoforo di Vigevano... (Identica alla precedente).

« 59. Monsignor arcivescovo di Sassari e dieci altri vescovi delle diocesi di Sardegna... (Identica alla precedente).

« 60. Monsignor Egidio Mauri, vescovo di Rieti, a nome dell'episcopato dell'Umbria... (Identica alla precedente).

« 61. Monsignor arcivescovo della diocesi di Udine... (Identica alla precedente).

« 62. Monsignor Galdi Federico, vescovo di Andria... (Identica alla precedente) ».

PRESIDENTE. Queste petizioni saranno trasmesse alla Commissione già nominata per l'esame del Codice penale.

Il senatore Marescotti domanda un congedo di un mese per motivi di salute. Se non vi sono opposizioni, il congedo s'intende concesso.

#### Presentazione di progetti di legge.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di

legge già approvato dall'altro ramo del Parlamento per l'approvazione di una convenzione colla Società Peninsulare ed Orientale per un regolare servizio quindicinale fra Venezia e Alessandria d'Egitto.

Parimente ho l'onore di presentare al Senato il progetto di legge già approvato dalla Camera dei deputati che concerne l'aumento di fondi per completare le bonificazioni idrauliche dell'Agro romano.

Finalmente ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge già approvato dalla Camera dei deputati per modificazioni alle leggi postali.

Prego l'onorevole presidente a consentire che i due primi progetti sieno inviati alla Commissione permanente di finanza.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della presentazione dei tre disegni di legge testè nominati, i quali saranno stampati ed il terzo verrà trasmesso agli Uffici. Quanto ai primi due: « Convenzione colla Società Peninsulare, ecc. » e « Aumento di fondi per completare le bonifiche dell'Agro romano », l'onorevole ministro domanda che sieno trasmessi alla Commissione permanente di finanza.

Se il Senato non ha obiezioni a fare, il voto del signor ministro sarà esaudito.

#### Proroga del mandato degli Uffici.

PRESIDENTE. Debbo ora avvertire il Senato che domani scadrebbero gli uffici come sono ora composti. Secondo una consuetudine ormai invalsa, nell'ultimo della sessione non si suol fare l'estrazione, ma col consenso del Senato gli Uffici come sono rimangono fino al termine della sessione.

Ora domando al Senato se vuole continuare in questa consuetudine, o se vuole che si rinnovino come porterebbe il regolamento.

Se non vi è nessuno che faccia obiezione s'intenderà approvata la proposta di continuare cogli Uffici come sono ora composti.

Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1888-89 » (N. 30).

PRESIDENTE. Si passa alla discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa

del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1888 89 ».

Prego il senatore segretario Cencelli di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, CENCELLI dà lettura del progetto di legge.

(V. stampato N. 80).

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

Il senatore Zini ha facoltà di parlare come primo iscritto.

Senatore ZINI. Non preoccuperò di molto la discussione: ma giovandomi della osservanza che permette in occasione della discussione del bilancio accennare alle questioni che più o meno si attengono ai servizi in questo compresi, mi farei lecito ricordare come qualche tempo addietro (forse tre anni), appunto nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, io facessi rimozioni della necessità, anzi dell'urgenza di disciplinare e di ordinare un importantissimo servizio pubblico che progredisce sempre in aumento e che è ormai parte principalissima nel diritto pubblico; cioè la viabilità per le tramvie.

Toccando appena di questo argomento lo volli raccomandare anche al ministro dell'interno, perchè si trovano particolarmente impegnate le Amministrazioni dei comuni e delle provincie. Accennando quindi agli inconvenienti che si verificavano e si verificano, perchè non disciplinato ma esercitato a discrezione, rilevai come molte concessioni fossero state date con più facilità che avvedimento; rilevai, in particolare, del suolo stradale e provinciale concesso colà dove la sezione stradale era già scarsa ed angusta pel movimento della viabilità ordinaria.

E così toccando dei vari inconvenienti, attestai, mi si passi l'espressione, come il diritto privilegiato sopraffacesse molte volte il diritto comune. In quell'occasione il ministro che sosteneva al dicastero dei lavori pubblici, fece giustamente osservare che, trovandosi in quel momento il Ministero, come si dice, in crisi, a lui ministro dimissionario non era più lecito prendere impegni formali.

Riconosceva per altro la gravità della questione; riconosceva che forse si era in ritardo di un provvedimento necessario ed urgente, il quale per verità era già stato proposto per un

disegno di legge che venne a preferenza presentato al Senato. Ma trascurato, forse di proposito, fu poi seppellito nel rinnovamento della sessione. Il ministro d'allora promise di provvedere se per avventura egli restasse al governo del dicastero; ma, comunque, lasciò intendere di tenersi sicuro che il suo successore avrebbe certamente provveduto.

Sono scorsi già tre anni, e mi pare che a questo servizio siasi nè punto nè poco provveduto. Per tanto mi sono fatto lecito di ricordarne; spero dalla cortesia dell'onor. ministro dei lavori pubblici una dichiarazione la quale conforti a bene sperare che questo servizio sarà quanto prima ordinato per legge in modo che il diritto comune non sia più oltre sopraffatto da un altro diritto che si può dire privilegiato, o che certamente tutto speciale deve essere all'altro subordinato.

E poichè ho la parola, ed ho toccato di questione di servizio pubblico, ne toccherei anche di un altro che presso a poco è nelle stesse condizioni. Parmi egualmente di necessità, e forse anche di urgenza, il provvedere a regolare e a disciplinare le industrie elettriche applicate ai servizi pubblici; e in particolare, anzi in modo particolarissimo, ai telefoni. Ma vi comprendo eziandio qualche altro, come le illuminazioni delle città e dei luoghi pubblici a luce elettrica. Di tutti questi servizi si può dire, per ora almeno, che *per Ausoniae fines sine lege vagantur*.

Io credo sia necessario ed urgente provvedervi, se non vogliamo rimaner secondi a tanti altri Stati nella via del progresso civile.

Se l'onor. ministro sarà così cortese di dare assicurazioni che a questo si pensa, io non insisterò d'avvantaggio sull'argomento, affidandomi alla sua ben nota solerzia e sollecitudine operosa.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore A. Rossi.

Senatore ROSSI A. Scorsi già tre anni d'esercizio ferroviario convenzionato, e quietati, se non pacificati gli animi, sentendo io il bisogno di muovere alcune osservazioni all'onor. ministro dei lavori pubblici, ed a fargli vivissime raccomandazioni toccanti l'organismo delle nostre tariffe ferroviarie, io non ho saputo trovarci altra sede che questa della discussione generale del bilancio dei lavori pubblici.

Io sperava che la relazione della Commis-

sione permanente di finanza mi desse un addebitato, ma l'illustre relatore ne ha fatto una relazione veramente matematica.

Io sperava che venisse sottoposto al Senato il bilancio delle strade ferrate, ma mi venne detto che si dovrà cercarlo più tardi nel bilancio del Ministero del tesoro. Alla quale cosa pensando io credo che saremo condotti in avvenire, ed in questo mi conforta anche il tenore della relazione dell'onor. Brioschi, chè se di un nuovo Ministero sorgesse il bisogno, piuttostochè ad un Ministero di poste e telegrafi, occorrerà pensare a un Ministero delle strade ferrate.

Si ha un bel da fare a staccare la spesa delle nostre ferrovie dal bilancio dello Stato.

Si dice che sono spese produttive, che sono capitali a frutto; ma ciò è vero solo in parte: può essere anche un'illusione volontaria che ci facciamo onde non essere spaventati dalla cifra del preventivo generale; fatto è che la spesa delle strade ferrate poi entra nel bilancio dello Stato, quando esse vengano capitalizzate.

Lo Stato da noi è il grande costruttore, quindi è anche il più caro, e non può contarsi nelle condizioni nostre sopra le private iniziative.

Nel 1885 il Governo ha assolto e provincie e comuni di quattro quinti dell'aliquota, che loro era riservata nella costruzione delle ferrovie.

Frattanto il Ministero dei lavori pubblici ne è come assorbito, ed il primo ad esser tale è il ministro, poichè vi hanno necessità ineluttabili che piegano la sua proverbiale rigidità.

Relatore dell'Ufficio centrale del Senato per la legge sugli stanziamenti delle ferrovie nel 1879, egli diceva allora non doversi oltrepassare nei nostri bilanci la somma di 60 milioni annui in costruzioni ferroviarie. Siamo già adesso a 114. Io credevo che fossero di più; ma il grosso è alle porte; sta nei provvedimenti ferroviari, che presto compariranno innanzi al Parlamento.

L'onor. Saracco vorrà usarmi benevolenza.

Propugnando le sorti dell'economia nazionale, io ritengo di essere il primo amico della finanza dello Stato.

La finanza nel 1885 preoccupò il Governo quando propose le convenzioni ferroviarie, e quando se ne discusse l'esercizio fu ancora la

finanza che fece tenere rigido il Governo sull'altezza delle tariffe.

Tariffe alte, fu il principio dominante nelle discussioni del 1885. Non ci siamo potuti ispirare agli esempi del Belgio e della Germania, ed ai profitti di quelle ferrovie dovuti a più moderate tariffe.

Il Belgio, che non fa 6 milioni di abitanti, ne trasporta 40 milioni nelle sue ferrovie; noi che giungiamo a 30 milioni di abitanti, di poco oltre passiamo i 30 milioni di passeggeri in trasporto.

L'onor. Genala a sostenere le alte tariffe metteva innanzi lo spauracchio di nuove imposte; l'onor. Magliani diceva al Senato queste precise parole: « Una sola cosa è vera: le convenzioni giovano al credito, giovano al bilancio ». Ma, e lo sviluppo economico di cui le ferrovie sono i fattori principalissimi? « Lo avremo dopo pagati i debiti », rispondeva l'onorevole Magliani.

L'onor. Grimaldi, che con piacere vedo presente a questa discussione, anch'egli diceva: « Le alte tariffe sono un cespite di entrata ».

Le strade ferrate meridionali che pure riposavano sopra moderate tariffe, ed in provincie relativamente poco industriali, facevano ottimi affari, mentre l'Alta Italia e le Romane, con tariffe più alte e in regioni più industri, andavano in malora.

Non minor timore ebbe l'onor. Saracco, come relatore dell'Ufficio centrale; ed il senatore Brioschi pure diceva che le convenzioni ferroviarie soddisfano a bisogni reali. Così da tutti si riteneva che dalle tariffe alte dovessero aversi introiti alti.

Questa è, infatti, la teoria dominante nella nostra politica finanziaria. È buona politica?

L'altro giorno io ebbi occasione di dubitarne nell'alta aliquota degli spiriti; ma poichè qui si tratta dei lavori pubblici, noi l'applichiamo quella teoria a non diminuire il francobollo postale e la tassa telegrafica. Alle finanze poi la pratichiamo nella tassa di ricchezza mobile; ed io credo che la vera causa per cui la tassa di ricchezza mobile non frutta quanto dovrebbe sia l'altezza della aliquota.

Ma avvi una cosa di singolare, ed è che noi a questa teoria rinunciamo quando si tratta dell'estero.

Io non ho avuto il tempo di domandare al

ministro dei lavori pubblici come procede l'impresa dei pacchi postali. Io so che ora prendono un grande sviluppo e soprattutto in quest'epoca di falsi certificati di origine, i pacchi postali assumono, ripeto, una speciale importanza.

Vengo a sapere che a Napoli dove entravano ordinariamente 180, 190 pacchi postali al giorno, oggi si arriva quasi a mille; e si sono dovuti portare da quattro a dodici gli impiegati per quel servizio.

In addietro io intesi che cotesto servizio, specialmente colle consegne a domicilio, sia una grave passività per il Governo; il ministro ne saprà meglio certamente di me.

Intanto nella persuasione dell'efficacia delle alte tariffe, noi fummo tratti, quando si fecero le convenzioni, ad imitare piuttosto le tariffe e le tradizioni dell'Alta Italia, che aveva un esercizio di grande *exploitation* sul paese, alle tariffe e alle tradizioni delle ferrovie Meridionali, le quali avevano carattere e simpatie nazionali. Ci vorrà molto ad estinguere quello spirito assoluto, fiscale, imperativo, che nelle ferrovie dell'Alta Italia ha lasciato il signor Amilhau, il cui ultimo pensiero era l'industria nazionale, perchè importava di Francia perfino i bottoni degli inservienti della ferrovia.

Ebbene sono passati tre anni, e dappertutto ribassano le tariffe ferroviarie, o direttamente o indirettamente.

Ogni apertura di linea segna nuovi ribassi; qua è la meccanica che si perfeziona, là è l'economia di processi che ha di conseguenza il risparmio di personale; i carboni ribassano e cresce di rimbalzo il movimento di passeggeri e di merci.

Dal 1874 al 1885 noi eravamo immobili nelle nostre tariffe. Ma allora col principio che le alte tariffe giovassero alla finanza, il Governo ne ha aumentato 900 voci; sovra alcune altre, è vero, ha anche praticati dei ribassi, ma furono ribassi larvati, inaspriti da condizioni di limiti di peso, di volume, di percorrenza, non facili, diminuita la responsabilità dei vettori; e, se mi si permette la parola, cristallizzato il sistema delle zone e via dicendo.

Ora io non nego che dalle strade ferrate costruite dallo Stato si deve attendere un reddito di finanza. Possono le ferrovie esserne fat-

tori sì, ma non congegni, a base di mera speculazione.

Fattori indiretti, giovandosi delle strade ferrate per promuovere la prosperità, la ricchezza pubblica, la produzione nazionale, e così accrescere per la via più sicura le entrate dello Stato.

Lo Stato non deve essere industriale, sia pure, ma nemmeno azionista, nemmeno accollandante.

Non dimentichiamolo, le strade ferrate sono uno dei principali servizi pubblici.

Nelle discussioni del 1885 - e lì fu l'errore principale - il Governo per bocca dell'onorevole Genala si studiò di separare l'uno dall'altro i due concetti: ferrovie e dogane.

Affermò che erano due cose di diversa natura le convenzioni ferroviarie ed i trattati di commercio. Ripeto che fu un grande errore, perchè il connubio loro ci è imposto, assolutamente imposto, dall'economia moderna.

Da 20 anni in qua le tariffe ferroviarie sono occupate a demolire i congegni delle tariffe doganali in tutto il mondo.

Ma che altro è principalmente la concorrenza indiana, la concorrenza americana, se non che una questione di noli, una prontezza di resa?

Una percentuale maggiore o minore di tariffa doganale come può far vivere od uccidere un'industria, così le tariffe ferroviarie possono dare la vita o la morte a diversi centri industriali, specie nei prodotti di gran peso e di poco valore, dove il prezzo del trasporto è dominante.

Vi sono dei raggi commerciali comandati o annichiliti dalle tariffe ferroviarie.

Chi non ricorda le grandi rivoluzioni economiche che ha prodotto la scoperta del Capo di Buona Speranza?

Quella scoperta ha segnato la decadenza della repubblica di Venezia, e noi assistiamo, ed assisteremo ai grandi spostamenti prodotti dai tagli moderni degl'istmi.

Ora più che mai le necessità politiche s'intrecciano colle necessità economiche; la politica ferroviaria è divenuta quasi più importante della politica doganale: si può dire che sono due faccie dello stesso prisma. Tale è difatti il maneggio delle tariffe ferroviarie, ad esempio, nelle mani di Bismarck.

Che importa lo stabilire dei dazi ad un dato

prodotto, supponiamo del 25 %, quando l'estero, ribassando i noli delle tariffe ferroviarie del 50 %, del 100 %, lo può introdurre a prezzo enormemente basso ed invece che in un mese, come altre volte avveniva, consegnarlo in tre giorni!

Ciò malgrado, la comune delle ferrovie europee, le quali praticano tariffe a prezzi miti, rendono da 70 a 100,000 lire al chilometro, mentre le nostre due reti principali danno una media di circa 23,000 lire, e colle reti inferiori poi scendiamo a 8000 e andiamo giù fino intorno alle 3000.

Noi abbiamo speso invece 200 milioni nei valichi alpini. Ci siamo curati più presto dei valichi alpini che non di forare gli Appennini. Del pari abbiamo spesi 70 milioni nei porti; ma che avvenne? Fummo mistificati dalle tariffe estere che hanno soppresso le distanze alle quali noi credevamo di contrapporre i nostri tunnels.

Chi trasse maggior vantaggio dalla foratura del Gottardo se non la Germania e la Svizzera?

Che cosa poté fare l'Italia pei servizi cumulativi colla Germania, col Belgio, coll'Olanda?

Di questi due quasi non se ne parla, e così avviene che un vagone completo di 5000 chilogrammi di parti di macchine che muove da Anversa a Vicenza per Modane, sono 1408 chilometri, costa 71 lire e 12 centesimi. Mentre lo stesso tragitto da Anversa a Vicenza per il Gottardo, per la via di Chiasso, sono 1237 chilometri, pagasi 72 lire e 3 centesimi. Onde io mi domando: Valeva la pena allora di forare il Gottardo?

E dei casi come questi potrei citarvene parecchi.

Doppiamente dannoso, poi, quando c'è la mancanza di reciprocità. Perchè noi vediamo nell'Austria-Ungheria praticarsi prezzi vilissimi sulle loro ferrovie per l'esportazione dei prodotti ungheresi, dei grani, dei semi oleosi e delle farine che si mandano in Italia. Ma credete voi che si praticino gli stessi prezzi ai generi italiani che vadano in Ungheria? Niente affatto.

L'ultimo trattato coll'Austria-Ungheria è legge di Stato e va rispettato; io non ci ho dato il voto perchè l'ho considerato dannoso. Malgrado questo, lo si è peggiorato con delle nuove concessioni di tariffe ferroviarie, e mentre si introducono milioni e milioni di legname in Italia

in tutte le forme gratuitamente, si è inoltre ribassato il nolo delle nostre ferrovie come segue: da Pontebba in Ancona da L. 23 80 a 18 71; da Pontebba a Roma, da 30 81 a 28 86; da Pontebba a Terni, da 28 77 a 26 05. E non è singolare che le tariffe alte si riservino per l'interno? Io domando all'onorevole Saracco se gli pare che noi sappiamo usare la grand'arme delle tariffe differenziali. Si direbbe che non le sappiamo nemmeno concepire; ed invece siamo vittime delle tariffe differenziali estere.

Tutti questi inconvenienti possono dipendere e forse dipendono dalla indeterminatezza dei rapporti che sono necessari fra le strade ferrate e lo Stato, fra le strade ferrate convenzionate e le strade ferrate secondarie, tra le ferrovie in genere e i servizi marittimi sovvenzionati dallo Stato; ma principalmente da tutti questi fattori nei rapporti colla economia nazionale. Se vivono indipendenti, lo scopo supremo manca; non ci può essere questo genere di repubblica in un servizio pubblico.

E d'altronde chi mi narra, ed io ne son testimonia, la *via crucis* delle ferrovie che non sono convenzionate anche dopo i riscatti?

La legge del 1885 le ha dimenticate, e così a tutte le ferrovie si sono imposte le tariffe e i regolamenti delle due grandi reti.

Ma nei servizi cumulativi non si sono addizionate le distanze. È monco, è subbiettivo il servizio; le vie più brevi pagano come le vie più lunghe; si contrastano gli orari, gli approdi, ecc., ecc., quasi quasi, da dirla l'antropofagia economica delle strade ferrate. Ma, domando io, o che non siamo tutti cittadini di uno stesso paese?

Quelle tre ingenuie provincie venete hanno perduto il 40 per cento nel riscatto. Ecco cosa è valsa loro l'iniziativa privata a costruirsi le ferrovie.

Ma io passo avanti; io non intendo punto di incriminare a quest'ora le convenzioni ferroviarie; a me preme conservare integra l'autorità e i diritti dello Stato, perchè nello Stato io mi figuro tutto il complesso della pubblica economia.

Io non adoro lo Stato, ma per me lo Stato è la sintesi, ed immagine della pubblica economia.

Ora, quando io vedessi il ministro dei lavori pubblici farsi moderatore fra le due grandi

Compagnie che adoprano questo servizio pubblico delle ferrovie, gli direi: guardate di non uscirne colla peggio.

Gli accordi onesti non sempre sono nella natura stessa delle cose.

È legge universale che i due finiranno per intendersi se non vi è lo Stato che tenga accesa la lotta.

Ma se lo Stato teme che la finanza ne scapiti, avrà il malanno e l'uscio addosso, non farà la finanza, non la farà almeno in quella misura e con quella dignità a cui ha diritto; ma soprattutto mancherà all'ufficio del servizio pubblico.

Anche colle convenzioni ferroviarie lo Stato ha dei diritti naturali: l'igiene, la sicurezza, lo stesso progresso tecnico a cui di necessità deve partecipare per la sua percentuale, danno allo Stato degli speciali diritti che esso deve esercitare in tutta la pienezza della sua autorità.

L'onor. senatore Brioschi, il quale, pure votando le convenzioni ha detto che egli si tiene sempre pronto a rivendicare i diritti dello Stato, quando venissero toccati; meco accennava l'altro ieri al *Comité technique des chemins de fer* come esiste in Francia, il quale sta garante dinanzi al Governo ed al pubblico dei progressi tecnici ed economici delle ferrovie. Lo Stato sa imporsi, e le Compagnie obbediscono senza quasi discutere.

Se egli vorrà narrare al Senato dei casi particolari come ha narrato a me, ne sarei lietissimo, perchè l'autorità sua sarà della mia molto maggiore.

Del resto quanto a progressi tecnici ed economici, mentre noi vediamo gli esteri girare per tutto il mondo onde conoscere i progressi che dappertutto si fanno su questa industria, io non mi accorsi mai che i capi delle nostre grandi Compagnie, o presidenti dei Consigli di amministrazione o direttori tecnici vadano a fare qualche cosa di simile. O forse non hanno eccitamento?

In Inghilterra stessa havvi tutta una serie di limiti, di norme, di ordinamenti onde frenare ogni pericolo di monopolio nelle Compagnie delle ferrovie. Ciò significa che lo Stato è padrone in nome del diritto pubblico, e senza offendere il diritto privato: basta saperne usare.

Nel 1885 io tacqui al Senato; e se ho combattuto negli Uffici le convenzioni ferroviarie,

l'ho fatto sotto questo solo aspetto della potenza politico-economica del Governo.

Io ho citato allora tutto l'organismo della Germania, ed ho dimostrato come in mano a Bismarck le ferrovie sono una vera artiglieria economica, quasi come una pompa aspirante e premente della ricchezza nazionale.

Io non voglio citare la Germania adesso: dico solo che fra brevi anni la Germania sarà padrona di una buona metà del commercio internazionale europeo, e sbancherà l'Inghilterra in Europa, e forse anche nelle colonie. E ciò perchè la Germania studia più di ogni altro popolo industriale.

La Germania studia, lavora; lavora e guadagna; e Bismarck ha insegnato ai suoi Tedeschi che a studiare si guadagna denaro, perchè il lavoro illuminato dallo studio è poi protetto dalla dogana e dalla ferrovia.

Vediamo invece la Francia, il confronto della quale forse a taluni piacerà di più. Ivi le ferrovie sono munite di un organismo di tariffe speciali e di tariffe locali meraviglioso. Che se si può dire che le loro tariffe generali stanno presso a poco nei limiti delle nostre, contengono però riduzioni frequentissime che sono doppie e triple delle riduzioni nostre.

I prezzi infimi delle tariffe speciali cominciano da 200 a 300 chilometri, mentre da noi si esigono le distanze assai maggiori e cioè, da 800 a 1000; e poi le nostre sono riduzioni illusorie per le condizioni imposte, mentre la povertà del nostro traffico, l'avviamento di cui molte provincie hanno bisogno per dare sviluppo alle ferrovie, e la qualità stessa della nostra posizione geografica, domanderebbero piuttosto degli eccitamenti.

Se ci confrontiamo col Belgio e la Germania, ove le ferrovie sono in mano dello Stato; se ci confrontiamo con la Francia, dove sono in mano delle grandi Compagnie, d'ambo le parti siamo umiliati nei confronti.

Mentre la Nord pratica per certe merci in Francia un centesimo e mezzo per tonnellata-chilometro, e la Orléans per altre merci consente riduzioni da 101 chilometro in avanti, e due centesimi per tonnellata-chilometro, da noi per egual zona di percorrenza la tariffa minima è di 4 centesimi.

Ad esempio, i carboni, che per noi sono una vera necessità industriale, perchè purtroppo il

valore delle forze motrici idrauliche diminuisce sempre più per ragioni che adesso non occorre dire: annualmente ne ritiriamo intorno a tre milioni e mezzo di tonnellate, mentre la Francia ne consuma 30 milioni, e la Francia ha in confronto nostro una tariffa speciale bassissima. Ciò malgrado, la Midi pratica su quella tariffa un  $\frac{25}{100}$  di ribasso dalle miniere agli stabilimenti metallurgici dell'interno senza condizioni di percorrenza.

Se le nostre ferrovie ribassando i prezzi ne trasportassero il doppio, il triplo, o che non se ne compenserebbero?

Noi abbiamo le nostre industrie maggiori entro terra a causa dei salti, ciò che si avvera anche per lo stabilimento di Terni. I ribassi avvenuti nei noli marittimi che, sono da alcuni anni discesi del cento per cento, per noi non hanno valore, inquantochè vengono ad essere rincarati dalle tariffe interne ferroviarie, mentre ci occorrerebbero tariffe mitissime ed un peso minimo di cento tonnellate, come avviene in Francia, in Austria, in Germania. Porto un esempio: Da Valenciennes ad Ancerville sono 274 chilometri; il carbone vi viene tradotto a franchi 6 30 per tonnellata, spese di stazione comprese; da noi per un percorso uguale viene a costare L. 10 624.

Quanti lamenti udiamo tutti i giorni dagli industriali per il nolo del carbone, che non sono punto minori dei lagni che ci fanno gli agricoltori per il trasporto delle loro derrate agricole!

E che dire dei legami coi nostri porti marittimi?

Se si consentono delle riduzioni, queste sono vincolate ad un tonnellaggio altissimo per vagone ed a percorsi, per cui vari centri dell'Alta Italia, per esempio, non possono valersene, perchè sono troppo vicini alla frontiera.

Vi hanno piccole concessioni parziali, che non so se siano dovute a parziali influenze, le quali pongono in disparità di trattamento i porti di alcune parti del Regno con altri porti.

Troverete, per esempio, che i porti di Venezia, Genova e Savona non sono equiparati a quelli di Livorno, Civitavecchia, Napoli e Ravenna.

Vediamo in Francia: ogni Compagnia ha tariffe speciali di importazione e tariffe speciali di esportazione, da e per i porti marittimi.

C'è un numero grandissimo di merci che va e viene senza vincolo di peso: vi sono delle riduzioni fortissime a vagone completo. Inoltre, dopo tutto questo, per i bisogni particolari ci sono ancora *les prix exceptionnels*. La Paris-Lyon-Méditerranée trasporta le lane d'Australia, via Marsiglia, ai centri manifatturieri lanieri di Francia, con un percorso di 1090 chilometri a L. 37; da noi, pigliando l'eguale percorso da Genova, pagheremmo L. 53 19.

Le lane d'Algeria, dai centri di produzione, come sono Philippeville, Algeri, Orano, si mandano ai luoghi di consumo, che si chiamano Roubaix, Tourcoing, o Amiens, ad un prezzo complessivo uguale.

A Genova vedete impiantati con una industria perfezionata i lavatoi di lane che vengono dalla Plata, delle cui provenienze è lo scalo naturale Genova.

Ebbene, la questione dei noli aggiunta ad una maggiore larghezza di scelta, fa preferire alle mie case spesse volte gli acquisti in Anversa perchè sono più convenienti, causa i noli. E basti dirvi che mentre da Genova a Schio si pagano quasi tre centesimi, da Anversa a Schio non si pagano più di sette centesimi, con sì enorme differenza di percorso.

L'esportazione dello zucchero raffinato nella Paris-Lyon-Méditerranée, i vini in bottiglie e le altre merci hanno tariffe del 40 per cento più basse delle italiane; eppure voi tutti sapete quali siano i redditi della Paris-Lyon-Méditerranée e quanto dia ai suoi azionisti!

Dacchè surse la lotta delle ferrovie bavaresi, quando si è aperta la via dell'Arlberg, i noli da Trieste a Basilea (sono 950 chilometri) si pagano 32 lire, mentre da Genova a Basilea per il Gottardo (sono 572 chilometri) si pagano L. 33 12.

Ecco il prezzo del traforo del Gottardo.

I cementi di Manheim vincono quelli di Casale fino alla nostra frontiera. Perchè? Tutta questione di noli.

Da tutti si fanno agevolezze per trarre merci al mare. La Compagnia del Midi pratica magazzino gratuito per 20 giorni finchè si compia un carico per la rispedizione marittima, e da noi sarebbe una bestemmia una cosa simile. Si crede un guadagno della finanza a non farlo.

Io potrei citarne molti di questi esempi di mia propria esperienza, ma non voglio tediare



il Senato e procedo oltre per non abusare della cortesia che mi accorda; ometto quindi di accennare alla disparità delle tariffe interne tra una linea e l'altra, fra un paese e l'altro; disparità maggiore quand'è praticata nei centri serviti dalle tariffe non convenzionate; nei quali casi si trova anche Schio, come potrebbe vedersi dai confronti delle tariffe per la vallata del Liri e per la vallata di Schio. Ometto i danni che questo sistema arreca alla tanto sospirata unificazione del mercato interno; ora tanto più necessaria, inquantochè, buon grado o mal grado, prevale il sistema protezionista.

Ora voi lo sapete che vi sono dei mercati in Italia, dove lo stesso genere da un mercato all'altro porta una differenza di valore fino al 100 per cento, differenza che si trova frequente nel grano e nel vino. E che cosa è questa mancanza di unificazione del mercato se non il difetto di una livellazione del sistema ferroviario?

Allorquando io penso che il nostro *budget* delle strade ferrate è un *budget* di guerra in tempo di pace, giacchè è più grosso che quello della guerra e della marina, dove ancora non si discorre di miliardi come si sentono pronunciare per le ferrovie: mentre il bilancio finanziario è in disavanzo e così pure il bilancio economico chechè ne pensino gli onorevoli amici Majorana e Cambray-Digny...

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Lo so che è così.

Senatore ROSSI... Tanto meglio! Io dico: coordiniamo almeno la nostra politica delle tariffe ferroviarie, coordiniamola con la nostra (mal grado e buon grado) quale è politica doganale, per non rimanerne asfissati, aiutando lo sviluppo di tutte le forze dell'attività nazionale.

Ma se continuasse a prevalere lo spirito che informava il Governo nel 1885 delle alte tariffe col freno del prodotto lordo, io dovrei propriamente disperare del risorgimento economico del nostro paese.

Se udissi dall'onor. Saracco rispondermi che andrebbe con una modificazione illuminata delle tariffe a comprometersi la percentuale, come si diceva allora, tanto varrebbe inalberare una finanza *à forfait*, una finanza empirica. Ma questo non può essere il pensiero del Governo.

Ora io non mi aspetto che il ministro dei lavori pubblici risponda partitamente a tutti i diversi quesiti che io gli ho posti davanti;

benchè essi non giungeranno nuovi per lui come noi sono per il Senato.

Occorreva portare la questione in Parlamento dopo tre anni di esperimento e nelle condizioni speciali in cui ci troviamo. Tali argomenti non sono per questo meno gravi; oggi vestono un carattere di opportunità, oggi abbiamo bisogno più che mai che il paese lavori invece di continuare a consumare i prodotti del lavoro degli esteri.

Gl'introiti delle nostre ferrovie sono meschini; ma fossero anche in progresso mediocre, non potrebb'essere quello un sintomo sicuro di prosperità. Ogni anno profondiamo denaro per creare nuovi confluenti alle ferrovie. È naturale che ogni anno cresca anche la unità dei prodotti.

Ma vedansi confronti che io ho narrati: da noi ricaviamo 10 da quello che altrove si ricava 100. Sarebbe come dire che i contribuenti, finchè non si lasciano confiscare, si può continuare a colpirli.

Sottomettendo le mie osservazioni all'onorevole Saracco non mi dico infallibile, perchè in argomenti così complicati, a chi non è a cognizione di tutto quello che si fa nel Ministero, può essere che qualche piccola inesattezza sfugga.

Bensì dei dati e delle cifre commerciali ho parlato con molta coscienza, e posso addurne le prove. Ma aspetto che l'onorevole ministro mi dica se e quali provvedimenti intenda di prendere il Governo, che è arbitro delle tariffe ferroviarie, nella pienezza de' suoi diritti e doveri, onde migliorarle sia direttamente sia nei congegni che si esplicano intorno alle medesime.

Io ho letto in questi giorni che il Governo sta studiando dei raddolcimenti di tariffa sui prodotti agricoli in seguito a pressanti domande che gli vengono fatte dai centri agricoli.

Io desidero che questo sia vero e che questa larghezza si estenda anche ai prodotti industriali in genere, al carbone in ispecie. Io non mi perdo a discorrere del come si darà fondo a quel tale milionetto che quasi quasi per giuoco è stato contemplato nella legge delle convenzioni, come una riserva per futuri ribassi di tariffa.

Io desidero che i confronti con l'estero che io ho accennato siano di eccitamento e d'inco-

raggiamento a migliorare il nostro organismo di tariffe ferroviarie.

Quali furono i mezzi esecutivi che nel 1885 si era proposto il Governo pel controllo delle convenzioni nell'interesse del paese?

L'onor. Genala ha posto grande fede nell'Ispettorato, e con le migliori intenzioni. L'Ispettorato si è costituito. Ha anche corrisposto? L'onor. relatore lo trova sopraccarico di lavori ed io sono con lui nella opinione che le costruzioni e l'esercizio sieno due rami talmente diversi da dovere andarne divisi.

Nè io mi arrogo il diritto di giudicare l'Ispettorato; ma, supposto che il ministro non arrivasse ad impedire eventuali abusi (non voglio dire la parola monopolio, benchè siasi pronunciata anche la parola di regia cointeressata), ci arriverà l'onorevole Di Lenna? Il compianto Q. Sella ha detto nel 1878 alla Camera queste parole: « Sapete cosa fanno le grandi Società? Non danno retta al Governo ».

Senonchè il Parlamento nel 1885 non ha creduto sufficiente l'Ispettorato e d'iniziativa parlamentare, promossa dall'onor. deputato Luzzatti a cui in seguito si sono associati gli onorevoli deputati Spaventa, Di Rudinì e Mariotti, venne avanti una creazione apposita, cioè il Consiglio delle tariffe delle strade ferrate.

Come nacque, quale doveva esserne lo spirito, quale lo scopo?

L'onor. Luzzatti in più occasioni aveva già manifestato cosa doveva essere, secondo lui, questo Consiglio delle tariffe.

L'onor. Luzzatti voleva una revisione generale delle tariffe ferroviarie, come si è praticato delle tariffe doganali.

Egli desiderava due osservatori, a chiamarli col nome loro dato da lui, l'osservatorio ferroviario e quello economico.

Rimproverava che non si fossero mai consultati i Consigli superiori dell'agricoltura e commercio nelle convenzioni ferroviarie, come non si erano consultati nelle convenzioni commerciali.

Voleva una larga rappresentanza in questo Consiglio di produttori, di consumatori e di contribuenti.

La voleva per principio elettivo, con rotazione periodica, come succede nei Consigli superiori degli altri Ministeri.

Voleva evitare così il pericolo che il Consiglio

fosse composto da esclusivi elementi governativi.

Voleva che il Consiglio avesse un'azione efficace sui principî direttivi delle tariffe.

Per dare al Consiglio autorità e diritti egli domandava che si voltasse il decreto reale in legge dopo l'esperienza di un anno, o tutt'al più di due anni, altrimenti, egli diceva, tra le due cancellerie, quella del Governo e quella delle Società ferroviarie, questo fattore primario della pubblica economia, anche sotto l'aspetto civile e sociale, rimarrebbe come soffocato. E laddove interessi così vitali fossero in disaccordo colle due cancellerie, egli diceva che l'elemento elettivo dovrebbe trovare nella legge le sue garanzie costituzionali. Perchè la legge sta, ma il reale decreto si muta; e ne portava per prova la grande autorità che ha il Consiglio superiore dell'istruzione pubblica nominato per legge, in confronto di quello di agricoltura e commercio che vien nominato per decreto reale. Fu quella una discussione memorabile, come del resto lo furono tutte le 65 sedute sulle convenzioni ferroviarie, discussioni che bastano per onorare un Parlamento.

Ed anche il Senato se ebbe più rapide discussioni, furono desse egualmente importanti.

Il ministro Genala, in nome del Governo, volle resistere; resistette specialmente a che il decreto reale fosse convertito in legge, e tale fu l'interesse che ci prese la Camera elettiva, che avvennero su questa proposta due prove, e rispettive controprove, e poi la votazione per divisione. Nella quale divisione la Camera ebbe ragione; l'iniziativa parlamentare ebbe ragione sulla proposta del Governo; ma poi? Il Consiglio delle tariffe ferroviarie creato per decreto reale del 4 gennaio 1886 è venuto al mondo per parere, ma non per essere.

E lì proprio bisognò invertire il detto: *Diis non placuit victrix causa*.

L'art. 1 intanto di questo decreto reale pone il Consiglio delle tariffe come una affiliazione dell'Ispettorato generale. Nell'art. 2 la prima persona dopo il ministro è l'ispettore generale delle strade ferrate.

E in tutti, i consiglieri sono 29 membri, 16 dei quali appartengono alle cancellerie del Governo, 7 a quelle delle ferrovie, e soli 6 vengono nominati dai due Consigli semiministeriali.

riali, si può dire, anche quelli, di agricoltura, industria e commercio.

Di elettivo veramente nulla, servizio pubblico nulla; non sono, nel vero senso della parola, rappresentati i consumatori, i contribuenti, i commercianti.

L'art. 4 fa radunare il Consiglio periodicamente e ad invito del presidente ogni sei mesi. E che vi pare, o signori? Col procedere accelerato oggi di tutti i ritrovati dell'industria e del commercio, coll'elettricità, col vapore, è egli prudente riunire solo una volta ogni sei mesi presso l'Ispettorato il Consiglio delle tariffe delle ferrovie a dare dei pareri? Ma che Consiglio deve essere cotesto? che autorità può avere?

Questo non è il concetto creatore della parlamentare iniziativa, e quasi si dubita che il ministro di allora abbia accettato questo Consiglio delle tariffe, come sarebbe un ladro notturno roditore della percentuale delle convenzioni.

Va da sè che il regolamento non migliora certo il testo della legge, una volta che il ministro non era persuaso. E ho notato che in que' 29 membri vi è un senatore solo. Sono due i senatori, ma uno figura negl'interessi d'una ferrovia.

Il tempo premeva nel 1885, ed al Senato questo che è l'art. 8 della legge sulle convenzioni ferroviarie, venne votato senza discussione. Ed oggi che son corsi due anni e mezzo dopo il decreto reale, torna la *revata quaestio* a volgere il decreto reale in legge. Ossequente, il ministro Saracco ha preparato il disegno che sta davanti all'altro ramo del Parlamento. Ma vedo ben difficile che vada discusso in questa sessione.

L'onor. ministro Saracco intende di aver migliorato il decreto reale stabilendo nella legge una Giunta permanente di 4 membri, i quali saranno naturalmente 4 membri della cancelleria governativa.

Ma frattanto se vi volessi riassumere cosa fece, cosa operò nei trenta mesi il Consiglio, io ho qui due volumi dei verbali; li ho scorsi tutti, ci sono delle buone proposte, ma mi pare che la maggior parte del lavoro sia destinata ad andare all'archivio, perchè non c'è l'*ubi consistam* di un'azione autorevole efficace.

Frattanto gl'industriali, gli agricoltori, i com-

mercianti per domandare (e le loro domande appoggiano con prove di fatto, come fece appunto la Camera di commercio di Milano) delle agevolzze di trasporti, non sanno a chi presentarsi.

Se vanno dal ministro, questi li manda al Consiglio delle tariffe, il Consiglio delle tariffe all'Ispettorato. Così il pubblico che paga, le industrie, il commercio, l'agricoltura, non sanno a che santo votarsi.

Io diceva poco fa che dove non ci arriva l'onorevole ministro, non ci arriverà l'onorevole Di Lenna; e adesso dico: dove non ci arriva l'onor. Di Lenna, non ci arriverà il Consiglio delle tariffe.

Io spero che l'onor. Saracco sarà meco tanto cortese di non rimandarmi al futuro destino di questo progettino di legge. Già io credo che la Camera ci troverà molto a dire. Ma, ad ogni modo, sarebbe un *fin de non recevoir*; ed io credo che l'onor. Saracco sia troppo cortese per non farmi questa risposta.

Ma più che cortese io lo spero compreso dalla gravità delle cose che ho narrato. Tre anni di esercizio non devono essere passati per niente, devono aver lasciato un'esperienza utile dalla quale bisogna che tutti d'accordo, Parlamento e Governo, ci gioviamo per aiutare in queste circostanze critiche la pubblica economia.

Ed egli è troppo avveduto per confondere i criteri della buona finanza, facendo pressione sulla pubblica economia: egli è troppo patriota per non concorrere ad aiutare gli sforzi del paese; e giovando al paese, gioverà meglio di tutto ai bilanci delle ferrovie ed insieme ai bilanci dello Stato.

Uomo di Stato ed energico, s'imponga alle Compagnie che esercitano le ferrovie. Egli deve e può farlo in nome del servizio pubblico, in nome dell'interesse dello Stato e di tutti i cittadini.

Diversamente, tra un Consiglio delle tariffe che non è che un fantasma, tra un Ispettorato che ha troppo da fare, e un ministro il quale si dovesse credere più moderatore che giudice, sarebbe la nazione che ne pagherebbe le spese e proprio nel momento in cui ha bisogno di tutta la sua energia per superare la crisi.

Senatore CAVALLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CAVALLINI. Gli onorevoli miei amici

senatori Zini e Rossi Alessandro hanno richiamato l'attenzione del signor ministro e del Senato, il primo su alcuni servizi affidati al dicastero dei lavori pubblici, sui tramways, telegrafi e telefoni; il secondo sulle tariffe ferroviarie.

La materia delle tariffe ferroviarie fu così diffusamente e con tanta autorità trattata dal senatore Rossi, che io mi dispenso di aggiungere una parola, attendendo che gli dia adeguata risposta il signor ministro.

Gl'inconvenienti che oggi si lamentano nel servizio dei tramways, del telegrafo e del telefono, sono pur troppo notori a tutti, e quindi è più che mai necessario ed urgente che questi servizi vengano da apposita legge disciplinati.

Quei lunghi fili, per esempio, che attraversano le vie delle città, se per un accidente qualunque si spezzassero e cadessero a perpendicolo sulla testa di uno di noi, obbligherebbero il nostro presidente a farci prima del tempo la necrologia.

Così rapporto al telefono è evidente che, mentre tutto progredisce, verrà, ed è a sperarsi presto, il tempo in cui potrà applicarsi anche per tratti più lunghi, ed allora sorgerà il quesito, se non convenga, che lo Stato ne assuma il monopolio, come per il telegrafo.

Ma siccome i telefoni oggi sono dei privati, converrà espropriarli ed accordare loro la dovuta indennità, che potrà arrecare al bilancio notevole peso. È dunque bene, che con legge si contempi anche questo caso, e si provvegga *a priori* in modo equitativo, precludendo la via a litigi.

Venendo ai bilanci, che cadono in discussione, quello dei lavori pubblici e della marina, non posso non osservare, che le relazioni tanto sull'uno che sull'altro, malgrado la grande diligenza della nostra Commissione permanente di finanze, non si poterono a noi distribuire che questo mattino soltanto.

Manca adunque a noi il tempo a potere discorrerne ampiamente, e pur troppo le nostre discussioni sui bilanci, nelle strettezze sempre del tempo che ci angustiano, finiscono per essere oramai puramente accademiche.

Io mi limiterò pertanto a discorrere sui punti principali, che il nostro relatore col suo solito acume ci ha posto più in evidenza e sono :

1° la ingentissima somma di 304 milioni, di cui si propone l'iscrizione in bilancio ;

2° la somma di L. 18,779 per stipendi ed assegnamenti al personale ;

3° quella di 165 milioni per le ferrovie, delle quali 114 milioni si vedono destinati per le costruzioni e per quota di concorso nella costruzione delle ferrovie di quarta categoria affidate all'industria privata.

Comprendo e vedo anch'io, che ogni giorno sorgono bisogni, a cui si vorrebbe soddisfare; ma un buon padre di famiglia deve contemperarne i rimedi ai mezzi, di cui possa disporre.

Ora, quando ci si domandano 304 milioni solamente per il dicastero dei lavori pubblici, che assorbe buona parte del bilancio dell'entrata, io mi domando se questa somma non è soverchia, e se è assolutamente necessaria.

È evidente, che il peso maggiore ci viene per la costruzione delle ferrovie, per le quali ci si chiede lo stanziamento, come ho già detto, di 165 milioni.

Il ministro Saracco quando assunse l'amministrazione dei lavori pubblici dichiarava nel suo programma, che intendeva mantenere ed eseguire tutti gli impegni contratti dall'Amministrazione precedente. Accettava adunque la successione senza beneficio d'inventario, ed egli fu quindi, a mio avviso, troppo corrivo; perchè poteva essere che allora non ne potesse bene conoscere ed apprezzare tutte le conseguenze; ed egli più tardi avrà scoperto e attestato debiti, passività, obbligazioni da impensierirlo seriamente; tali e tanti sono i lavori, a' quali precedentemente si era dato incominciamento. Capisco anch'io che la questione ferroviaria comprende principalmente una questione politica.

Sta benissimo, che l'ente Governo è sempre lo stesso, sebbene gli uomini, che lo costituiscono, si succedano gli uni agli altri, e che gli obblighi assunti dagli antecessori si debbano soddisfare da quelli che vi succedono. Ma nella loro gestione, nella loro amministrazione, i modi, i criteri possono essere ben diversi, massime allora quando circostanze d'opportunità, di convenienza e talvolta anche di necessità, così siano per consigliare. Perchè fare tutto oggi e non differire i lavori meno urgenti al domani? Volendo operare tutto in una volta, dove ne attingeremo i mezzi?

E qui mi occorre rilevare un'osservazione che si legge nel rapporto dell'onor. Brioschi. Egli ci avverte, che nelle note preliminari del bilancio sta scritto « che siccome la somma disponibile sta in perfetta corrispondenza con l'entrata, così l'Amministrazione dei lavori pubblici può disporre di 165 milioni per le ferrovie ».

Quindi aggiunge, che potrebbe desiderarsi qualche maggiore schiarimento tanto su quella perfetta corrispondenza, quanto sull'applicazione dei 114 milioni per la costruzione delle ferrovie di quarta categoria; ma che lascia però al Ministero la libertà d'azione e la responsabilità di tutto.

Confesso, che anch'io non comprendo bene il significato di quella locuzione.

La somma disponibile è in perfetta corrispondenza con l'entrata. È dunque il ministro delle finanze che offre i 165 milioni in tanta necessità, in cui trovasi di procacciarsi maggiori cespiti nell'entrata; oppure è quello dei lavori pubblici che li richiede?

Spiacemi che non sia presente il ministro delle finanze, per avere da lui le volute spiegazioni; ma ciò nullameno, io non ho potuto astenermi dal farvi presente questo fatto.

Del resto, dobbiamo purtroppo ritenere, che è il signor ministro dei lavori pubblici, che ha pulsato alle porte del suo collega; il quale è obbligato a fare prova di tutto il suo ingegno per far fronte a tutte quante le spese che vanno ogni giorno più aggravando il bilancio: onde è che con ragione la nostra Commissione permanente di finanze mestamente conchiude che non è possibile difendersi da un doloroso dubbio, che lo stato delle nostre finanze possa sopperire a tanti gravi impegni senza l'aiuto di nuove risorse.

L'onorevole Saracco, quando sedeva con noi su questi stalli, egli che conosceva perfettamente le nostre condizioni economiche in ogni più minuto particolare, alzava spesso la sua autorevole voce, perchè il ministro delle finanze si imponesse a' suoi colleghi ed infrenasse la spesa soverchia. Devo quindi credere e ritenere per certo, che egli continuerà ad impensierirsene; e che la sua presenza nel Gabinetto riescirà per il paese la più efficace.

Ho detto in principio che il relatore ha posto in evidenza anche il relevantissimo dispendio

per il personale dipendente dall'Amministrazione dei lavori pubblici, che sale a 18 milioni e 770 mila lire, e lo stesso relatore ha poi osservato, che la stessa somma si spende dalla Francia; non senza però la speranza che i 7 milioni e 700 mila lire, che si domandano per il personale addetto alle nuove costruzioni, saranno per cessare o diminuire, se le nuove convenzioni ferroviarie ora stipulate dal signor ministro colle Società italiane otterranno l'approvazione del Parlamento, come avvenne in Francia.

Il nostro paese è preso dall'impiegomania; tutti vogliono essere addetti alle Amministrazioni; e purtroppo le spese del personale vanno aumentandosi in tutti i dicasteri.

Al peso degli stipendi si aggiunge poi quello delle pensioni di riposo; ed i contribuenti a tutto devono sopperire.

L'onorevole Saracco ponga dunque un argine alla corrente, perchè il numero dei pubblici funzionari è eccessivo; come è stragrande la complessiva somma di 304 milioni del bilancio.

Eppure questi non bastano, perchè il signor ministro nel mese scorso presentò alla Camera elettiva due progetti di legge, con cui chiede altri 75 milioni e 200 mila lire, cioè 25 milioni e 700 mila lire a spendersi in un decennio per le bonificazioni, e 49 milioni e 500 mila lire per nuove spese marittime e locali, pure sopra dieci esercizi.

La conseguenza di tutte queste spese è pur troppo prevedibile: imposte, nuove imposte e sempre imposte; tanto più che alcuni cespiti, come quelli delle dogane e dei tabacchi, ci presentano una notevole diminuzione.

L'onorevole signor ministro voglia dunque limitare il più possibile le spese; le proporzioni alle entrate, e rimandi al domani quelle che strettamente ed assolutamente non sono necessarie oggi.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il Senato mi perdonerà, se le condizioni odierne della mia salute non mi permetteranno di rispondere così ampiamente come dovrei, alle orazioni che vennero pronunciate in quest'aula sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Procurerò nondimeno, in quanto mi sia possibile, di rispondere partitamente ai diversi

oratori i quali si sono occupati di parecchie materie che riguardano questo bilancio.

Prima d'ogni cosa, sento che ragioni della più volgare convenienza mi obbligherebbero a dire qualche parola in risposta alle acute e savie osservazioni che si contengono nella breve ma succosa e matematica, dirò anch'io coll'onorevole senatore Rossi, relazione dettata dall'onorevole senatore Brioschi.

Ne prenderò anzi argomento per rispondere immediatamente alle ultime osservazioni che vennero fatte dall'onorevole senatore Cavallini.

Due tasti molto delicati ha toccato l'onorevole relatore nel suo lavoro.

Si è occupato del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e si è occupato dell'Ispettorato delle ferrovie. Egli ha espresso particolarmente il desiderio che il Consiglio superiore dei lavori pubblici si riorganizzi per modo, che ciascuna specialità tecnica vi trovi un adeguato numero di rappresentanti.

Queste sono parole d'oro alle quali io mi associo di gran cuore, imperocchè in tutti i corpi consultivi, che io sappia, bisogna provvedere in modo che il responso collegiale non sia sostanzialmente il riflesso dell'opinione di un solo o di pochi, che sieno, o sono creduti i meglio intendenti della materia; ma credo che sia necessario per dare autorità a questi responsi, che parecchie persone speciali possano trattare con eguale competenza lo stesso argomento, e quindi io convengo con l'onorevole relatore che il ministro dei lavori pubblici debba studiare e adoprarsi nel miglior modo possibile perchè questo giusto desiderio possa venire soddisfatto.

Pur troppo si presenta il dubbio, che gli uomini speciali ci siano, ed in ciò consiste certamente la principale difficoltà, perocchè in Italia uomini speciali ve ne sono bensì, ma non è così facile trovarne di quelli, che, essendo specialmente competenti in talune materie, si dispongano a far parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

D'altronde egli m'insegna che c'è un modo di reclutamento speciale per questo corpo, e bisogna passare sopra a certe trafilie per arrivare ad introdurre nel corpo medesimo delle persone specialmente competenti.

Ma siccome abbiamo in legge che il ministro può chiamare a farne parte, oltre i membri ordinari del Consiglio superiore, altre persone

esperte, così io mi riprometto di potere, quando che sia, mandare ad atto questo suo divisamento, che, devo pur dirlo, era da tempo ed è sempre il mio pensiero.

L'altro tasto molto più delicato, e del quale ha parlato anche l'onor. senatore Rossi, è l'organizzazione dell'Ispettorato superiore delle nostre ferrovie.

Io non consento con l'onor. senatore Rossi che il Consiglio delle tariffe, di cui parleremo poi, sia una dipendenza dell'Ispettorato. Tutt'altro.

Negli uffici dell'Ispettorato si preparano gli affari; ma se vi è una materia che sia in particolar modo di competenza del ministro, io dichiaro che è questa.

Non sarò io il ministro competente, lo comprendo, e dovrei tanto più comprenderlo dopo che l'onor. Rossi ha pronunciato una frase abbastanza chiara, quando diceva che, in taluni luoghi, non si arriva non solo ad usare, ma nemmeno a concepire il valore delle tariffe differenziali.

Quindi è che disgraziatamente io non potrò col mio ingegno arrivare là dove egli vorrebbe; ma ritengo che se vi è materia propria della quale si debba occupare il ministro, è certamente questa.

Io dunque non consento in tal parte coll'onor. senatore Rossi; ma consento invece coll'onor. relatore Brioschi, che questo corpo abbia ad essere riorganizzato.

Relatore io stesso, per mia mala ventura, della legge che approvò le convenzioni, ricordo benissimo di aver detto e scritto allora che sopra una buona organizzazione di questo servizio doveva riposare la fedele ed illuminata esecuzione dei patti contrattuali.

Ed io devo francamente dichiarare, come ho già dichiarato altrove, che, così come è costituito, l'Ispettorato delle ferrovie non corrisponde pienamente all'ufficio suo.

Soggiungo adesso più chiaramente ancora, poichè così piace, e non potrebbe dispiacere al Senato, il quale molte volte udì la mia parola troppo viva forse e troppo franca, e il sapere, che avrei certamente provveduto da parecchio tempo a riorganizzare questo servizio, se non mi fossi reso persuaso di una verità: che prima di tutto bisogna rego-

lare la materia che riguarda la costruzione delle nostre ferrovie.

Finchè non sappiamo se lo Stato abbia sempre da essere il grande costruttore delle nostre ferrovie, è impossibile che si pensi a pigliare un partito intorno alla organizzazione di questo pubblico servizio.

Io credo con l'onor. senatore Brioschi che bisogna separare la questione dell'esercizio da quella delle costruzioni; ma dissento in parte da lui, inquantochè inclino a credere, che tanto l'esercizio, quanto la costruzione debbano dipendere da un medesimo capo, il quale sia chiamato a dirigere i due servizi che si devono tenere distinti, anzichè permettere, come avviene presentemente, che la stessa persona, la quale deve sorvegliare l'esercizio, sia chiamata le molte volte a dirigere i lavori di costruzione delle ferrovie. Sono due punti assolutamente fra loro distinti. La questione dell'esercizio delle ferrovie deve essere considerata in sè stessa; deve essere considerata in quegli aspetti a cui accennava l'onor. senatore Rossi. Vedere, e tener dietro al movimento quotidiano degli affari; vedere dove c'è un miglioramento da introdurre ed un abuso da correggere: tale principalmente deve essere l'ufficio di chi sorveglianza l'esercizio. Ma se noi a questa stessa persona diamo incarichi i quali non hanno a che vedere con ciò, ma richiedono studio ed attitudine speciale, è assolutamente impossibile che questo Ispettorato possa adempiere convenientemente l'ufficio suo, l'ufficio cioè per cui venne istituito colla legge dell'aprile del 1885.

Ora dunque, senza che io mi dilunghi più a questo riguardo, dichiaro che appena il Parlamento siasi pronunciato, ed abbia detto la sua ultima parola intorno al grande problema delle nuove costruzioni ferroviarie, sarà mia prima cura di pensare a riorganizzare il servizio dell'Ispettorato nelle diverse sue parti, procurando particolarmente che sieno tenuti distinti i due grandi servizi, esercizio da una parte, costruzioni ferroviarie dall'altra.

L'onorevole relatore ha parlato di ciò che si spende al Ministero dei lavori pubblici per il personale applicato ai pubblici servizi, ed è venuto in questa conclusione: che da noi si spende quanto in Francia, ciò che sarebbe troppo. Ma nella sua equità ha subito detto, che in Francia non si spende più nulla per le

costruzioni delle ferrovie, le quali sono affidate alla industria privata.

In Italia invece abbiamo una spesa di 7 milioni e 500 mila lire per il personale addetto alle costruzioni delle ferrovie.

Se togliamo quindi questi 7 milioni e mezzo, è facile intendere che la proporzione fra la Amministrazione italiana e la francese sarebbe piuttosto a nostro vantaggio.

Ma l'onorevole Cavallini ha pigliato argomento da queste osservazioni dell'onorevole relatore, per avvertirmi che io ho fatto male ad accettare l'eredità del passato senza beneficio d'inventario.

Avrei fatto anche peggio di quello che appare, dappochè egli mi ha mosso un dolce rimprovero di avere presentato alla Camera dei deputati alcuni disegni di legge che condurranno ad una spesa, come egli diceva, di 75 milioni e forse più. Dove dunque è andata questa bandiera, mi pare volesse dire, sotto la quale, modesto soldato avete militato lungamente e anche fieramente in difesa della finanza della nazione?

Voi avete detto, soggiungeva l'onor. Cavallini, che si deve tener fede a tutte le promesse date al paese. Ma non avete avvertito che si può benissimo tener fede a queste promesse: e poi non bisogna correre così allegramente come voi avete dimostrato di voler fare. Si portino a compimento le ferrovie iniziate, ma lasciamo dormire in pace quelle che ancora si hanno da incominciare. E con ciò egli entrava a vele gonfie nell'esame di un progetto di legge che ancora non è stato discusso nell'altro ramo del Parlamento.

Onor. Cavallini, io le dirò subito in una parola, che non mi sento niente affatto colpevole come a prima vista parrebbe che io fossi, quando si prendessero alla lettera le parole sue.

Quanto a personale, in 15 mesi io non ho nominato un solo straordinario. Credo anzi che gli impiegati dipendenti dal mio dicastero abbiano un pochino ragione a dolersi, che non faccio promozioni, perchè cerco sempre di spendere il meno che si può, e guardo alle economie, così nelle grosse, come altresì nelle piccole cose.

Io non ho appaltato un tronco di strada, nè ferrata, nè nazionale, nè una scogliera di porto: nulla di nulla. Io mi sono costituito liquidatore;

e l'ufficio mio è così modesto, e l'ho sempre tenuto a questa maniera, che io credo proprio che nessun rimprovero mi possa venire perchè io abbia presentato questi disegni di legge di cui ella ha parlato. Imperocchè è da sapere che in molta parte questi disegni di legge tendono a soddisfare i debiti del passato, e mirano particolarmente a mettere in luce quelle maggiori spese che pur troppo dobbiamo sopportare. E se io abbia fatto, e se io faccia bene o male, mettendo in chiaro lo stato delle cose, perchè il Parlamento provveda e perchè vada molto più a rilento in avvenire nel decretare nuove spese, io lascio volentieri giudice e l'onor. Cavallini ed i miei colleghi del Senato.

È vero, io ho presentato un progetto di legge per i porti, ed ho chiesto che venga stanziata una somma di circa 50 milioni da distribuire in una lunga serie di anni. Ma che dobbiamo far noi come fa lo struzzo, il quale nasconde la testa colle ali, credendo che alcuno più non lo veda?

Che forse potremo mai dimenticare che abbiamo una quantità grande, troppo grande di porti, alla conservazione dei quali bisogna pure, che entro determinati limiti si provveda?

Ebbene sì, anche a ciò io ho voluto pensare, ed ho voluto che il Parlamento sapesse che occorrono provvedimenti ai quali non è possibile mancare in alcuna maniera, se non vogliamo cadere in quelle miserande condizioni economiche delle quali parlava poc'anzi il senatore Rossi.

Io credo essere dover nostro imprescindibile di dire fin d'ora al Parlamento che di talune spese non è possibile farne a meno; e siccome io credo che debito conosciuto è debito mezzo pagato, l'opera mia non è quella che sembra a prima vista, cioè di voler largheggiare in nuove spese, ma piuttosto di avvertire che si deve andare molto a rilento in quelle spese che non sono assolutamente necessarie, perchè ne occorrono delle altre sovra delle quali deve cadere l'attenzione del Parlamento.

Io non parlerò, onor. Cavallini, delle strade ferrate, e non ne parlerò perchè questo non è il momento opportuno.

Se il disegno di legge, frutto di lunghi studi e di molte meditazioni mie, troverà favore presso l'altra Camera, io spero poter dimostrare al Se-

nato ed al collega Cavallini, che io non ho fatto altro se non che adempiere ad un sacro dovere. Egli diceva che la questione è sostanzialmente politica, ed in molta parte è vero; ma egli doveva anche avvertire che noi non siamo giudici del momento: noi non possiamo risolvere questa questione senza guardare al passato, senza tener conto di ciò che si è fatto; poichè non è assolutamente possibile, sarebbe anzi iniquo che noi condannassimo alcune provincie a continuare a pagare per le strade costrutte e per quelle che stanno costruendo, e pretendere, che esse aspettino che venga il giorno felice, in cui si possa provvedere alle loro condizioni economiche. (*Bene!*)

Senatore TAMAJO. Bene, bravo!

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Creda, onor. Cavallini, che io son tenero quanto lei della finanza del nostro paese, e pigliando posto su questo banco, non ho lasciato fuori e non dimentico neppure uno de' miei principî. Però, quando si tratta di fare un atto di giustizia, io credo che non bisogna rimanere entro la cerchia troppo angusta di un bilancio, ma guardare molto più alto; pensare anche un poco alle condizioni economiche del paese e provvedere in quel modo che la dignità del Governo e gli interessi del paese richiedono.

Così io avrei anche risposto ad una osservazione fatta dall'onor. relatore, il quale esponeva il doloroso dubbio, che le nostre finanze non siano in grado di sopperire a questi gravi impegni senza imporre nuovi aggravii ai contribuenti.

Per altro, prima di lasciare questo tema, io mi compiaccio di fare una dichiarazione. Dentro pochi anni io spero, anzi son certo, che il bilancio dei lavori pubblici potrà essere alleggerito di una spesa cospicua, la quale, messa in relazione con ciò che si spende nell'anno 1888-89, condurrà ad un risparmio di circa 18 o 20 milioni annui.

Poichè si è parlato tanto di miseria, il Senato mi consentirà che almeno dica una cosa, la quale non potrà non riuscire accetta e gradita. Noi abbiamo preso una serie di impegni legislativi dal 1862 in poi, che riguardano specialmente le strade provinciali di serie, come le abbiamo chiamate; e questi provvedimenti, che fino al 1881 erano diretti a migliorare la viabilità di poche provincie, presero molto più



largo sviluppo con la legge del 1881, imperciocchè, diciamolo pure, poichè questa è verità, noi abbiamo voluto largheggiare troppo verso alcune provincie che non domandavano affatto di essere provvedute di nuovi mezzi di comunicazioni.

Noi abbiamo pur troppo preso impegni gravissimi, dei quali fino a questi ultimi giorni non si conosceva affatto la portata; e si è appunto perciò che io mi sono assunto l'ufficio di liquidatore; ho voluto conoscere, per quanto stava in me, quali sono questi impegni che da ora in poi devono cadere sul bilancio dello Stato.

Io ho fatto una somma di tutti questi impegni e li ho valutati dal primo all'ultimo, da quelli dipendenti dalle leggi del 1862 fino a quelli dipendenti dalle leggi del 1881, e di tutti questi impegni ho voluto render conto in un disegno di legge che ho presentato alla Camera, perchè nel giro di 5 o 6 anni avvenire si possa coi fondi del bilancio portare a termine questa grande bisogna della costruzione delle strade provinciali.

Ebbene, quando il Parlamento abbia approvato il disegno di legge per cui si è chiesta una maggiore spesa di 22 milioni, che poi in realtà discendono ad 11, perchè le provincie corrispondono la metà delle spese, si saprà bensì che per altri cinque, sei o sette anni lo Stato dovrà ancora sostenere una spesa di riguardo sopra il suo bilancio per mantenere le sue promesse; ma si saprà eziandio che una volta soddisfatta questa passività non vi sarà più nulla da spendere per le strade provinciali; e dico nulla, perchè è una cosa strana che il bilancio della nazione abbia da sostituirsi ai bilanci provinciali. Non siamo in tema di strade nazionali per le quali si abbia da spendere più o meno: si tratta di un servizio che non è dello Stato, sibbene delle provincie; e però, se nel bilancio dell'anno prossimo noi abbiamo stanziato circa 20 milioni per queste opere, si può bene fin da ora dichiarare che, scorsi alcuni anni, quando premeranno maggiormente sulle finanze dello Stato le conseguenze delle costruzioni ferroviarie, che, volere o non volere, si dovranno intraprendere, potremo almeno fare assegnamento sopra un risparmio di 18 o 20 milioni all'anno sul servizio delle strade provinciali.

Dirò ancora una parola all'onorevole rela-

tore sopra una osservazione da lui fatta e che venne rilevata con ampiezza di ragionamenti dall'onor. Cavallini. L'onor. Brioschi ha trovato scritto in una nota preliminare del bilancio che i 165 milioni, che figuravano nel bilancio della spesa per le strade ferrate, sono in perfetta corrispondenza coll'entrata del bilancio, e che sopra questi 165 milioni ve ne hanno 114 destinati alle costruzioni ed alle quote di concorso nella costruzione delle ferrovie di quarta categoria affidate all'industria privata.

Che cosa è, hanno detto e l'uno e l'altro, questa perfetta corrispondenza fra l'entrata e la spesa?

Io per verità non credeva che questa frase potesse dar luogo ad osservazioni nè per parte dell'Ufficio centrale, nè per parte dell'onor. Cavallini, imperocchè qui si parla il linguaggio contabile.

Quando questa nota venne inserita nel bilancio, si è voluto dire che abbiamo nel bilancio dell'entrata una categoria speciale per le costruzioni ferroviarie che sale a 165 milioni, e che a questa entrata corrisponde una spesa di eguale somma, la quale figura in una categoria speciale che riflette la costruzione di strade ferrate.

Ecco ciò e quanto si è voluto dire: ma pur troppo se vogliamo penetrare più avanti in questo argomento e rilevare donde vengano questi 165 milioni, dobbiamo pure riconoscere che li prendiamo ad prestito. Ne abbiamo pigliato, credo, 322 ad prestito dalle Società ferroviarie sotto la forma speciosa di un contratto di vendita che nasconde un debito dello Stato; e gli altri 132 lo Stato se li procura mediante emissione di obbligazioni ferroviarie.

Sono purtroppo debiti che andiam contraendo; ma, contabilmente parlando, è facile intendere che tanto si debba spendere quanto si mette in entrata per quel determinato fine, che è quello della costruzione delle nostre ferrovie.

Or dunque io posso deplorare cogli onorevoli preopinanti che si spenda molto, che si spenda anche troppo per le nostre ferrovie, ma, contabilmente parlando, non posso a meno di dire che la spesa rimane negli stretti limiti della somma che figura in bilancio per le costruzioni ferroviarie.

Se non che l'onor. relatore diceva, che nulla si era aggiunto a corredo della domanda dei 114 mi-

lioni destinati alla costruzione delle ferrovie; ed egli aveva perfettamente ragione.

Però, quando egli voglia gettare l'occhio sul progetto di legge che pende avanti l'altro ramo del Parlamento, troverà, in apposito allegato, come questi milioni si devono spendere, e spero che egli riconoscerà con me che in questa parte noi abbiamo introdotto un vero e proprio miglioramento. Imperciocchè, in passato, tutto ciò che il Parlamento consentiva per la costruzione delle ferrovie, il Ministero lo poteva spendere a piacer suo; non vi era specializzazione di spesa; quello che, secondo la legge del 1882, era destinato alla costruzione di una ferrovia veniva adoperato e speso per costruirne un'altra; e quando il denaro è venuto a mancare, il ministro ha dovuto lo scorso anno domandare al Parlamento nuovi fondi per il pagamento delle maggiori spese che si erano verificate.

Ora noi abbiamo mutato sistema. In tutti i pubblici servizi noi abbiamo introdotto il principio della specializzazione delle spese; ogni spesa ha il suo capitolo; non si può eccedere quello che il capitolo concede; e quando avvenisse che per necessità si avesse ad eccedere la somma bilanciata, il ministro non sarebbe in grado di spendere un centesimo, ma dovrebbe venire avanti il Parlamento ad esporre lo stato delle cose ed a chiedere quella maggiore spesa, alla quale prima si faceva fronte col mezzo indicato poco fa, prendendo, cioè, da una parte per spendere dall'altra.

Questo noi l'abbiamo fatto eziandio nei porti, nelle strade, nelle bonifiche, ed abbiamo dichiarato di volerlo fare anche nelle ferrovie, dove non è stato possibile introdurre questa tabella nel bilancio che si sta attualmente discutendo, perchè all'epoca in cui il bilancio venne formato ancora non erano preparati gli elenchi dai quali doveva apparire la spesa totale che si ha da sostenere per la costruzione delle ferrovie, e non si sapeva ancora sopra quali e quanti esercizi questa spesa si dovesse ripartire.

Ora, se l'onor. relatore ed il Senato vorranno gettare l'occhio sopra le tabelle che fanno parte del disegno di legge che pende avanti l'altra Camera, troveranno che questi 114 milioni sono distribuiti sopra un numero determinato di strade che sono attualmente in costruzione.

Risposto così del meglio che io sapeva alle osservazioni fatte dall'egregio relatore e dal-

l'onor. Cavallini, mi corre debito di dire qualche parola in risposta agli altri oratori che hanno preso parte alla presente discussione. L'onorevole senatore Zini ha parlato della necessità di disciplinare la materia dei tramways.

Io riconosco al pari di lui che questa materia vuole essere una buona volta regolata ed anche corretta, imperciocchè molti accidenti avvengono per difetto di sufficiente sorveglianza, e perchè le molte volte non si sa se debba intervenire l'autorità prefettizia, o non piuttosto si debba far capo all'Amministrazione centrale; se debba intervenire il Governo, oppure la provincia, la quale più volte ha creduto intervenire per fare speciali concessioni.

Quindi è che ritengo non che utile, necessario che a questa materia ci si pensi una buona volta e vi si provveda legislativamente.

Ma, come ho già avuto l'onore di dire nell'altro ramo del Parlamento in risposta ad una domanda che mi veniva indirizzata dalla Commissione del bilancio, di questo argomento si sta occupando una speciale Commissione, eletta dal mio egregio predecessore, la quale ha pensato a raccogliere ed ha raccolto di fatto molti importantissimi documenti in base ai quali si propone di presentare le sue proposte al Governo.

Io so di buon luogo che il lavoro è tantosto pronto, e non dubito affatto che tra pochi mesi le proposte della Commissione saranno presentate al Governo, il quale si farà un dovere di preparare il disegno di legge che dovrà regolare definitivamente questa materia.

Di più io non potrei dire, siccome non ho potuto dire di più davanti all'altro ramo del Parlamento quando venni interrogato su questo argomento.

E quando l'onor. senatore Zini desiderasse di conoscere più esattamente le cose dette dal ministro, non ha che da leggere la risposta che ho dato alla Commissione generale del bilancio alla Camera elettiva, che si trova a pagina 21 della relazione di quella Commissione.

Per il servizio telefonico il Governo ha fatto anche più.

Ha presentato da parecchi mesi un disegno di legge all'altro ramo del Parlamento per regolare questa materia, anch'essa importantissima, del pubblico servizio.

E non è colpa sua davvero se intorno a questo

argomento non si è ancora avuta la relazione della Commissione parlamentare.

A me risulta che il relatore è stato nominato. Anzi egli stesso chiese, pochi giorni addietro, di poter conferire con me per pigliare gli ultimi accordi su questa materia, e se, come spero, si potrà facilmente andare d'accordo sopra i punti principali di questo disegno di legge, io non dispero che anche in quest'ultimo scorcio della sessione la materia possa essere trattata e discussa, e possa venire a tempo opportuno ancora avanti al Senato...

Senatore ZINI. Domando la parola.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*... Naturalmente, ragionando del telefono, bisogna anche parlare del telegrafo, ed io comprendo perfettamente che anche al telegrafo si debba provvedere, sebbene vera urgenza intorno a questa materia non ci sia.

Laddove questa urgenza io la trovo nella materia telefonica, e ricordo benissimo che intorno a questo argomento intervennero pareri dei corpi consultivi del Governo, i quali credevano che senza legge speciale, il Governo non potesse fare veruna concessione all'industria privata; invece nella materia telegrafica la cosa corre diversamente. In questa parte vi possono essere questioni piuttosto d'ordine politico che amministrativo; e siccome le questioni d'ordine politico non è sempre bene porle innanzi, così non si è creduto (sebbene io abbia pronto il relativo disegno di legge) di presentarlo alla Camera elettiva, appunto perchè il momento non è parso opportuno.

Chechè ne sia, appena sia disciplinata la materia dei telefoni si potrà tanto più facilmente regolare anche quella dei telegrafi, e secondo che la questione che riguarda il servizio telefonico verrà trattata e risolta, il Governo ne piglierà norma per le proposte sul servizio telegrafico che formeranno oggetto di uno speciale disegno di legge che il Governo si propone di presentare direttamente al Senato.

So bene che le promesse non sono gran cosa e che sarebbe meglio venire avanti con progetti chiari e netti, sopra de' quali il Parlamento si pronunciasse. Ma l'onor. Zini mi perdonerà se nei pochi mesi che sono al Governo (e che a me paion troppi) le cure dell'amministrazione sono state tali e tante, che ho dovuto

dare la precedenza alle questioni che avevano un maggior carattere d'urgenza.

Dovrei adesso rispondere, e molto a lungo, all'onor. senatore Rossi, il quale, con la sua consueta facondia, si è trattenuto dottamente ed ampiamente sull'argomento delle tariffe ferroviarie. Egli, se ho ben compreso il sugo delle sue parole, ha interrogato il ministro dei lavori pubblici per sapere se il Governo si rende ragione delle condizioni presenti del paese; se non vede la necessità di ordinare e moderare il rigore delle tariffe ferroviarie in maniera che dal raddolcimento delle tariffe stesse possano sentir giovamento le condizioni economiche del paese e la stessa finanza dello Stato.

In sostanza la sintesi dal suo discorso è questa: abbassate le tariffe.

E soggiungeva: non è il Consiglio delle tariffe che deve pensare a ciò, è il Governo, il Governo solo che deve farlo, se non vuol essere troppo moderatore fra le Società, ma vuole, come deve, tenere integri ed alti i diritti dello Stato.

Io sento che non potrò in modo veruno soddisfare i desiderî dell'onor. Rossi, imperocchè, a chi ben guardi, le sue parole sono la condanna postuma delle convenzioni ferroviarie che impegnano l'azione dello Stato.

Noi non abbiamo affatto la libertà delle tariffe come egli suppone, o piuttosto l'abbiamo, a condizione però di rimborsare le Società esercenti di tutta la perdita che dovessero sentire in conseguenza del ribasso delle tariffe.

L'onor. senatore Rossi mi fa cenno col capo, per confermare le mie parole, ed egli, che deve conoscere molto bene queste cose, non poteva rispondere altrimenti.

Ma io gli domando: crede egli proprio che in queste condizioni di cose noi possiamo, usando del nostro diritto, imporre al paese nuovi balzelli perchè paghino la differenza fra il prodotto delle tariffe attuali e quello che si otterrebbe dalle tariffe ribassate?

O non è forse vero che questa è questione vera che tocca direttamente la misura dell'imposta?

Io lo credo, e lo credo tanto più, inquantochè purtroppo i prodotti delle nostre ferrovie non sono tali da permetterci questo lusso, che sia lecito abbandonare da una parte un'entrata sicura nella speranza di ricuperarla per altre vie.

Egli ha parlato della Lyon-Méditerranée; e delle grandi Società ferroviarie del Belgio e d'Inghilterra e non so bene di quali altri paesi.

Ma restiamo un pochino in Italia, onorevole Rossi; ed in Italia avviene questo fatto doloroso che nemmeno al terzo anno di esercizio sociale il prodotto iniziale delle nostre ferrovie, quale era stato preveduto per l'anno 1885, nemmeno questo prodotto iniziale, dico, si è ancora verificato.

Abbiamo per esempio le ferrovie Sicule, le quali sgraziatamente non gettano ancora il prodotti che avevano ottenuto nel primo anno.

Abbiamo la Società delle ferrovie Meridionali, la quale felicemente da un anno in qua ha veduto migliorati i suoi prodotti; ma neanche essa ancora è arrivata a quei 100 milioni del prodotto iniziale che si credeva si dovesse verificare sino dal 1885.

Solo la Società delle ferrovie Mediterranee, nell'anno che corre supererà il prodotto iniziale di qualche mezzo milione o d'un milione di lire. Ora, in questa condizione di cose, quando noi abbiamo queste Società ferroviarie appena nate, e che si dibattono ancora in mezzo a mille difficoltà, credete proprio che sia venuto il momento in cui queste questioni si possano pigliare di fronte, e si possa dire alle Società: ribassate i prodotti, perchè noi, Stato, siamo disposti a perdere la nostra parte dell'entrata e col danno dei contribuenti intendiamo rimborsarvi del danno che ne avrete a soffrire direttamente?

È certo bella cosa la libertà delle tariffe: sta bene che il Parlamento possa abbassare le tariffe a grado e piacer suo.

Ma badi, onor. Rossi, che questo coltello è a doppio taglio. Se mai al Parlamento si lasciasse facoltà piena ed intera di disporre delle tariffe a piacer suo, e nel Parlamento sedesse una maggioranza che avesse i pensieri, gli stessi sentimenti, le aspirazioni dell'onor. Rossi, io davvero non so dove si andrebbe a finire.

Io credo fermamente che da noi si dovrebbe assolutamente rinunciare a tutti i prodotti delle nostre ferrovie. Comprendo benissimo che non è sopra questo cespite, che dobbiamo calcolare per migliorare le condizioni delle nostre finanze. Non sono certamente i prodotti ferroviari che ci aiuteranno ad escir fuori dai presenti imbarazzi della pubblica finanza; imperocchè molte

delle strade che si stanno costruendo non gettano quanto basta per pagare le spese di esercizio.

Se noi non fossimo convinti che la strada ferrata è strumento di civiltà e di governo, mezzo potentissimo per assodare l'unità nazionale, si dovrebbe rinunciare addirittura alla costruzione di nuove ferrovie in Italia.

Comprendo adunque che non si debba guardare così per sottile ai prodotti ferroviari quando ne va di mezzo la vita economica del paese. Questo lo intendo; ma nelle condizioni presenti, nelle condizioni in cui siamo, creda l'onorevole Rossi, che non sarà piccola impresa il domandare un ribasso delle tariffe per favorire il miglioramento delle condizioni economiche del paese a danno immediato delle pubbliche finanze: il beneficio potrebbe rimaner dubbio, ma la perdita sarebbe sicura, ed io, ministro dei lavori pubblici, non mi prenderei alcuna licenza d'interloquire in argomento, se prima non avessi ascoltato il parere del mio collega veramente competente, il ministro di agricoltura e commercio, ed in ispecial modo del ministro delle finanze.

Or dunque, prendere impegni positivi io non posso nè debbo, ed il senatore Rossi mi perdonerà se dovrò acconciarmi a quel giudizio che egli faceva di me, che non arrivo nemmeno a concepire tutto il bene...

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*... che possa esercitare il ribasso delle tariffe nella economia nazionale.

Non posso però a meno di rilevare un'altra frase detta dal senatore Rossi con molta riserva di linguaggio, ma che pur voleva dire qualche cosa.

Egli sostanzialmente, e se mi sarò ingannato sarò lieto di sentirlo dalla bocca sua, egli sostanzialmente muoveva rimprovero al ministro dei lavori pubblici di essere troppo moderatore fra le Società, purchè si riesca ad ottenere una convivenza abbastanza tranquilla fra Governo e Società. In altri termini, io sarei l'uomo che piega volentieri il capo davanti alle Società.

Senta, onor. Rossi, si può non amare le grandi Compagnie, ma quando le grandi Compagnie ci sono, io non comprendo affatto che il Governo, il quale deve avere rapporti quotidiani con queste Compagnie, non debba desiderare la pace

e la concordia piuttosto che uno stato permanente di guerra. Io mi sento abbastanza fiero (m'ingannerò forse) di avere in quindici mesi impedito che neppure una delle cento controversie, che erano pendenti tra il Governo e le Società, fosse deferita al collegio arbitrale. Io ho la coscienza di non avere neppure di una linea abdicato ai diritti dello Stato; ma, quando è venuta la opportunità di entrare in trattative, che risolvessero amichevolmente le contese, e l'ho fatto, e finchè sarò su questo banco lo farò, senza esitare un momento, perchè so ed ho la coscienza di non aver abdicato mai, come non abdicherò in avvenire, ai diritti dello Stato.

Dunque, moderatore sì, ma troppo moderatore, nel senso che il Governo debba piegare il capo avanti alle Società, quali che esse siano, no; e creda l'on. Rossi che questo non avverrà mai, sinchè io e i miei colleghi staremo seduti sopra questi banchi.

L'on. Rossi ha condannato il metodo che si è tenuto nella composizione del Consiglio delle tariffe. Lecito a lui di avere questa opinione; e, per dire il vero, non è egli il solo che l'abbia professata, poichè essa è l'opinione di persone competentissime, le quali sono ispirate, come lui, dal solo bene del paese. Ma poichè, com'egli diceva, il Senato potrà essere chiamato tra pochi giorni a dire la sua parola intorno all'organizzazione di questo Consiglio, pendendo innanzi all'altra Camera un disegno di legge per approvare il decreto reale che ha istituito il Consiglio delle tariffe, a me pare che sarebbe stato molto meglio che egli avesse aspettato quel giorno per fare le sue osservazioni.

In questo momento io non posso consentire con lui che il Consiglio delle tariffe sia così mal costituito da non potere adempiere egregiamente il debito suo.

Egli diceva, mi pare, che in quel Consiglio non vi sono membri elettivi. Io posso assicurarli, invece, che ve ne sono molti, onor. Rossi, e posso del pari assicurarli che la vicepresidenza del Consiglio è affidata ad un uomo competentissimo che voglio nominare qui a segno di onore, perchè attende con singolare alacrità, e con una competenza tutta speciale all'ufficio suo, intendo parlare dell'onor. Peruzzi.

Dunque, dei membri elettivi ve ne sono parecchi e credo anzi che siano in grande maggioranza.

Perchè, dunque, l'onor. Rossi vuol portare un giudizio così severo sull'opera di un Consiglio composto di persone egregie, le quali, unicamente nell'interesse del bene pubblico, compiono lodevolmente il proprio ufficio? Come si può dire che essi sono incompetenti, che fanno nulla di nulla, che sono la emanazione dello Ispettorato delle ferrovie e che insomma nulla di buono da questo Consiglio si può aspettare?

Mi perdoni l'onor. Rossi, ma io ne porto una molto diversa opinione; tant'è, che più volte ho avuto occasione di trattenermi specialmente con l'onor. Peruzzi, intorno all'argomento delle tariffe, ed abbiamo parlato appunto del modo col quale si potè sfruttare quel milionetto, di cui si parlava poc'anzi; imperciocchè il Governo non ha mancato di sottoporre al Consiglio delle tariffe il quesito intorno al modo di usare convenientemente della facoltà che tiene dalla legge, a fine di migliorare in particolar modo le condizioni agricole del paese.

Anzi, di questo argomento lo stesso Consiglio si è occupato lungamente, ed io credo che se ancora non ha presentato le sue proposte al Governo, non andrà guari che le presenterà, ed il Governo non mancherà di prendere i provvedimenti che crederà più convenienti e più acconci. Non è poi vero, od almeno non è esatto quello che l'onor. Rossi diceva, che in punto a tariffe siamo sempre nello stato di cose in cui eravamo prima.

Io prego l'onor. Rossi a perdonarmi se gli dico che le cose avvengono molto diversamente; chè anzi oso dire che quasi non passa giorno in cui, d'accordo col mio collega il ministro di agricoltura e commercio, non si introducano variazioni nella tariffa attuale, e sempre, ben s'intende, col proposito di far cosa utile al commercio, di semplificare i servizi, di accordare favori là dove è possibile farlo senza danno immediato della pubblica finanza, e col consenso delle Società. Si fa dunque quel che si può fare nello stretto ambito in cui ci possiamo aggirare: ma di qui a pigliare l'aire ad ulteriori ribassi di tariffe io credo che corra gran tratto, e credo che bisogni andare molto a rilento.

Pur nullameno io fallirei al debito mio ed al dovere che tengo verso un egregio collega quale è l'onor. Rossi, se io non gli dichiarassi che il Governo lo ringrazia cordialmente delle

cose da lui dette sovra questo argomento. Imperciocchè purtroppo noi non ignoriamo che il paese, e l'agricoltura in ispecial modo, versa in grandi sofferenze, e ci andiamo affaticando, per quanto è possibile, per temperare i dolori che qua e là si fanno sentire con grande intensità.

Alcuni provvedimenti abbiamo già prese o mi duole che l'onor. preopinante non li abbia trovati di suo gradimento; ma noi certamente prendemmo quei provvedimenti, mossi dal sentimento del pubblico bene e dal desiderio di servire la causa del paese, e non mai per favorire, come a me parve che dicesse, qualche località a detrimento di altre.

Noi questi provvedimenti li abbiamo presi nei limiti delle facoltà che teniamo dalle leggi; ma certo riconosciamo che si dovrebbe fare molto di più; e se non è possibile nei momenti presenti di prendere misure più energiche, le quali verrebbero a ferire profondamente le condizioni del nostro bilancio, pur tuttavia non dobbiamo rimanerci inerti; e creda l'onor. Rossi, creda il Senato, che noi preoccupandoci di queste condizioni del paese, che certamente non sono buone, non ricusiamo punto i consigli che ci vengono dall'onor. Rossi, e ci studieremo nei limiti di ciò che è possibile, di provvedere nel miglior modo che per noi si possa a rialzare le condizioni economiche del paese. *(Benissimo!)*

#### Presentazione di progetti di legge.

GRIMALDI, *ministro di agricoltura, industria e commercio.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, *ministro di agricoltura, industria e commercio.* Ho chiesto la parola per presentare, in nome del mio collega delle finanze, due disegni di legge al Senato, già approvati dall'altro ramo del Parlamento.

L'uno per « Autorizzazione di prelevamenti dal fondo di riserva della somma necessaria per provvedere a spese occasionate dai danni del terremoto in Liguria e dello sgombrò straordinario di nevi lungo le strade nazionali ».

L'altro progetto è per « Maggiori spese per l'approvvigionamento di carbone fossile, nell'esercizio finanziario 1887-88 ».

A nome del mio collega delle finanze, chiedo alla cortesia del Senato di decretare l'urgenza

di questi due progetti di legge e il loro invio alla Commissione permanente di finanza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole signor ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione di questi due disegni di legge i quali verranno stampati e, se il Senato non fa difficoltà, saranno dichiarati d'urgenza e trasmessi alla Commissione di finanze come l'onor. ministro a nome del suo collega delle finanze ne ha fatto preghiera.

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Zini.

Senatore ZINI. Io debbo ringraziare l'onorevole ministro della cortesia che ha posto nel rispondere alle mie raccomandazioni. Rispetto alla questione delle tramvie mi dichiaro pienamente soddisfatto. Rimane l'altra relativa all'industria elettrica applicata ai servizi pubblici e in particolare ai telefoni.

L'onor. ministro mi ha cortesemente rilevato che già di questo il Governo si era preoccupato e aveva presentata una legge al Parlamento per disciplinare la materia. Io conoscevo questo fatto ed appunto ho qui sotto gli occhi il disegno di legge presentato alla Camera elettiva il 9 febbraio, al quale, mi sembra, l'onorevole ministro accennava. Ho letto la relazione e ho letto tutta la parte dispositiva attentissimamente. Riconosco che una gran parte della materia verrebbe disciplinata; ma la parte economica e la giuridica; nè punto nè poco la parte tecnica.

Nella relazione stessa non è guari nemmeno presupposto il bisogno di disciplinare questa materia. Appena si fa un accenno alla possibilità del deturpamento edilizio, che di fatto si è verificato in alcune delle nostre città per la apposizione dei fili intrecciati a ventura, per la più spedita, senza avvertirne lo sconcio effetto. Ma su questo proposito si è scivolato, siccome questione di minor conto, e da rimettersene, si direbbe, al consiglio delle Amministrazioni municipali ed ai regolamenti edilizi. Ma purtutto sopra sta importantissima questione; la più grave; quella della preservazione della vita delle persone; una questione proprio di sicurezza pubblica. Ed è per questo che il riordinamento e la disciplina del servizio telefonico

dovrebbero essere raccomandati eziandio al ministro dell'interno.

Io non sono uomo di scienza, nè competente a trattare della parte tecnica. Ma tanto ho letto e udito e consultato in argomento per accertarmi come almeno per tre modi, specialmente, possa diventare pericolosa una disordinata appesizione di fili pel servizio telefonico. Accenno brevissimo.

In primo luogo vi ha il fulmine. Appunto i giornali di ieri riportavano come a Nimega in Olanda il fulmine giorni sono investisse i fili telefonici, guastando, distruggendo, e forse cagionando maggiori disastri. — Appresso vi ha pericolo d'incendio. I fisici potrebbero dirne: ma senza più ne attesta il caso del teatro di Filadelfia, incendiato appunto perchè il filo incandescente di una lampada elettrica bastò a dar fuoco ai corpi circostanti, onde si produsse l'incendio. Del resto nella Conferenza internazionale per raccogliere le unità elettriche, che si tenne a Parigi nell'ottobre del 1882, fu questo argomento rilevato e agitato; e so di altri studi pubblicati in appresso de' quali il Governo avrà e potrà procurare notizie.

V'è poi quel tale maggior pericolo sempre presente, al quale accennava testè il mio buon amico l'onor. senatore Cavallini, quello del subitaneo spezzamento dei fili sospesi in alto. È certo che la tensione e l'oscillazione dei fili telegrafici e telefonici, massime in tanta lunghezza, possono determinare in un istante il disgregamento delle molecole, e lo spezzamento dei fili e delle corde metalliche ai quali sono raccomandati.

Ed è avvenuto che questi fili spezzandosi e cadendo da tanta altezza hanno squarciato ciò che han trovato per via, persone e carri che transitavano per la strada.

Parmi anzi che ad Albano sia avvenuto qualcosa di simile, dove per avventura, squarciato il carro, il conduttore restò illeso a mirarlo. Se la memoria non mi falla a Parigi e a Bruxelles accadde di peggio. Una *tesata*, come la chiamano, spezzandosi tagliò a mezzo un infelice che si trovava a passare di là in quello istante.

Si può immaginare la spaventosa catastrofe se una *tesata* spezzandosi cascasse lungo l'asse di una contrada affollata di passanti.

Eppure siamo precisamente a questo continuo

pericolo; basta guardare qui in Roma, come quelle tesate siano tirate a casaccio e per tutti i versi senza alcuna precauzione, come Dio vuole o piuttosto come Dio non vuole. Sorpasso al deturpamento.

Vi sono tesate di tale lunghezza che sorpassano i 150 metri. Immaginate si spezzino anche a mezzo! Si dirà: i casi non possono essere frequenti. Ma possono accadere; è doveroso, necessario, urgente il preoccuparsene e provvedere. Mi si assicura che nelle principali città degli Stati Uniti di America a tutto questo fu già da qualche tempo provveduto.

Fu, per esempio, determinata la lunghezza massima delle tesate; le quali, relativamente corte, sono sostenute da pali e non tirate a caso sopra i tetti, sulle strade e sulle piazze a ventura, come fu lasciato fare nella nostra metropoli. Certo l'impianto è più costoso, ma i pericoli sono al possibile rimossi.

Quindi io prego l'onor. ministro di tener conto di queste mie osservazioni; tanto più che, se non fo errore, il Ministero di agricoltura, industria e commercio deve aver raccolti dati, e notizie su queste industrie della elettricità applicata ai pubblici servizi; e non credo di andare errato affermando, fra gli altri, di uno studio speciale e di un'ampia relazione di tale nostro illustre fisico italiano, che se ne occupò di proposito.

Sento anche dire che buon modello a questo servizio si rinviene particolarmente a Vienna, dove l'apposizione delle comunicazioni telefoniche si è voluta e ordinata per condotti sotterranei.

Io non ho altro a soggiungere se non che tengo anzi in moltissimo conto le promesse dell'onor. ministro, del quale di nuovo ringrazio la cortesia.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Poche parole per dichiarare che terrò gran conto delle raccomandazioni fatte dall'onorevole senatore Zini e non mancherò di prendere cognizione presso il mio collega di quei documenti che avrà raccolto, dei quali faremo tesoro nella discussione del progetto di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore A. Rossi.

Senatore ROSSI A. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatto diversi rimproveri a me; ma io amo dichiarargli che non ho proprio inteso di farne nessuno a lui.

Io non ho fatto che delle osservazioni e delle raccomandazioni.

Fra queste osservazioni egli ha appuntato quella ove io ho detto, che domandavo all'onorevole ministro se noi sappiamo usare abbastanza la grande arma delle tariffe differenziali.

E siccome i fatti provano che, in luogo di usarne, noi siamo vittime delle tariffe differenziali degli altri; io domandavo a me stesso se noi abbiamo concepito siffatto organismo di rappresaglie; non intendevo mai di fare appunto al ministro dei lavori pubblici che non conosca le tariffe differenziali.

Io spero che non mi crederà nè così cattivo nè così ingenuo. A me pare che, anche dopo la risposta dell'onor. Saracco, tutto quanto ho detto rimane.

L'onorevole ministro mi accusò di aver fatto la condanna delle convenzioni ferroviarie, mentre ho dichiarato che, essendo un fatto passato in legge, conveniva ben parlarne dopo tre anni di esercizio.

Egli dichiarò che non abbiamo la libertà delle tariffe.

Nelle convenzioni fu il Governo che le dettò; e il Governo tuttora e sempre è padrone delle tariffe. È vero sol questo, che se noi domandiamo dei ribassi, bisogna compensarne le Compagnie: è questa una condizione che tutti conosciamo.

Ma è sul principio direttivo del grado, e dell'organismo delle tariffe che io ho dovuto insistere. Si guadagnerà di più col fare qualche concessione di tariffa dove si tratta di produrre aumenti di traffico? Oppure si guadagnerà di più colla politica del 1885 a tenere le tariffe alte? L'onor. Saracco ha confessato che non è contento dei redditi delle ferrovie, ed io ho fatto vedere, ed ho dovuto pur uscire per questo d'Italia, che all'estero con tariffe più basse si hanno dei redditi assai proficui, ben superiori ai nostri.

È vero che abbiamo ferrovie, dalle quali non possiamo pretendere grandi redditi; ma a tener alte per principio di reddito le tariffe si ricade in un circolo vizioso. Onde l'onorevole

Saracco ha poi finito, col darmi ragione, col negar le premesse e accettare le mie raccomandazioni di fatto, col dire che quasi ogni giorno egli passa parola col ministro d'agricoltura e commercio, per fare, quando qua, quando là, qualche concessione. E perchè so che delle concessioni sono allo studio, non faccio che incoraggiarlo per questa strada, ben sicuro che ciò avverrà, non ne dubiti, senza pregiudizio della finanza. Lo incoraggio a far praticare di più dalle Compagnie le tariffe speciali, le tariffe locali e le differenziali. Così potrà, dove sia il caso, portare grandi giovamenti alle provincie specialmente agricole, perchè tutto soffre quando l'agricoltura patisce; ma se soffre l'industria, l'agricoltura ne patisce di più anch'essa gli effetti nei minori consumi; talmente le due attività una coll'altra si collegano, e tutte sono interessate nella questione dei trasporti.

Dopo tutto, non stiamo tanto in disaccordo come parve in sulle prime far credere l'onor. Saracco. Egli ha finito col dire che sosterrà i diritti di Stato; nè io gli ho fatto appunto che si faccia eccessivamente moderatore, che ceda troppo colle ferrovie, soltanto l'ho messo in guardia; le Compagnie ci sono; va bene che facciano il loro dovere.

Egli dichiarò che il Governo farà il suo, nè io gli chiesi altro se non che lo Stato mantenga ed eserciti i suoi diritti.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo faccio.

Senatore ROSSI. Ancora occorre una parola sui porti.

È un fatto e lo riconfermo: ci sono porti più favoriti e dei porti meno favoriti nello stesso paese dalle proprie reti. Io ho detto: forse questo sarà dovuto ad influenze private nei tempi e luoghi in cui si crearono, e ciò dicendo ho detto quello che molti pensano, ma pochi amano dire.

Ritorno al Consiglio delle tariffe. Io non l'ho chiamato una emanazione dell'Ispettorato, ma ho letto semplicemente l'art. 1 che è così concepito:

« È istituito presso il regio Ispettorato generale delle strade ferrate al Ministero dei lavori pubblici un Consiglio delle tariffe delle strade ferrate ».

La prima persona del Consiglio è l'ispettore



generale delle strade ferrate. E delle egregie persone che lo compongono non mi è mai venuto in mente di parlarne, perchè io ho tutto l'ossequio per l'onor. Peruzzi, e quindi non ho da mettere in questione le persone.

Detto ciò, io ringrazio l'onor. ministro della conclusione del suo discorso, perchè nella fine ci ha messo del dolce nell'agro. Lo creda bene, che se io fui mosso a parlare, e se parlando ho qualche volta per natura la parola un po' vivace, come l'aveva quando era semplice senatore l'onor. ministro dei lavori pubblici, ciò deriva dalla franchezza e dalla sincerità dell'animo mio, compreso del bene del mio paese, il cui sviluppo economico e la cui prosperità futura stanno sempre in cima ai miei pensieri.

Senatore CAVALLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CAVALLINI. Io pure sono grato e mi compiaccio delle dichiarazioni che ho provocate dal signor ministro dei lavori pubblici, dalle quali risulta:

1° che egli non ha aumentato di un solo funzionario il personale durante la sua amministrazione;

2° che egli non ha intrapresa la costruzione di nessuna nuova ferrovia;

3° che egli non si cura d'altro che di compiere quelle già incominciate;

4° che egli non si preoccupa che di soddisfare a tutte le passività ed a far fronte agli impegni assuntisi precedentemente alla sua amministrazione;

5° finalmente, che egli pure non può non tenere molto conto dello stato delle nostre finanze, nel quale vogliansi coordinare le spese con le entrate.

Solo non posso lasciar passare inosservate alcune sue parole; le quali potrebbero essere interpretate in un senso che voglio credere non conforme alle sue intenzioni, cioè che il mio discorso tendesse a privare del beneficio delle strade sia ordinarie, che ferroviarie, provincie che ne fossero prive e ne avessero grande bisogno.

Il meschino scopo di municipalismo non penetra nel Senato, nè in alcuno degli uomini che ne fanno parte.

Invece il sentimento di giustizia, di uguaglianza, di equità è troppo vivamente da noi

tutti sentito, perchè non possiamo, non dobbiamo volere che tutti i cittadini abbiano nella stessa misura a partecipare ai benefici del comune consorzio.

Vi sono però strade senza viaggiatori, e quanto a me gli dirò di più che ho deplorato e deploro che nelle stesse provincie alle quali io appartengo si sieno costrutte, con gravissimo dispendio, strade che sono pressochè inutili; mentre le somme che vi si impiegarono avrebbero potuto convergersi con ben maggiore beneficio là dove imperiosi bisogni lo richiedevano.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole relatore.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Dopo il bellissimo ed esauriente discorso dell'onor. ministro dei lavori pubblici io potrei anche tacermi; se non che avendo uno degli onorevoli oratori che hanno parlato, rimproverato dolcemente il relatore della Commissione di essere stato così parco nella propria relazione, ove io non aggiungessi qualche parola, potrebbe il rimprovero diventare anche più sentito.

Però io credo che, stante l'ora tarda e in vista anche dell'esiguo numero dei senatori presenti, il Senato vorrà concedermi di rinviare a domani il mio discorso.

Intanto proporrei che si dichiarasse chiusa la discussione generale riservando la parola a me per la seduta di domani.

PRESIDENTE. Il Senato ha inteso la proposta fatta dall'onor. relatore senatore Brioschi.

Se non vi sono opposizioni, dichiaro chiusa la discussione generale, e riservo per domani la parola all'onor. relatore.

Ora leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani.

Discussione dei seguenti progetti di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1888-89 (*seguito*);

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1888-89;

Istituzione di una scuola normale di ginnastica in Roma.

La seduta è sciolta (ore 6 e  $\frac{1}{4}$  pom.).