

LXXXIX.

TORNATA DEL 10 LUGLIO 1888

Presidenza del Vice-Presidente TABARRINI.

Sommario. — Approvazione dei progetti di legge: 1. Autorizzazione ai comuni di Montefortino e di Larino di eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti per venticinque anni; 2. Autorizzazione al comune di Randazzo (Catania) per eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il limite medio del triennio 1884-85-86; 3. Autorizzazione a 122 comuni per eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1888 la media del triennio 1884-85-86; 4. Autorizzazione al comune di Pescina per eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti per trent'anni — Discussione del progetto di legge: Provvedimenti per le strade ferrate complementari — Discorsi dei senatori Vitelleschi e Cambray-Digny — Risposte dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze — Osservazioni del senatore Alvisi — Repliche dei senatori Cambray-Digny e Vitelleschi — Riassunto della discussione, del senatore Brioschi, relatore — Parole del senatore Alvisi e del relatore per fatto personale — Dichiarazione del ministro dei lavori pubblici sollecitata dal relatore — Raccomandazioni del senatore Majorana-Calatabiano — Risposta del ministro — votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge: 1. Convalidazione del regio decreto 10 febbraio 1888, n. 5189, sui dazi dei cereali ed altri provvedimenti finanziari; 2. Modificazioni alle leggi postali; 3. Prelevamento dalle spese impreviste per danni del terremoto in Liguria e per lo sgombero straordinario di nevi lungo le strade nazionali; 4. Autorizzazione ai comuni di Montefortino e di Larino di eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti per venticinque anni; 5. Autorizzazione al comune di Randazzo (Catania) per eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il limite medio del triennio 1884-85-86; 6. Autorizzazione a 122 comuni per eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1888 la media del triennio 1884-85-86; 7. Autorizzazione al comune di Pescina per eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti per trent'anni; 8. Provvedimenti per le strade ferrate complementari — Proclamazione del risultato della votazione — Aggiornamento delle sedute a nuovo avviso.

La seduta è aperta alle ore 2 e 1/2 pom.

Sono presenti i ministri delle finanze e dei lavori pubblici.

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

PRESIDENTE. La votazione si rimanderà alla fine della adunanza per potervi comprendere anche i progetti che saranno ora discussi.

Approvazione dei progetti: Autorizzazione ai comuni di Montefortino e di Larino di eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti per venticinque anni (N. 115); Autorizzazione al comune di Randazzo (Catania) per eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il limite medio del triennio 1884-85-86 (N. 116); Autorizzazione a 122 comuni per eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1888 la media del triennio 1884-85-86 (N. 117); Autorizzazione al comune

di Pescina per eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti per trent'anni (N. 118).

PRESIDENTE. Si procede alla discussione del primo progetto iscritto all'ordine del giorno: « Autorizzazione ai comuni di Montefortino e di Larino di eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti per 25 anni ».

Si dà lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, SOLIDATI-TIBURZI dà lettura del progetto di legge.

(V. stampato N. 115).

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

Se nessuno domanda di parlare, la discussione generale è chiusa e si procede a quella degli articoli. Si rileggono gli articoli.

Il senatore, *segretario*, SOLIDATI-TIBURZI legge:

Art. 1.

Al comune di Montefortino nella provincia di Ascoli è data facoltà di delegare per venticinque anni a favore della Cassa dei depositi e prestiti tanti centesimi addizionali che sovrimporrà ai tributi diretti quanti ne occorreranno per pagare le annualità di ammortamento del prestito da contrarsi con la Cassa medesima nella somma di lire quarantamila per la spesa dei lavori di condotta dell'acqua potabile nell'abitato, giusta il progetto Zannini 11 dicembre 1886, debitamente approvato.

(Approvato).

Art. 2.

Eguale facoltà è concessa al comune di Larino (Campobasso) per la contrattazione di altro prestito di lire centonovemila cinquecento con la stessa Cassa dei depositi e prestiti, e destinato per lire novantanovemila cinquecento all'estinzione di altrettante passività onerose verso Marcantonio Ireneo, Tanassi Giacinto, Prisco Giuseppe, Leone Domenico e diversi espropriati per la strada Larino-Montorio; e per le rimanenti lire diecimila, ai lavori di ampliamento del cimitero.

(Approvato).

Art. 3.

Tale autorizzazione, che viene data agli effetti degli articoli 50 e 52 della legge 1° marzo 1886,

n. 3682, non si estende a quei centesimi addizionali che i detti comuni dovessero sovrimporre per sopperire a spese normali di bilancio in eccedenza alla media del triennio 1884-85-86, per i quali all'occorrenza dovranno chiedere uno speciale provvedimento legislativo.

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo progetto di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Si procede ora alla discussione del progetto di legge: « Autorizzazione al comune di Randazzo (Catania) per eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il limite medio del triennio 1884-85-86 ».

Si dà lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, SOLIDATI-TIBURZI legge:

Articolo unico.

Al comune di Randazzo è data facoltà di eccedere con i centesimi addizionali ai tributi diretti per gli anni dal 1888 al 1911 inclusivi il limite medio raggiunto con i centesimi stessi nel triennio 1884-86 per la somma annualmente necessaria per provvedere al pagamento dell'annua quota di rimborso per un prestito di L. 175,000 da contrarsi con la Cassa di soccorso per le opere pubbliche di Sicilia e destinato, insieme ad altre somme delle quali potrà disporre il comune, alla esecuzione dei lavori di condotta dell'acqua potabile in quell'abitato.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda di parlare, trattandosi di articolo unico, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Ora si procederà alla discussione del progetto di legge: « Autorizzazione a 122 comuni per eccedere con la sovrimposta i tributi diretti per l'anno 1888 la media del triennio 1884-85-86 ».

Se ne dà lettura.

Il senatore, *segretario*, SOLIDATI-TIBURZI legge:

Articolo unico.

I comuni indicati nell'elenco che segue sono autorizzati ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1888 il limite medio rispettivamente raggiunto nel triennio 1884-1885-1886, applicandola nelle proporzioni fissate nell'elenco medesimo.

Num. d'ordine	PROVINCIA	COMUNE	Sovrimposta da autorizzarsi per il 1888 per	
			somme effettive	aliquote
1	Alessandria	Villadeati	29,768 17	1.80014
2	Id.	S. Salvatore Monferrato . .	44,171 57	1.1650
3	Id.	Isola Sant'Antonio	13,020 58	1.04446
4	Ancona	Castelplanio	9,585 94	1.16956
5	Aquila	Raiano	18,574 70	1.10824
6	Id.	Scontrone	1,999 50	0.6976
7	Id.	Scoppito	2,910 »	0.50050
8	Brescia	Corzano	12,834 98	0.98
9	Id.	Artogne	9,114 92	1.35
10	Id.	Puegnago	6,392 62	1.16
11	Cagliari	Gergei	5,267 72	0.43
12	Id.	Decimoputzu	22,426 01	2.63
13	Id.	Samatzai	6,565 43	0.82
14	Id.	Belvi	2,849 81	1.47
15	Id.	Gesico	6,641 60	1.24
16	Id.	Armungia	7,888 16	2.45
17	Caltanissetta	Caltanissetta	164,804 75	0.940522672
18	Id.	Piazza Armerina	76,338 45	0.779845893
19	Id.	Sutera	28,278 19	1.61
20	Id.	Marianopoli	6,009 04	1.144537101
21	Campobasso	Ferazzano	5,000 »	0.5506
22	Catania	Sant'Agata li Battiati . . .	2,574 93	0.976708
23	Id.	Mineo	40,004 63	0.7371009
24	Chieti	San Buono	3,508 50	0.52
25	Id.	Carpineto Sinello	3,101 76	0.48
26	Como	Novedrate	4,362 32	1.7789
27	Id.	Bulciago	5,135 57	1.8907
28	Id.	Valganna	3,965 32	1.26249

N. m. d'or. line	PROVINCIA	COMUNE	Sovrimposta da autorizzarsi per il 1888 per	
			somme effettive	aliquote
29	Como	Arcellasco	4,679 06	1.7923
30	Id.	Aizurro	1,505 77	1.8112
31	Id.	Annone Brianza	5,474 46	1.0792
32	Id.	Cernusco Lombardone	8,087 06	1.7501
33	Id.	Taceno	1,526 75	1.0964
34	Id.	Domaso	6,738 99	2.4701
35	Id.	Costamasnaga	9,693 77	1.6019
36	Id.	Ravellino	3,088 34	2.2818
37	Id.	Montegrino	6,536 47	2.1620
38	Id.	Due Cossani	1,908 94	1.5454
39	Id.	Perledo	3,269 34	0.9725
40	Id.	Molteno	6,798 09	1.6472
41	Id.	Rovenno	5,975 23	2.0925
42	Id.	Proserpio	1,699 74	1.1386
43	Id.	Luvinate	3,201 03	1.3899
44	Cosenza	Scala Coeli	5,907 99	0.50
45	Cremona	Pizzighettone	31,425 22	0.95931
46	Id.	Persico	12,154 63	0.75758
47	Id.	Solarolo Rainerio	16,390 62	1.00657
48	Cuneo	Rossana	11,503 06	1.948383
49	Id.	Castellar	4,020 45	1.107510
50	Id.	Pagno	4,562 66	0.915593
51	Id.	Centallo	32,546 87	0.661524
52	Id.	Monforte	20,070 94	1.84
53	Id.	Bastia Mondovì	8,438 82	2.59095
54	Foggia	Castelnovo della Daunia	22,377 61	1.01
55	Id.	Peschici	20,330 »	2.0506874
56	Genova	Laigueglia	5,063 51	1.747884

Num. d'ordine	PROVINCIA	COMUNE	Sovrimposta da autorizzarsi per il 1838 per	
			somme effettive	aliquote
57	Genova	San. Rufino	6,330 10	1.3130
58	Id.	Onzo	2,739 23	2.648380
59	Macerata	Pioraco	8,666 98	1.55601
60	Id.	Gualdo.	5,714 69	1.2929484
61	Mantova	Pegognaga	54,552 95	0.9206751
62	Massa Carrara	Aulla	26,342 92	1.79631
63	Milano	Cesano Maderno	15,543 11	1.4067
64	Id.	Origgio	14,146 83	1.7367
65	Id.	Cassano d'Adda.	27,966 29	0.9717
66	Id.	Roncello	4,946 16	1.7117
67	Id.	Vimercate	24,405 62	1.1418
68	Id.	Ornago	6,493 23	1.0692
69	Id.	Misinto (frazione principale)	11,513 97	2.3279
70	Id.	Lazzate (frazione di Misinto)	8,847 26	1.7228
71	Novara	Saluzzola	7,427 74	0.66
72	Napoli	Forio	16,704 98	1.630
73	Padova	Candiana	26,516 11	1.648
74	Id.	Cervarese Santa Croce	23,447 17	1.64
75	Id.	Codevigo	37,008 67	2.05
76	Id.	Galzignano	18,564 91	1.96
77	Palermo	Sciara	8,787 91	0.8358
78	Pavia	Rovegno	4,119 77	1.44922
79	Id.	Bressana	15,369 29	2.67823
80	Piacenza	Calendasco	28,002 71	1.210802
81	Id.	Pianello	46,840 98	2.69
82	Porto Maurizio	Gazzelli	4,986 15	3.6556
83	Id.	Oneglia	30,491 25	1.080
84	Id.	Lavina	2,395 »	5.641

Num. d'ordine	PROVINCIA	COMUNE	Sovrimposta da autorizzarsi per il 1888 per	
			somme effettive	aliquote
85	Potenza	Spinoso	2,189 18	0.3485
86	Id.	Acerenza	6,596 67	0.34
87	Id.	Palazzo San Gervasio . . .	4,726 86	0.216
88	Ravenna	Sant'Agata sul Santerno . .	14,055 45	2.249368
89	Reggio Calabria	Ardore	18,610 86	1.76
90	Id.	Cosoleto	12,686 77	0.97
91	Id.	Tresilico	8,424 99	0.60
92	Roma	Mazzano	11,240 83	1.90422
93	Id.	Monterotondo	33,100 54	1.08692
94	Id.	Cerreto Laziale	6,216 79	2.74675
95	Id.	Monteromano	15,289 25	0.78889
96	Id.	Rocca Secca nei Volsci . .	5,234 48	1.17751
97	Id.	Colleparado	2,666 27	0.82339
98	Rovigo	Canda	24,448 74	1.4756
99	Id.	Villadose	25,861 38	1.4899
100	Id.	San Martino Venetze . . .	37,237 21	1.7197
101	Id.	Cesenelli	36,368 66	1.63034
102	Id.	Canaro	34,244 48	1.4964
103	Salerno	San Mango Piemonte . . .	2,502 45	0.53414
104	Sassari	Gavoi	3,076 45	0.953680
105	Id.	Lodè	2,931 »	1.214096
106	Id.	Orgosolo	6,606 81	1.454619
107	Sondrio	Valmasino	5,784 12	5.3030
108	Id.	Tartano	7,721 34	6.4443
109	Id.	Castione Andevenno . . .	7,356 80	2.4262
110	Id.	Cercino	4,567 66	5.3196
111	Id.	Campodolcino	6,221 37	5.55
112	Teramo	Cepagatti	10,347 62	0.800001524

LEGISLATURA XVI — 2^a SESSIONE 1887-88 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 LUGLIO 1888

Num. d'ordine	PROVINCIA	COMUNE	Sovrimposta da autorizzarsi per il 1883 per	
			somme effettive	aliquote
113	Teramo	Nereto	5,089 25	0.70493778
114	Torino	Drusacco	2,998 19	1.481
115	Id.	Vidracco	3,167 61	1.185
116	Treviso	Maserada	16,878 »	1.5696
117	Verona	Legnago	100,655 61	1.4277
118	Id.	Casaleone	12,952 64	0.6623
119	Id.	San Michele Extra	30,202 81	1.1450
120	Id.	Quinzano	12,686 08	1.9907
121	Vicenza	Rosà	14,853 29	0.577
122	Id.	Arzignano	61,697 46	1.310

PRESIDENTE. È aperta la discussione sopra questo disegno di legge. Se nessuno chiede di parlare, trattandosi di articolo unico questo sarà poi votato a scrutinio segreto insieme alla tabella annessa.

Ora viene in discussione il disegno di legge intitolato: « Autorizzazione al comune di Pescina per eccedere la media della sovraimposta ai tributi diretti per trent'anni ».

Se ne dà lettura.

Il senatore, segretario, SOLIDATI-TIBURZI dà lettura del progetto di legge.

(V. stampato N. 118).

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

Se nessuno chiede di parlare, si passa alla discussione degli articoli.

Si rileggono gli articoli.

Il senatore, segretario, SOLIDATI-TIBURZI legge:

Art. 1.

Al comune di Pescina (Aquila) è data facoltà di delegare per trent'anni a favore della Cassa

dei depositi e prestiti tanti centesimi addizionali, che sovrimporrà ai tributi diretti, quanti ne occorreranno per pagare le annualità di ammortamento di un prestito di L. 22,000, destinato alla spesa di costruzione di un edificio scolastico, giusta il progetto Petrini, debitamente approvato.

(Approvato).

Art. 2.

Tale autorizzazione, che viene data agli effetti degli articoli 50 e 52 legge 1° marzo 1886, n. 3682, non si estende a quei centesimi addizionali che il detto comune dovesse sovrimporre per sopperire ad oneri normali di bilancio in eccedenza alla media del triennio 1884-85-86, per i quali all'occorrenza dovrà chiedere uno speciale provvedimento.

(Approvato).

PRESIDENTE. Anche questo disegno di legge sarà poi votato allo scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: « Provvedimenti per le strade ferrate complementari » (N. 114).

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Provvedimenti per le strade ferrate complementari »

Si dà lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, GUERRIERI-GONZAGA dà lettura del progetto di legge.

(V. stampato N. 114).

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

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Ho chiesto la parola per riferire al Senato sopra varie petizioni, affinché se alcuno dei senatori volesse prendere la parola sopra alcune di esse, le medesime sieno note al Senato.

Queste petizioni sono le seguenti:

1° La Giunta delle città di Portogruaro, Palmanova, Sangiorgio, Muzzano, Palazzolo, Latisana, Fossalto fanno istanza perchè quando fosse deciso di congiungere il tronco ferroviario Treviso-Motta alla ferrovia Venezia-Portogruaro-Pontebba, il punto d'unione sia Portogruaro.

La linea Treviso-Motta è tra quelle inscritte nell'allegato A della legge.

Furono presentate inoltre altre sei petizioni unite dei Consigli comunali di Solmona, Pratola Peligna, Pescocostanzo, Revisondoli, Civitella e San Pietro Avellana, delle provincie di Aquila e Campobasso. In queste petizioni si chiede:

1° Che si affretti la costruzione della ferrovia Solmona-Isernia, che è fra le concesse nel contratto colla Società Adriatica;

2° Che si respinga qualunque variante al tracciato già studiato e approvato dal Governo.

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onor. Vitelleschi ha facoltà di parlare.

Senatore VITELLESCHI. Io non ho chiesto la parola per addentrarmi nell'inestricabile labirinto del problema ferroviario. Come in un prisma, vi vedono subito il loro raggio, onde lo comprendono facilmente, quelli che vi hanno un in-

teresse particolare; ma è difficile di orientarsi in riguardo al fascio degli interessi nazionali, i quali vi si decompongono in tal modo, che persone, anche di me più competenti, non credo sieno al caso, in ispazio così breve di tempo, quale a noi fu dato, di studiarlo nel suo insieme e nelle parti.

Farò pertanto solamente delle osservazioni generali, e innanzi tutto questa: cioè che mi pare vi debba essere qualche cosa di molto imperfetto, direi anzi qualche cosa di morboso, nel funzionamento dei nostri organamenti politici; se alla fine della stagione parlamentare progetti di questa natura possono essere discussi ed approvati dalla Camera elettiva in quattro giorni, e da noi in quarant'otto ore.

Questa angustia di tempo, considerata sotto il rapporto della gravità economica e finanziaria delle proposte deliberazioni, dimostra in ambedue i Corpi una virtù altrettanto cristiana quanto poco politica, ossia una sovrana noncuranza dei beni di questa terra.

Nella discussione del progetto per i nuovi provvedimenti finanziari, è stato giuocoforza dare un'occhiata alla nostra situazione finanziaria; e voi avete udito, pochi giorni or sono, dall'egregio relatore della Commissione permanente di finanza, apprezzare, come più prossimo al vero, il nostro disavanzo dell'annata in circa 90 milioni.

Dodici anni or sono noi avevamo la fortuna di essere al pareggio. Da quell'epoca in poi sono state aumentate di molti milioni le imposte, dappoichè l'onorevole ministro delle finanze ci ha detto l'altro giorno come la deficienza del macinato sia stata largamente compensata. Oltre di ciò le antiche imposte hanno per il loro naturale svolgimento accresciuto, se io non mi inganno, all'incirca di 150 milioni le entrate annuali della finanza.

Pertanto, con un'Amministrazione semplice ed ordinata, che non fosse stata iniziata ai misteri della logismografia e della trasformazione dei capitali, a quest'ora avremmo potuto togliere un centinaio di milioni d'imposte; i quali, tornando a concorrere alla ricchezza del paese e ad alimentare la produzione, ora si sarebbero convertiti in due o tre miliardi, che ci permetterebbero di star tranquillamente di fronte a qualunque eventualità. Invece, noi abbiamo tutto speso e tutto consumato in una quantità

di conati artificiali, per far progredire tutti i rami dell'Amministrazione ad un tempo.

Io non so quanto i vari rami della pubblica Amministrazione se ne siano avvantaggiati. So che oggi ci troviamo ad avere un disavanzo che si aggira tra gli ottanta ed i novanta milioni; e che, dopo le più acute osservazioni, si è dovuto convenire che ormai le fonti tributarie sono esauste; e che per premere che si faccia l'addolorato corpo del contribuente nulla c'è più da estrarre.

In questo stato di cose ci si presenta un progetto onde impegnarci per un miliardo e 610 milioni: i quali poi probabilmente, come avvenne l'altra volta sulle previsioni di un miliardo e 260 milioni che si convertirono in oltre due miliardi, si convertiranno in una somma notevolmente maggiore. Tanto più che l'accurata relazione della Camera dei deputati dichiara, soltanto per il 38 per cento potersi garantirsi che le spese siano prevedute con precisione; mentre pel 62 per cento vi è argomento di ritenere, che questa previsione di un miliardo e 600 milioni potrà accrescersi.

Ma sia pure esatta la somma prevista, io dico: perchè ci si domanda questo enorme sacrificio?

Per salvare la patria? Per compiere degli alti uffici o destini? No, la somma ci viene domandata per una modesta proposta: per completare la rete delle nostre strade ferrate.

Quando la prima volta fu fatta la legge famosa del 1879, per riordinare e compiere la nostra rete di strade ferrate, si parlava di 6020 chilometri: dopo le due leggi del 5 luglio 1882, se ne aggiunsero altri 313 all'incirca: e computate alcune correzioni di linee, si giunse a 6497 chilometri, dei quali ne sono stati costruiti appena 2515 e ne sono in costruzione 939. Il presente progetto di legge tende quindi nientemeno che ad intraprendere la costruzione in pochi anni di 3043 chilometri di strade ferrate, con una spesa annua assai maggiore di quella fatta, quando il paese si trovava in un punto di prosperità, quando il bilancio dello Stato si trovava al pareggio.

E v'è proprio bisogno, e bisogno urgente di costruire nuove linee ferroviarie per tanti chilometri? Basta avere viaggiato, come facciamo tutti noi costantemente, un poco l'Italia, per vedere quello che avvenga di molte delle strade

ferrate che sono in esercizio. Se si eccettuano le principali che mettono capo a qualche gran centro commerciale, e alcune altre grandi linee, che hanno cominciato a prendere qualche sviluppo, nei treni che percorrono le altre linee non vi sono d'ordinario che cinque o sei individui i quali occupano ognuno uno scompartimento e sono deputati, senatori od ingegneri delle strade ferrate; tutta gente che viaggia in privilegio; nelle terze classi non si vede che qualche gruppetto di contadini.

Il fatto si è che, lasciando le impressioni vaghe e per così dire artistiche, se si legge la nota delle strade ferrate, alla costruzione delle quali con enorme dispendio si vuol provvedere, si arriva alla convinzione che alcune di esse sono, non dirò inutili, perchè non vi è nulla d'inutile al mondo, ma sono certamente, almeno per ora, superflue. Mi basti citarvi l'esempio che noi costruiremo due linee per andare a Napoli, e così ne avremo tre. Lo spendere 70 milioni per guadagnare mezz'ora è un lusso degno di un paese che abbia miliardi di sopravanzo; e noi, mi pare, potremmo benissimo aspettare ancora qualche anno a guadagnare questa mezz'ora.

V'ha un altro inconveniente, che queste tre linee da Roma a Napoli faranno concorrenza l'una all'altra, e saranno o diventeranno egualmente tutte improduttive. Nel che consiste il secondo appunto che io muovo alla nota delle strade ferrate che dobbiamo fare. Il quale appunto è, che se una parte di tali strade è superflua, la parte maggiore è improduttiva; vale a dire che lungi dal remunerare il capitale impiegato nella costruzione, il prodotto non coprirà o coprirà appena le spese d'esercizio.

Per provare quanto affermo io non ho bisogno di citare altro documento che il piccolo quadretto annesso alla relazione. La media di esso dà per le strade complementari della rete del Mediterraneo, nei prodotti lordi, per l'esercizio 1886-87 L. 1,939,477, e nella spesa di esercizio L. 2,438,653. La rete Adriatica con L. 2,962,000 di prodotto lordo e L. 4,354,000 di spese d'esercizio, versa in peggiori condizioni. Non parliamo delle ferrovie complementari Sicule, e soprattutto delle Sarde.

La improduttività delle linee, perchè non determinate dal concetto di soddisfare a vere e proporzionate esigenze commerciali, è per mio

avviso, il peccato originale delle nostre costruzioni ferroviarie.

Ora, io capisco che uno Stato si fornisca delle grandi strade, che gli sono necessarie per il suo sviluppo economico, o per scopi militari. Ma al di là di questo limite, non capisco altro criterio per intraprendere la costruzione di una strada ferrata, opera sempre di molto dispendio, che la sua produttività; perchè altrimenti succede che i cinque o sei viaggiatori, dei quali vi parlava poco fa, vi costano 500 lire per viaggio a testa.

E chi paga? I contribuenti. Ma i contribuenti italiani devono pagare, con una forma di socialismo alla rovescia, per tre o quattro deputati o senatori alla ragione di 500 lire l'uno?

Considerate le ferrovie di qualsivoglia paese. Non ve ne sono che di due tipi: di quelle fatte per servire gli interessi politici generali, e di quelle che presentavano un produttivo impiego di capitali.

L'America ha fatto quella meraviglia di cinque linee interoceaniche; l'Inghilterra ha fatto i treni più rapidi del mondo; ma tutto questo nell'un paese e nell'altro si è fatto da private Società, perchè se ne cava il necessario a pagare le spese, compreso l'interesse del capitale.

La Russia ha adottato un altro sistema. Non potendo valersi della iniziativa privata, essa ha fatto delle grandi linee che servono agli interessi generali e che sono in parte interessi militari; ma poi si arrestò.

Io non conosco alcun'altra nazione, che si sia divertita e si diverta a fare tante linee e a far correre tanti treni; sapendo che essi non pagheranno le spese se non dopo vent'anni, ed alcuni giammai, e ciò per una ragione semplicissima.

I treni italiani in certe provincie non possono rendere perchè manca la base della strada carrozzabile, senza la quale le linee ferroviarie sono inutili; perchè manca l'agiatezza, la quale permette di viaggiare facilmente e ripetutamente; e manca un po' in parte anche l'abitudine del viaggiare. Il che riguarda i passeggeri.

Per le merci poi, è bastata la nostra tariffa ferroviaria per sviarne i due terzi. Bisognerebbe davvero essere dissennati per affidarle alle strade ferrate.

In occasione della nostra piccola Esposizione

di animali da cortile ho constatato, che una buona metà delle merci da esporre fu spedita per mezzo del trasporto animale.

Questo non è incoraggiante per le strade ferrate.

Ora, io non posso capire con quale concetto si facciano le strade ferrate, quando si prescindono completamente dalla loro produttività.

È evidente quello che accade da noi. Le linee che ricadono sul Governo sono quelle che nessuno vuol fare. È una singolare maniera di fare la selezione fra le buone strade ferrate e le cattive; e di gravare lo Stato di pesi enormi, che non avranno mai alcun compenso.

Quasi tutte le strade ferrate delle quali si tratta sono superflue od improduttive. Eppure non si è potuto resistere alla tentazione di imporre questo enorme sacrificio alla nazione.

Di questo strano fatto ho cercato una spiegazione; e tra le ragioni che mi son sentito addurre è questa, anzi la prima: cioè, che fra le linee contemplate nel progetto ve ne sono alcune incominciate e che bisogna finirle.

Ora, senza pur notare che fra le linee cominciate ve ne possono essere talune per le quali potrebbe anche senza danno aspettarsi a condurla a compimento, sta il fatto che, complessivamente, meno che per 949 chilometri, tutte le altre costruzioni che si propongono sono costruzioni *ex novo*.

Questo pel primo argomento.

Si dice inoltre che questa è una liquidazione; che si tratta di impegni presi.

Io capisco che si prendano impegni irrettabili per alleggerire di tasse il paese, e capisco che il Governo si senta legato agli interessi collegati agli impegni medesimi. Ma, allorchè si tratti di impegni, che portano ad aggravare il paese, non potrà il Governo mai far grazia di una promessa? Eppoi che cosa sono questi impegni? Per me non sono fatti che a soddisfazione di interessi locali, i quali non sono legittimi, se non in quanto concordino coll'interesse generale del paese.

E qui mi ricorre alla mente lo stesso concetto delle strade ferrate improduttive.

Io capisco che lo Stato faccia delle strade ferrate per grandi interessi nazionali. Ma quando dobbiamo venire all'estimazione se si debba per interessi che sfuggono ad ogni seria valutazione costruire una ferrovia, o se sia meglio

una strada ferrata in un posto piuttosto che in un altro, con semplici concetti locali, si perde ogni criterio; la questione diventa di favore, ed oltre a dar luogo ad un sistema dispendiosissimo, eccita una quantità di passioni della peggiore specie. Ne avete l'esempio in ciò, che, non appena questo concetto fece capolino alla Camera e non appena si fece il primo esperimento di questa specie di corsa al campanile, la proposta Depretis, di 27 linee, fu portata a 38 dal Baccarini, a 52 dalla Commissione parlamentare, dal Governo a 58 e finì poi con 64 linee; e trascurati, anzi manomessi gli interessi della nazione, saltarono fuori quelli delle provincie e dei comuni, e non si ebbe più fine nelle richieste.

Questo è un amminiccolo, che pesa per centinaia di milioni, del primo errore di non voler tener conto mai della produttività delle strade ferrate.

Vengo alla terza ragione che si adduce per giustificare questo progetto di legge.

Si dice che questa è una legge di giustizia, perchè il Sud d'Italia ha meno chilometri di ferrovie del Nord.

Capisco che una volta ammesse le strade ferrate politiche, le strade ferrate di favore, si venga anche a fare delle strade ferrate una questione di gelosia regionale; ma io credo che nei paesi i quali abbiano serio il concetto degli affari, le strade ferrate si sviluppano in proporzione degli interessi: ed aggiungo che quei paesi che hanno, in ragione di popolazione o di superficie più strade ferrate, ne hanno di più perchè hanno maggiori interessi; e che quei paesi che ne hanno di meno, ne avranno di più con loro utile e senza danno dello Stato, a seconda del loro sviluppo portato dalle leggi naturali.

In altro modo avranno un beneficio molto problematico, perchè, dopo tutto, è un curioso favore quello che noi facciamo loro! Quando noi colle nostre imposte e colle condizioni peggiorate della finanza mettiamo un aggravio sopra tutti i cittadini; credo che quegli stessi che avranno il gusto di veder passare un treno davanti ai loro occhi, preferirebbero qualche volta di non vederlo, e pagar meno tasse; e in molte parti si hanno e si avranno ferrovie, dove non ne è bisogno, e mancano i mezzi di servirsene.

Fin qui, io non ho esposto che delle critiche

al sistema amministrativo che consiste in due cose, a mio avviso, profondamente viziose. Vale a dire, di sperperare del danaro in cose improduttive, immature, per concetti politici che non sono reali, e che finiscono per essere falsi in loro stessi e recano danno anche a coloro che ne dovrebbero profittare; e di aumentare il disavanzo di un bilancio che non trova modo di equilibrarsi.

Però, fin qui, non saremmo che dei cattivi amministratori e non saremmo i soli; ce ne sono degli altri per lo meno cattivi quanto noi, eppure il mondo cammina.

Per noi c'è una questione ben altrimenti importante. Io non credo di commettere indiscrezioni, nè di affermare cosa avventata dicendo che, se non è sicuro, è certo molto probabile per un'infinità di ragioni e storiche e morali, che l'Europa va incontro ad una crisi. Sarà questione di tempo, ma una crisi nell'Europa è forse inevitabile.

Noi, come giovane nazione, che pur ha delle vecchie questioni, vi saremo necessariamente trascinati; ed ove non ci fossimo trascinati volontariamente, vi ci saremo necessariamente, perchè abbiamo degli impegni.

I nostri interessi, come il nostro onore, potranno reclamare che noi spendiamo due, tre, quattro miliardi. Ora, se voi avete dei miliardi, perchè non li conservate per quel momento?

Quando verrà questo momento, voi non avrete che due mezzi da porvi riparo: o ricorrere al credito o imporre imposte eccezionali.

Quanto al credito, voi, per prepararvelo, cominciate intanto coll'impegnare 128 milioni all'anno per obbligazioni ferroviarie.

So bene che voi fate pari, dicendo esser questa una trasformazione di capitali. Ma io non ho mai compreso che cosa sia una trasformazione di capitali; laddove il capitale che s'impiega, anzichè esser fruttifero, importa l'obbligo di una nuova spesa per pagare una parte delle spese di esercizio. Dall'altra parte gl'interessi delle obbligazioni ferroviarie pesano inesorabilmente sul bilancio.

Se questa possa chiamarsi trasformazione di capitale io non so. La trasformazione avviene per chi compra le obbligazioni, non per noi, non pel bilancio dello Stato.

Ad ogni modo, checchè ne sia, è uno strappo che si fa al credito pubblico.

Il credito di una nazione, come la sua rendita, ha un termine. Si può dire quale sia il valore del credito di una nazione? Qualunque esso sia, ad ogni 128 milioni che vi prendete sopra, vuol dire che sono tanti di meno su cui potrete poi contare.

Oltre il sistema della costruzione diretta da farsi dallo Stato, si ha nel progetto il sistema dei contratti colle tre Società Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Dovrei entrare in complicate dimostrazioni; mi basti dire, che, se non erro, si comincia dal corrispondere alle Società 38 milioni, comprendenti anche la liquidazione del passato; ma l'onere poi si accresce di 4 o 5 milioni all'anno. Se il sistema delle concessioni sia preferibile a quello delle costruzioni dirette, o viceversa, è questione che non è di mia competenza. Bensì mi mosse a parlare una grande ragione politica e finanziaria.

Con questa legge che abbiamo qui davanti, per quel che riguarda il credito, noi ci andiamo preparando un debito di 890 milioni, e diciamo pure un miliardo, i quali precederanno quelli che dovremo fare pel caso che ci si renda necessario di provvedere a grandi spese militari o altro.

Per quello che sia poi il bilancio, noi cominciamo da 4 o 5 milioni i quali, sommati con quelli già spesi, formano 38 milioni, ed arriviamo, se ben notai, progressivamente fino a 87 milioni all'anno.

Voi che avete in questo momento un bilancio con 90, 80, 70 milioni di disavanzo (io non voglio adesso decidere fra le opinioni dissenzienti del ministro delle finanze e della Commissione permanente di finanza), voi vi mettete sopra un debito di quasi un miliardo. Quindi, quando vi troverete a dover rispondere avanti al paese delle sue sorti, e a mantenere impegni che avrete contratti, voi non avrete uscita: o dovrete non corrispondere come dobbiamo ai nostri impegni, o dovrete rovinare il paese. Probabilmente, si farà un po' dell'uno e un po' dell'altro, con conseguenze doppiamente funeste.

Ho detto che tutto questo accennava all'esistenza di una malattia latente nelle nostre istituzioni. Il segno più evidente di questa malattia è stato, che questo progetto di legge abbia dovuto essere presentato dal mio carissimo amico l'onor. Saracco; sul quale noi avevamo poste

tutte le speranze per la restaurazione della nostra prosperità finanziaria.

Riguardo alla sua persona rimpiango che, spinto dai nostri caldi voti ad entrare in quello che dovrebbe essere tempio della giustizia, e che è poi semplicemente un Gabinetto politico, con tutti i suoi meschini accorgimenti, egli abbia per mala sorte scelto per entrare la porta di uscita invece che quella d'entrata.

Se fosse entrato dalla prima, probabilmente sarebbe stato portato sugli altari, a furia di popolo; ma avendo voluto entrare per la seconda ha dovuto lottare contro una corrente, che la presentazione di questa legge mi fa dubitare essere più forte di lui: è una corrente contro la quale non regge forza d'atleta.

Ma non lo voglio credere; ed anzi spero ancora che la sorte lo ricondurrà a esercitare nel governo quegli uffici, nei quali le sue eminenti qualità possono rendere grandi servizi al paese.

Ma intanto questa azione contraria alle speranze, che pareano meglio fondate, deve preoccuparci tutti; perchè convien ricordare che le istituzioni non hanno che il valore e la solidità che vengono loro date dal risultato ch'esse producono: e che, per quanto amore si abbia alla patria, c'è un antico detto che « la patria è là dove sta il bene ».

Non mi lusingo colle mie parole di indurre il Senato a fare quello che io credo sarebbe suo ufficio, cioè d'arrestare la scesa su questa china. Io proposi che questa legge fosse rimandata alla Commissione di finanza, anzitutto perchè in molte parti mi sembrava di sua speciale competenza; e secondariamente perchè credeva, che allo stato attuale delle cose, con tutti gli interessi sospesi di cui noi difficilmente possiamo calcolare la portata, si doveva dare una risposta: o sì, o no.

Gli indugi non mi pare che avrebbero condotto ad alcun risultato; e quindi in ragione di queste due considerazioni mi è parso, che il solo gruppo di senatori che fosse al caso, in un tempo relativamente breve, e trattandosi di una questione specialmente economico-finanziaria, di dare una risposta pronta e sopra basi sicure, fosse appunto la Commissione di finanza.

La Commissione di finanza, è vero, ma senza entusiasmo, ve ne propone l'accettazione.

Io rispetto i motivi che essa può avere; e

certo non sarei io che potrei nè sperare nè osare di condurre il Senato in altra via.

Conservo le mie convinzioni. Ho detto queste poche parole per porre netta la questione avanti al Governo ed avanti al Senato; affinché, per lo meno nell'andamento futuro dei nostri affari essa sia ben chiara, ed evidente, onde non venga il giorno in che sia troppo tardi per porvi riparo.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onor. senatore Cambray-Digny ha facoltà di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Signori senatori! Io prendo la parola a discarico di coscienza; anzi dichiaro che non abuserò della pazienza del Senato, e sarò brevissimo.

Certamente se ci fosse stato più tempo per studiare il gravissimo argomento che ora ci viene davanti, avrei cercato d'approfondirne le varie parti, di rendermi conto degli effetti in generale di questo progetto di legge.

Oggi io mi limiterò a un punto solo, e su questo punto io spero che gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e delle finanze vorranno dare qualche schiarimento che tornerà anche a dileguare o comunque a chiarire parecchi dei dubbi che ha messo innanzi l'onor. preopinante.

Signori senatori, voi sapete che io sono stato in questi giorni il relatore di due importanti progetti di legge che il Senato ha discussi, e cioè la legge del bilancio dell'entrata e quella sui provvedimenti finanziari. Questa mia qualità mi porta a preoccuparmi principalmente degli effetti che il progetto di legge che oggi si discute avrà sui nostri bilanci avvenire, e quantunque il tempo sia stato breve, ho potuto ravvicinare cifre e fare alcuni confronti.

Non nascondo che questi confronti non mi hanno rassicurato; ma veniamo a qualche cifra.

Nella relazione sull'entrata, è verissimo quello che ha detto il senatore Vitelleschi, io prevedi che il disavanzo nell'anno prossimo avrebbe raggiunto circa i 90 milioni. Il ministro delle finanze rispondendo alle mie osservazioni, non concordò che l'entrata, quale era prevista nel bilancio, avrebbe poi avuto in fatto una diminuzione che io portavo a 44 milioni, ma dimostrò bensì di esser persuaso che una diminuzione ci sarebbe, e mi sembra che accennasse alla somma di 20 milioni.

I provvedimenti finanziari, il ministro delle finanze ritiene che potranno produrre 27 milioni e mezzo; io non feci questione su codesta cifra, quantunque sul prodotto delle cambiali e degli spiriti avessi i miei dubbi. Comunque sia nell'insieme, compreso il prodotto della legge sui provvedimenti finanziari, la mia valutazione sarebbe un disavanzo dai 60 ai 70 milioni; quello dell'onor. ministro mi pare che vada dai 30 ai 40. Ma non è la differenza tra queste cifre che possa alterare il ragionamento che io vengo oggi a fare davanti al Senato.

L'egregio preopinante ha citato la relazione dell'onor. Genala. In questa relazione si trova, mi pare a pagina 82, una tabella dalla quale risulta che con questa legge si faranno strade ferrate o direttamente per conto del Governo, o per licitazione privata, per la somma di 1 miliardo e 283 milioni oltre a 337 concessi alle Società ferroviarie.

Questa somma che tutta insieme va ad 1 miliardo e 610 milioni è distribuita poi, quanto al pagamento, in un grande numero di anni. Sarebbe qui tempo perduto il tener dietro a ciò che risulta da una simile distribuzione. Però mi piace di notare che in un'altra tabella, pure della relazione dell'onor. Genala, a pagina 93, si trova l'onere netto che dalla costruzione delle strade ferrate complementari viene al Governo tutti gli anni dal 1888-89 in poi e guardando solamente alle cifre del primo decennio vedo che dai 38 milioni si va gradatamente salendo fino ai 113 senza mai diminuire.

È vero che bisogna fare una detrazione di ciò che già si spende adesso per l'estinzione e per l'interesse della spesa già fatta per le linee costruite negli anni addietro, il che fa una diminuzione di circa 26 milioni.

Però un altro documento è venuto fuori in questi giorni il quale porta altri dati non meno importanti; e sono le variazioni che avrà il bilancio, compresi gli effetti di questa legge, nei primi 5 anni.

Secondo questo le spese ordinarie effettive, dall'anno 1888-89 all'anno 1893-94, crescerebbero di milioni 130.

È vero che vi è un altro prospetto nel quale le spese straordinarie votate per legge, da quest'anno al 1893-94, diminuirebbero di 70 milioni.

Ma vi è poi un terzo prospetto dal quale ri-

sulterebbe che altre spese straordinarie dipendenti da legge attualmente in corso, da un milione e mezzo circa salirebbero a 13,444,000.

Ricapitolando adunque queste due ultime condurrebbero a questo risultato; che, cioè, le spese straordinarie scemerebbero di 58 milioni e le spese effettive ordinarie crescerebbero di 130. In sostanza si avrebbe da oggi al 1894 un aumento di 72 milioni di spese.

Se voi aggiungete questi 72 milioni al disavanzo dell'anno corrente, evidentemente si arriva a 162 milioni di disavanzo. Ma questi sono calcoli che non si possono fare che per approssimazione, ed io voglio ritenere che si possano ottenere, per una ragione o per un'altra, delle economie; o sia che il disavanzo sia minore di quello che io non possa sopporre.

Io voglio ritenere che in questi cinque anni si vada crescendo fino a raggiungere 150 milioni di disavanzo.

Convieni osservare che questo risultato si fonda sopra una diminuzione di 58 milioni nella spesa.

Io mi fido poco di queste diminuzioni, e lo dissi, or fanno pochi giorni, in Senato.

Io non so se le spese per l'Africa, se le rinnovazioni delle armi, delle navi e di altre cose, se la difesa delle coste, se in sostanza tante altre spese che possono venire fuori, non compenseranno queste diminuzioni, o, magari, le oltrepasseranno.

Comunque sia, a me pare che prudenza insegna a calcolare almeno sopra questo disavanzo di 150 milioni, il quale non potrebbe diminuire, secondo me, se non vedendo aumentarsi notevolmente le entrate.

Ora, signori, neppure su questo punto, sulla questione, cioè, se le entrate siano veramente in progressivo aumento, io neppure su questo punto mi estenderò; ne parlai abbastanza in un'ultima adunanza; ricorderò solamente quello che dissi allora che, cioè, abbiamo manifesti segni che il consumo non regge alle gravissime imposte di cui è oberato; che i cespiti principali accennano ad arrestarsi, che insomma tutto fa credere che il progressivo sviluppo che abbiamo avuto nei 25 anni decorsi, o si è arrestato, o si arresterà in breve.

Quindi, davanti a questa situazione, a me è sembrato che non bastasse esaminare questa legge dal punto esclusivo dell'interesse ferro-

viario, ma che importasse molto il farsi un concetto dal punto di vista più largo, finanziario, dal punto di vista del bilancio dello Stato; farsi un concetto, dico, degli effetti che da questa legge deriveranno. Ed è su questo punto che io ho chiesto e chiedo schiarimenti agli onorevoli ministri.

Io dichiaro formalmente che non intendo punto con questo di sollevare agli onorevoli ministri difficoltà ed opposizioni; perchè, dico francamente che se guardassi la legge così come ci è presentata, unicamente e strettamente dal punto di vista della questione ferroviaria, io ci troverei un sostanziale miglioramento.

Se io ho bene inteso il problema come era stato posto davanti all'onor. ministro dei lavori pubblici e come egli con questa legge lo avrebbe risoluto, mi par di vedere che in sostanza noi faremo le ferrovie approvate da leggi precedenti e le faremo in un tempo forse minore di quello che era già assegnato e distribuiremo la spesa in un numero maggiore di esercizi. E questo è evidentemente un vantaggio. È vero che la spesa, come ha accennato l'onor. preopinante, è cresciuta, anche notevolmente, ma io di questo non saprei davvero far responsabile l'onor. ministro dei lavori pubblici, perocchè se egli è venuto davanti al Parlamento a dirci categoricamente le cifre vere alle quali converrà sottostare, trovo che egli merita il nostro plauso piuttosto che la nostra censura.

Non nascondo che un poco mi spaventa vedere rimanere alla diretta esecuzione dello Stato tante ferrovie che costeranno quasi un miliardo e temo anch'io che questo miliardo possa anche aumentarsi e di qualche diecina e qualche centinaia di milioni. Ma nonostante io non so disapprovare il sistema adottato, che taluno ha chiamato eclettico; perchè mi pare che veramente, come ha detto benissimo l'onorevole relatore, allo stato delle cose poco diversamente si sarebbe potuto fare.

Io termino queste brevi parole coll'esprimere il desiderio che si guardi la questione dal punto di vista generale della finanza e spero che gli onorevoli ministri vorranno dare al Senato questi schiarimenti che io chiedo.

Senatore ALVISI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il senatore Alvisi ha facoltà di parlare.

Senatore ALVISI. Il mio amico, l'onor. Vitel-

leschi, ha in certo modo sbarazzato il terreno colle considerazioni generali colle quali egli ha occupato l'attenzione del ministro e che meritano tutta la considerazione del Senato.

Lo sguardo retrospettivo sulla nostra finanza e le previsioni dell'avvenire dovrebbero aver persuaso Ministero e Senato che l'Italia economica e politica volge alla peggio.

L'onor. senatore Digny toccando un punto solo della questione, si è rivolto al ministro delle finanze con una interrogazione, che regge a qualsiasi risposta in contrario dell'onorevole ministro. Se avete un disavanzo di 160 milioni nel bilancio ordinario come volete e potete aggravarlo con un'altra spesa annuale molto più importante? Dove andrà a finire l'economia del paese?

Per me mi par di sentire l'onorevole ministro a contestarmi la competenza tecnica per entrare nelle questioni delle molto complicate linee ferroviarie.

A questo proposito devo premettere che per due volte nel 1878-79 fui nominato dall'onorevole Ranco, dall'onor. Minghetti e dall'onorevole Salaris, presidente e relatore della sotto-commissione del bilancio dei lavori pubblici; e proprio allora ferveva la grande questione dell'esercizio privato e dell'esercizio governativo.

Tutti sanno che gli onorevoli Sella e Spaventa erano gli antesignani dell'esercizio e della proprietà governativa delle strade ferrate, ed avevano persuaso la Camera ed il paese al sacrificio di riscattare tutte le linee, magari per il doppio del prezzo che pochi anni prima la necessità d'un momento aveva costretto l'onor. Sella a vendere la rete, che allora si diceva quasi completa, del Regno subalpino.

Ad ogni modo si volle inaugurare un sistema che, secondo me, nelle condizioni in cui versava l'Italia ed in cui versa tuttora, avrebbe potuto portare più benefizi che inconvenienti.

Il Governo, padrone delle ferrovie, avrebbe adottata la modicità delle tariffe per aumentare il commercio della produzione del paese e creata quella corrente maggiore di scambi che manca tuttora in causa dell'elevata tassa dei trasporti delle persone e delle cose.

Ma un ideale ancora più grande si proponeva l'onor. Sella, ed era quello della patria padrona del suo territorio e delle sue strade sulle quali gli eserciti potessero muoversi libe-

ramente nel caso di offesa e nel caso di difesa senza dipendere menomamente dalle Società le quali potevano frapporre degli ostacoli più fatali di quelli già sperimentati nella guerra 1859.

Ma se non bastano questi appunti d'indole nazionale politica per distruggere il fatto delle convenzioni per l'esercizio delle linee già fatte, si dovrebbe pensare alla gravità degli oneri a cui si va incontro, ancora più insopportabili per il paese.

A me pare che non si possa dal Senato ragionevolmente accettare la legge e ne dirò le ragioni, togliendole proprio da documenti ufficiali, pubblicati nella relazione dell'onor. Genala e che servono di allegati alla stessa relazione.

Io trovo che nella legge attuale lo Stato deve costruire 1471 chilometri di ferrovia, oggi in parte già costruiti per l'importo complessivo di 890 milioni; che i privati colla legge dei buoni per la costruzione delle ferrovie, pagabili in trenta anni, dovevano costruire, ed hanno in parte costruito, 505 chilometri per 303 milioni; che le Compagnie concessionarie, delle Meridionali e delle Mediterranee e Sicule, dovrebbero costruire 1090 chilometri per l'importo di 417 milioni, per cui una somma totale di 3066 chilometri con una spesa di 1610 milioni, salvo quello che verrà poi.

Dunque le convenzioni fra il Governo e le tre Società, ammettono un articolo, il primo articolo per tutte conforme, che sopra ogni chilometro di ferrovia posta in esercizio lo Stato darà per 78 anni 20,500 lire per compensare delle spese di costruzione di questi 417 chilometri, e per di più darà 21 milioni ad una Società e 20 ad un'altra, ripartiti in rate di due milioni all'anno per le spese dette d'iniziativa. Ma io mi sono domandato e domando all'onor. ministro dei lavori pubblici: le 20,500 lire per chilometro di spesa si daranno solamente sui 417 chilometri che costituiscono le Compagnie concessionarie, oppure su tutte le linee, sui 3600 chilometri costruiti in parte direttamente dallo Stato e in parte per licitazione privata?...

BRIOSCHI, *relatore*. Non si capisce quello che dice.

Senatore ALVISI... Legga il primo articolo di ogni convenzione, che è uguale per tutte le tre Società, e troverà ragionevole il dubbio,

che i risultati sarebbero spaventevoli se lo Stato dovesse dare 20,500 lire all'anno per l'esercizio di 3066 chilometri. Ma pure ritenendo la corrisponsione delle L. 20,500 sopra i 417 chilometri assunti dalle Società, che cosa ricaverà lo Stato sopra i mille milioni spesi e che spenderà il Governo nella costruzione de' suoi 1471 chilometri e sopra i 303 milioni avanzati dai privati?

Di tutti questi capitali, io domando, c'è un corrispettivo fisso, per quanto minimo che non appartenga per nulla alle Compagnie concessionarie? Perchè facendo un conto all'ingrosso per 20,500 lire per chilometro dal 1888 al 1966, cioè per 78 anni, anche limitato ai soli 1090 chilometri affidati alle Società, il cumulo del capitale ed interessi sarebbe enorme.

Calcolate gli interessi che raddoppiano, triplicano e più in 76 anni il capitale complessivo; sono molti miliardi che si spenderebbero per la costruzione e l'esercizio solo di 3720 chilometri di ferrovia nuova.

Ora, stando, come credo, così le cose, registrate nel volume che serve di fondamento alle convenzioni...

Senatore BRIOSCHI, *relatore*... Legga, onorevole Alvisi, le convenzioni, e troverà che vi è il numero dei chilometri per ciascuna Compagnia.

Senatore ALVISI... Le ho letto, ed è esatta la cifra di 417 milioni di spesa per 1090 chilometri.

Ho letto precisamente questa cifra che si trova nella relazione a pagina 80, in base alla quale pregherei qualunque a fare il conto sopra 1090 chilometri per 78 anni col compenso annuale delle L. 20,500 per chilometro.

Ho detto e ripeto che il Governo non ritrae alcun corrispettivo dalle Compagnie, anzi dovrà sostenere annualmente una grande passività per le spese di esercizio, perchè in principio è certo che non rendono neanche direi dieci mila lire, che è il termine medio di spesa di esercizio di qualunque linea ferroviaria bene avviata.

Invece per le nuove linee, che sono quasi tutte complementari e d'interesse locale, il tributo che il Governo paga alle Società non viene neanche per un quarto soddisfatto dalle tasse che pagano i cittadini per il servizio, il cui importo dovrebbe essere remuneratore del capitale impiegato.

Perciò gl'Italiani hanno il doppio danno di

pagare caro il servizio delle ferrovie colle tariffe, e di pagare enormi interessi sui capitali impegnati nelle costruzioni e nell'esercizio.

Non era meglio, giacchè si sono sperimentati in Italia tutti i sistemi, stabilire quello che era in vigore, di una Società in partecipazione? Dare, cioè, pure alle quattro Società l'esercizio di queste ferrovie, ma, dedotte le spese, dividere gli utili?

In qualunque modo, io credo che non si sarebbe mai arrivati a dare 20,500 lire, nè si vedrebbe che cominciando dal 1888 si devono pagare dallo Stato 128 milioni per le nuove costruzioni, per andare poi gradatamente decrescendo negli anni futuri sino all'anno 1900, in cui si dovranno pagare due milioni soltanto.

Io domando, se con questi fatti, registrati nella relazione, non convenisse al Governo di aspettare qualche mese, poichè le convenzioni non potranno andare in azione che entro due anni e tentare il contratto in partecipazione che si potrebbe effettuare col personale esercente come fu proposto altra volta, il quale avrebbe il vantaggio di dividere a metà le spese e gl'introiti delle nuove ferrovie, non coi banchieri capitalisti, ma coi veri cooperatori dell'esercizio!

Questo contratto mentre salverebbe lo Stato da un onere molto grave, potrebbe anche dare un possibile utile. Ma troppo sarebbe inutile qualsiasi dimostrazione in contrario se ricordo al ministro che nell'altro ramo del Parlamento ho udito coprire d'applausi un deputato, che, deplorando gl'inconvenienti di questa legge, consigliava d'approvarla perchè metteva i deputati in tranquillità coi loro elettori, e poneva il Ministero in pace coi deputati.

Questa frase spiega il perchè nella Camera la politica dell'elettorato e del voto ha prevalso sulla politica della buona finanza.

Il Senato, che può emettere il suo voto indipendente dalla pressione di questa politica, non potrebbe cercare altra via di migliorare le condizioni della esecuzione di questi provvedimenti ferroviari, anche se non volesse rimandarli a tempi migliori.

Ecco le interrogazioni che io rivolgo all'onorevole ministro, sebbene mi aspetti dalle sue parole che la legge è immutabile.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sor-
gendo a difesa del presente disegno di legge,
di cui parlerà altresì con maggiore competenza
l'onor. mio collega, che mi siede allato, io mi
propongo di essere molto breve, sì perchè que-
sta non mi sembra l'ora propizia alle lunghe
orazioni, e sì ancora perchè non dispero, ma
confido anzi di poter dimostrare senza grande
copia di ragionamenti, che le proposte del Go-
verno rispondono ad una inesorabile condizione
di cose e di fatti, la quale non lascia nè pace,
nè tregua, e s'impone con eguale misura alle
cure ed alle sollecitudini del Governo e del Par-
lamento.

Della qual cosa io giudico che già si mostrasse
inteso il Senato, quando consentiva con grande
benevolenza ad accogliere la mia preghiera per
la sollecita discussione di questo disegno di
legge.

Ora pertanto che mi sento confortato dal voto
autorevolissimo della Commissione permanente
di finanza e del suo dotto quanto operoso rela-
tore

Maestro a molti di color che sanno

io credo che il Senato mi saprà grado se par-
lerò breve e dirò cose che forse non parranno
interamente all'altezza del grave argomento. Che
anzi io mi terrò contento di rispondere breve
ai tre oratori i quali hanno preso parte alla
presente discussione.

L'onor. Vitelleschi, mio carissimo amico, così
oggi che ho il dolore di sedere su questo banco,
come quando avevo il piacere di sedere ac-
canto a lui, ha fatto una rivista retrospettiva
delle costruzioni ferroviarie nel nostro paese.

Egli ha detto che vi deve essere qualche cosa
di ben morbosio nelle nostre istituzioni, se noi
ci troviamo in questo quarto d'ora, costretti a
trattare una questione di tanta importanza che
involge una spesa di milioni e miliardi.

Egli si è rivolto specialmente alla mia pic-
cola persona ed ha soggiunto che ben altro
si aspettava da me, poichè avevo consentito
a prender posto su questo banco.

Dico male: la mia frase non è esatta. Egli
è stato molto cortese, e ha detto che, dal posto
che occupo, difficilmente si poteva attendere
meglio di quel che ho fatto e che propongo
con questo disegno di legge.

Pur nondimeno egli ha fatto cenno di quei
tempi nei quali io combattevo con lui in difesa
della finanza nazionale. E siete ancora voi, mi
pare volesse dire, siete voi, che venite a pro-
porre questo disegno di legge che porterà alla
finanza dello Stato, e per ciò stesso ai con-
tribuenti, un onere grandissimo, che in certi
momenti potrebbe diventare incomportabile e
mettere a repentaglio la vita della nazione?

L'onor. Digny, col quale ricordo pure con
grande piacere di aver lavorato lungamente a
tutela dei grandi interessi dello Stato, faceva
una corsa sul campo della finanza sul quale,
per il momento, non lo posso seguire come
vorrei. E così la mia risposta sarà tanto più
breve, dappoichè egli mi faceva l'onore di
dire, che, date le condizioni presenti, le proposte
contenute in questo disegno di legge rispondono
ancora a ciò che onestamente si potesse ancora
desiderare di meglio.

Finalmente, l'onor. Alvisi scendeva ad al-
cune osservazioni che mi sono parse d'ordine
secondario, alle quali però mi riservo di dare
conveniente risposta.

Comincio dall'onorevole Vitelleschi.

Le sue osservazioni avrebbero un valore
assai grande se il Governo avesse una vera e
propria libertà di azione. Ma la verità è piut-
tosto questa, che il Governo è chiamato ad
eseguire una legge di Parlamento, e che gra-
vissime considerazioni consigliano a mantenere
fino allo scrupolo la parola data in modo solenne
davanti al paese.

Or bene, poichè le cose stanno appunto in
questi termini, l'onor. mio amico il senatore Vi-
telleschi, che è uomo di cuore e di alti sensi,
egli, il quale sa e mi insegna che i tardi pen-
timenti non giovano mai alle nazioni, ma piut-
tosto creano infiniti guai superiori a quelli che
si vorrebbero evitare; l'onor. Vitelleschi vor-
rebbe egli consigliare a me ed al Governo del
Re, che senza una ragione evidente si mettes-
sero da banda questi impegni che si sono
contratti in cospetto della nazione? di lasciar
da parte ciò che sta scritto nella nostra legge,
di non farne nulla di nulla, perchè bisogna
guardare l'avvenire? Ha egli immaginato in
quali condizioni io abbia trovato l'amministra-
zione dei lavori pubblici quando mi sono tro-
vato innanzi a questo formidabile problema
delle costruzioni ferroviarie?

Io glielo dirò. Ma io vorrei anzitutto che l'onor. Vitelleschi volesse aver la cortesia di rileggere l'articolo 3° della legge 24 luglio 1887. Questo articolo di legge, che è citato in capo alla relazione dettata dal mio illustre amico il senatore Brioschi, dice chiaro che il Governo del Re doveva fin dal novembre del 1887 sottoporre al Parlamento un disegno di legge col quale venisse determinato il tempo entro il quale volevano essere costrutte ed ultimate tutte le linee che furono decretate con le leggi del 1879 e del 1882. È questo adunque un articolo di legge imperativo di tutto punto; ed io non so come, dal momento che ho avuto la sventura di sedermi su questo banco, avrei osato mai di contraddire ad una chiarissima disposizione di legge, siccome è codesta.

Però l'onor. Vitelleschi mi potrebbe anche dire che quando una legge dovesse nella sua applicazione produrre effetti fatali sulla cosa pubblica, è dovere degli uomini che stanno al Governo di farne avvisato il Parlamento e regolare le proprie azioni coi criteri dell'uomo di Stato. E direbbe bene.

Ma bisogna prima vedere in quali condizioni si trovasse l'azienda delle ferrovie in quel giorno ch'io assumeva l'impegno di presentare un disegno di legge il quale disciplinasse la materia delle nuove costruzioni ferroviarie. Glielo dirò in grossi numeri; ed in grossi numeri gli dico che, quando andai al Governo, trovai un disegno di legge già preparato (bisogna dirlo per debito di lealtà) dall'onorevole mio predecessore, che annunciava l'esistenza di un debito arretrato di 121 milioni.

La cassa era vuota, i creditori bussavano alle porte ed era uno stato miserando di cose che ben mi fa pensare che ci deve essere qualche cosa di morboso ancora nelle nostre Amministrazioni, se in un paese libero si sono nel giro di pochi giorni votate due leggi di maggiori spese ferroviarie per oltre 220 milioni!

La prima cosa pertanto che ho dovuto fare nel primo giorno che andai a prendere il mio posto nella Camera dei deputati, fu quella di presentare un disegno di legge per domandare un credito straordinario di 121 milioni, che furono accordati dal Parlamento, tanto che alla meglio abbiamo provveduto all'eredità del passato.

Ma in quali condizioni eravamo rispetto all'avvenire?

A quei giorni non era cosa facile, ed anche oggi non si potrebbero con intiera sicurezza determinare, e valutare gli impegni dell'avvenire. Ma pur troppo, a lungo andare, dietro lunghi studi fatti da un ministro laico, da un ministro che vuole conoscere la verità e vuole dirla tutta intiera al Parlamento, si venne a riconoscere che in dipendenza di contratti in corso - badi bene il Senato - per contratti in corso, alla data del 1° luglio 1887, il debito, che man mano si andava maturando si poteva ragguagliare in 308 milioni, oltre i 121 già autorizzati con legge speciale.

Proseguiamo oltre. A quel tempo le strade in costruzione salivano al numero di 24, e per ultimare occorreva appaltare i rimanenti tronchi, e prendere altri impegni eccedenti di assai gli stanziamenti del bilancio.

Qui ho udito il mio amico Vitelleschi porre in dubbio, se lo Stato avesse da ultimare la costruzione di queste strade ferrate già iniziate, oppure no. Ed in questo punto mi permetta che gli dica che non sono, e non posso con mio dispiacere trovarmi d'accordo con lui.

Convieni subito sapere che sopra le 24 strade che sono in corso di costruzione i tronchi non ancora aperti misurano una lunghezza di 1800 chilometri.

Ora, potevamo noi seriamente rinunciare al proposito di ultimare queste strade e non sarebbe piuttosto l'ultima delle vergogne, che lo Stato si dichiarasse impotente a compire l'opera incominciata? È regola di buona e sana economia lasciare un lavoro a mezzo, perdere il frutto del denaro speso, e rinviare a tempo indeterminato la costruzione di una linea, solo perchè non possiamo ultimare gli ultimi tronchi?

In tal parte, me lo consenta il mio amico Vitelleschi, io non posso essere d'accordo con lui. Io comprendo e deploro che siensi costruite linee poco fruttifere. Io mi dolgo che spesse volte le spese di esercizio siano superiori ai proventi di alcune linee buttate in aria, uscite fuori in un momento di entusiasmo dall'iniziativa parlamentare; la cosa è deplorabile, ma queste linee furono decretate dal Parlamento; e quando di queste linee se ne è compiuta una parte, non possiamo, non dobbiamo rinunciare di portarle a compimento. Commetteremmo opera con-

traria a tutti i buoni principî dell'economia nazionale e si farebbe offesa stolta che sveglierebbe infiniti malumori in molte parti del paese.

Oggi è inutile dire: quando si vogliono costruire ferrovie, bisogna guardare soprattutto alla produttività di queste linee, imperciocchè oggimai queste linee sono state decretate, sono in costruzione! e d'altronde l'onorev. Vitelleschi m'insegna che la ferrovia non bisogna solo considerarla sotto il riguardo della produttività materiale immediata, poichè le ferrovie sono strumento di civiltà e di governo, e quando si aumenta la prosperità di una nazione, mi par bene che si accresca anche la ricchezza dello Stato.

Quindi io posso bensì in molti punti cadere d'accordo con lui, e deplorare il voto che il Senato diede alla legge del 1879, sotto l'osservanza di certe promesse date dal Governo, che poi furono violate; ma ora come ora, lo dico ancora una volta: linea incominciata bisogna finirla.

Io credo di essere nel vero; ma se dicessi cosa che non piacesse alla maggioranza del Senato, io chinerei il capo; ma confesso che nel mio ordine d'idee, coll'educazione politica che ho ricevuto, non saprei vedere le cose altrimenti.

Or bene, a quanto ascende la spesa ancora necessaria per condurre innanzi queste linee? Anche qui si è fatto uno studio ed uno studio accurato, tronco per tronco.

Io non vorrei portarmi pagatore che i numeri che esporrò sieno di tutto punto esatti: ma ragionando in base alle relazioni ufficiali, consapevole a me stesso di esporre tutta la verità conosciuta, giudico che la spesa per l'ultimazione dei lavori si possa valutare in 640 milioni.

A voler quindi riassumere, noi avevamo al 1° luglio 1887 un debito arretrato di 121 milioni; poi, ce ne voleano 308 per soddisfare il debito che si viene via via maturando, man mano che si costruiscono le strade, ed altri 640 occorrono per ultimare i lavori sopra le linee in costruzione.

E con ciò, nulla si sarebbe fatto per le altre ferrovie contemplate dalle stesse leggi che aspettano anch'esse il giorno della giustizia.

Su questo punto io comprendo bene che l'onorevole senatore Vitelleschi potrebbe dirmi, che sarebbe buon consiglio sostare da ogni costru-

zione di queste linee nuove. Innanzi tutto portiamo a termine quelle sopra delle quali si sono incominciati i lavori; alle altre ci penseremo poi.

Questo è ciò che si poteva dire e si potrebbe dire anche ora, lo riconosco; imperciocchè per le linee nuove non abbiamo un vero impegno, ossia non abbiamo veruno di quegli impegni contrattuali, o di diversa natura, che abbiamo assunto per le linee che sono in costruzione.

Io riconosco subito che laddove il portato della legge avesse per effetto di aggravare soverchiamente il bilancio dello Stato nel presente, e di peggiorare le condizioni della finanza e del credito per il tempo avvenire, come presume l'onor. preopinante, si dovrebbe andare molto a rilento prima di adottare le proposte del Governo. Ma così non è, e lo proverò fra breve. Intanto il testo della legge del 24 luglio 1887 non consentiva al Governo di provvedere alle linee, che sono già in costruzione, e mettere da banda tutte le altre.

Ma poi, o signori, vi par proprio, che davanti a tanti clamori che si sono levati da tutte le parti d'Italia, innanzi alle ragioni eterne della giustizia distributiva, che è sempre il fondamento dei Regni; quando il costo delle linee sopra delle non si è ancora intrapreso alcun lavoro corrisponde al quarto o poco più della spesa totale di tutte le linee decretate colle leggi del 1879 e 1882, si avesse, e si abbia buona grazia per dire a quei paesi, che hanno pagato per costruire le linee già aperte e che pagheranno per ultimare quelle che sono in costruzione, che aspettino in pace, e si sottopongano al supplizio di Tantalo, senza vedere pur di lontano che spunti anche per essi il giorno della giustizia?

Dico della giustizia, onor. Vitelleschi, perchè so di parlare ad un uomo di cuore quale è lei, e non userei questo linguaggio se nella esecuzione della legge si fosse data la preferenza a quelle linee che presentavano una speciale importanza, se si fosse incominciato dalle linee d'interesse militare o si fosse pensato a quelle che promettevano un reddito abbastanza vistoso. In questo caso io comprendo che le ultime non avrebbero diritto a lagnarsi.

Ma così non è avvenuto. Non solo all'ombra delle leggi 1881-82 si sono attaccati i lavori su tutti i punti del Regno senza un concetto pre-

stabilito, ed aggiungo, senza avere un'idea ben chiara della spesa che ne doveva derivare, ma si sono anche aperte fin dai primi anni parecchie linee d'importanza problematica, tanto che istituendo un confronto fra le linee già costruite e quelle da costruirsi, si troverebbe forse che molte di quelle che non sono ancora costruite sono di una importanza superiore alle prime.

In presenza di questa flagrante ingiustizia, commessa a danno di alcuni paesi, non voglio dire di alcune provincie, io credo, o signori, che non faremmo opera buona nè patriottica quando in considerazione degli impegni che non dipendono dalla volontà nostra ma da contratti, e da una necessità di cose creata da una poco razionale applicazione della legge, ne pigliassimo ragione o pretesto a violare una precisa disposizione di legge.

Bisogna adunque, così almeno mi pare, fare di necessità virtù; bisogna dare a ciascuno ciò che gli spetta per avere il diritto di esigere da tutti, che quindi innanzi si abbia da battere una via molto diversa da quella percorsa in passato.

Questo è quello che dobbiamo fare; questo è quello che noi vi proponiamo di fare.

E qui, poichè sono entrato a dire delle condizioni della nostra finanza, alle quali gli atti nostri debbono essere particolarmente informati, mi permetta l'onorevole mio amico Cambray-Digny che io gli dica, che a me non sembra piccolo guadagno di aver potuto limitare gli oneri del bilancio negli anni avvenire, secondo le indicazioni che risultano dalla tabella che si trova a pag. 93 della sapiente relazione dell'onorevole deputato Genala. Prego anzi l'onorevole Vitelleschi a por mente a quello che sto per dire, poichè egli ha parlato il linguaggio della finanza.

In fondo, a chi ben guardi, si troverà che nel primo anno 1888-89 la spesa crescerà di 12 milioni in cifra tonda.

Ma questi 12 milioni non sono mica il risultato di questa legge.

L'onor. Digny m'insegna che questi 12 milioni rappresentano pur troppo l'interesse dei capitali impiegati per la costruzione delle linee in esercizio, od in costruzione.

Quindi di questi 12 milioni io credo proprio che la presente legge debba ritenersi interamente innocente.

Pigliamo invece i cinque anni che vengono di poi. In questi cinque anni gli oneri del bilancio cresceranno bensì, ma assai meno per effetto dei nuovi provvedimenti, quanto in conseguenza degli impegni di data anteriore, ossia dei contratti che, approvando o non approvando questa legge, dovrebbero egualmente vincolare lo Stato.

Ad ogni modo, se guardiamo alla tabella degli impegni, ne risulterà che nel 1889-90 avremo un aumento di 7 milioni, nel successivo di 12, nel terzo di 8, nel quarto di 10 e nel quinto di soli 7.

Non vado più oltre, perchè l'argomento mi porterebbe troppo lontano.

Il vero è dunque che, sia per effetto della presente legge, ma principalmente per effetto di fatti ed impegni anteriori, gli oneri del bilancio cresceranno nel venturo quinquennio di 44 milioni in totale.

L'onor. Cambray-Digny è troppo esperto in queste materie perchè io gli debba dire come ciò è potuto avvenire, e come noi abbiamo potuto affrontare un problema di questa natura contenendo in proporzioni relativamente miti il carico del bilancio.

La cosa è chiara.

Noi ci siamo ingegnati per ottenere che venisse allontanato, per quanto fosse ancora possibile, dallo Stato questo calice amaro di dover tutti gli anni creare un debito gravissimo per costruzioni ferroviarie, ed abbiamo posto tutto il nostro studio a creare nuove risorse le quali dessero tregua al mio collega delle finanze e non lo costringessero tutti gli anni e per un lungo spazio di tempo a creare nuovi debiti in forma di titoli di Stato, onde provvedere a queste necessità.

A tal fine si è adottato il doppio tipo dei contratti a licitazione privata, con la forma dei pagamenti rinviati ad un trentennio, e quello delle convenzioni colle tre Società esercenti.

Col metodo de' contratti a licitazione privata ci siamo tolti dalle spalle il grave carico di trovare in pochi anni 300 e più milioni, i quali saranno pagati, sotto forma di obbligazioni trentennarie, che non andranno sul mercato, e mercè le convenzioni strette colle Società, queste si sono assunte l'obbligo di costruire tante linee valutate in 370 milioni.

Ed ecco che questi 700 milioni allo incirca,

poichè altre linee potranno entrare a far parte delle convenzioni, non saranno più a carico dello Stato, nel senso, intendiamoci bene, che non avverrà di emettere titoli di Stato per trovare il danaro, e si dovrà, coi fondi ordinari del bilancio, coprire la spesa del servizio degli interessi e del graduale ammortamento del capitale.

Questo adunque è stato il metodo che fu chiamato eclettico, che noi abbiamo scelto. Da una parte abbiamo voluto lasciare allo Stato la costruzione diretta delle linee che sono già in costruzione, e concedere ai grossi assuntori, i quali sono assistiti da Istituti di primo ordine, la costruzione di un certo numero di strade per le quali si dovranno spendere circa 300 milioni. Dall'altro ci siamo intesi colle Società esercenti che si presero il carico di costruire tante linee del costo complessivo di circa 370 milioni.

Quindi avverrà che, nel giro dei primi quattro anni avvenire, lo Stato, se ben ricordo, spenderà in tutto, per nuove costruzioni da esso condotte direttamente, 60 milioni, e forse meno, compresa la Roma-Segni, ed anche quella parte della Roma-Napoli che si costruirà nel prossimo quadriennio. Il rimanente andrà a carico dei bilanci successivi, quando cioè si troverà di molto diminuita la spesa per le costruzioni in corso.

Questo è stato il sistema che noi abbiamo creduto di adottare nell'interesse del credito e della finanza, ed io direi altresì, o signori, nell'interesse di una buona amministrazione e di una buona contabilità.

Io sono in questa parte dell'avviso (almeno lo suppongo) dell'onor. Digny, il quale quasi si lagnava, che una grossa parte di queste linee si lasci ancora in costruzione allo Stato.

Io sono perfettamente d'accordo con lui e, se Dio mi aiuta, e si potranno stabilire gli accordi, come mi auguro, colle Società esercenti, dichiaro che per parte mia sono dispostissimo a domandare un'altra volta al Parlamento l'approvazione di nuove convenzioni, le quali liberino lo Stato da questo flagello delle costruzioni dirette.

Sì, o signori, è un vero flagello questo, perchè noi non sappiamo mai nè quello che si spende oggi, nè quello che si spenderà domani.

Tutti i giorni mi si dice che le previsioni non vennero fatte esattamente, che i progetti non

furono studiati a dovere, e che occorrono nuovi lavori, cosichè non si arriva mai a chiudere il conto delle costruzioni e si ritorna da capo.

In passato la cosa passava inosservata, perchè colle leggi del 1881 e del 1882 si poteva andare avanti non dico a casaccio, ma senza vincoli contabili. Oggi le cose sono mutate intieramente. Ciascuna linea è distinta in bilancio con un capitolo speciale e però, quando la spesa supera la previsione e lo stanziamento relativo, bisogna far capo al Parlamento e dar ragione della maggiore spesa occorrente. Con questa cautela io non dubito che i fatti dolorosi avvenuti in passato non si verificheranno più col tempo avvenire.

Ora dunque, io lo ripeto, in questo ordine d'idee vado lieto di essere d'accordo con l'onorevole Digny, e dico che mi pare già buona ventura, se, nel primo quadriennio, lo Stato non dovrà ricorrere direttamente al credito fuorichè per soli 60 milioni, in conseguenza degli impegni nuovi che si assume con questa legge.

Volgendomi ancora all'onor. Vitelleschi, lo prego a scusarmi se non posso in questo momento rispondere a talune parti del suo discorso. Mi sovviene purtroppo alla memoria il fatto di Dupont de Nemours, il quale era stato relatore avanti l'Assemblea francese di una proposta di legge per l'abolizione de' dazi indiretti, e più tardi fu chiamato a riferire sopra altra proposta intesa al ristabilimento di questi dazi. Risparmiatemi questo dolore, diceva egli, che io stesso vi debba proporre il ristabilimento di certi balzelli, che ho sperato veder banditi dalle nostre leggi.

Io vorrei bene che non fosse toccata a me la disgraziata sorte di dover presentare questo disegno di legge, poichè da tanti anni combatto contro l'eccesso delle spese che superano l'entrata dello Stato. Ma è sempre vero che non bisogna mai dire:

Fontaine, je ne boirai pas de ton eau,

e, giacchè ci sono, devo fare comunque il mio dovere, e per le cose dette non posso fare a meno di pregare il Senato ad approvare questo disegno di legge.

E adesso, prima di chiudere, devo ancora dire poche cose al mio amico personale, il senatore Alvisi.

Le sue osservazioni non hanno, a parer mio,

una vera e propria ragione di essere. Egli ha espresso una specie di dubbio, che di fronte al testo delle convenzioni lo Stato debba pagare costantemente, od almeno per un lungo spazio di anni, fino al 1966, se non erro, la somma di L. 20,500 per chilometro sopra un numero indeterminato di strade ferrate.

O che dovremo noi pagare, diceva egli, questa sovvenzione chilometrica sopra tutte le strade ferrate che furono costruite o che lo saranno in avvenire? No, onorevole Alvisi. Ella deve sapere anzitutto, che non sono soltanto 417 i chilometri di strade ferrate che si danno in costruzione alle Società esercenti, ma sono 1059 i chilometri di strade che le Società si assumono di costruire, ed è su questi 1059 chilometri di strade che si assegna la sovvenzione chilometrica di L. 20,500. Dirò adunque, ancor io, che

Bonus quandoque dormitat Homerus.

poichè l'onorevole Alvisi non ha avvertito che ciascuna Società è impegnata per la costruzione di un certo numero di chilometri, e perciò la sovvenzione è limitata al numero dei chilometri di ferrovia compresi nelle rispettive convenzioni.

Egli ha parlato di altri sistemi che si potrebbero adottare, ed ha detto che a queste L. 20,500 al chilometro bisogna poi aggiungere le spese d'esercizio: ciò che mi pare che vada da sè, perchè le 20,500 lire corrispondono al costo, ossia alla spesa di costruzione delle linee che si concedono alle Società. Per la qual cosa le questioni di esercizio non ci hanno che vedere con le questioni di costruzione.

Egli parlava infine di Società in partecipazione che si potrebbero stabilire; ma l'onorevole Alvisi sa che noi siamo legati da convenzioni colle Società esercenti, che non vogliamo nè possiamo rimaneggiare.

Noi abbiamo creduto di poter ricorrere alle Società per molte ragioni; e non solo per considerazioni finanziarie, ma anche per motivi di altra natura, i quali ci inducono a credere che le Società condurranno innanzi i lavori prima e meglio di quello che farebbe lo Stato.

Le Società hanno un personale tecnico speciale che ha fatto buona prova di sè, e ricorrendo, come abbiamo fatto, a tutte le forze finanziarie e tecniche del paese, ne conforta il pensiero di aver reso omaggio al principio sa-

lutare della divisione del lavoro, innanzi al quale inchino il capo senza sentirmi dotto in economia politica.

Poichè le Società esistono, bisogna trarne partito nell'interesse dello Stato, ed io credo di aver fatto bene quando le abbiamo associate all'opera dello Stato.

Ed ora, signori senatori, concedetemi che io ponga fine al mio breve discorso, e che io chiuda questo mio povero discorso con una calda e fervorosa preghiera.

Abbastanza, forse troppo si è parlato ed ancora si discorre di questa eterna ed acerba questione, oggetto di gare infinite e di sconfinate querele.

È tempo, per la dignità nostra eziandio, che cessi questo stato increscioso di cose; non è solamente la politica, onorevole Alvisi, che consiglia ad uscir fuori una volta da questo labirinto, che fino a ieri pareva inestricabile, è la stessa dignità nostra che deve determinare il vostro suffragio.

Sat prata bibere, io vi diceva in altra solenne circostanza, e ve lo ripeto in questo giorno: *claudite jam rivos*.

Egli è soltanto nella comune soddisfazione degli interessi che sono in presenza ed in lotta fra di loro, che risiede il segreto di una onesta e razionale soluzione del poderoso problema che voi, o signori, siete chiamati a sciogliere col voto che vi domandiamo. È la pacificazione degli animi, è un atto di alto patriottismo al quale noi vi invitiamo, ed io l'invoco dal Senato con la maggiore effusione del cuore, imperocchè bisogna bene che, in questa Italia, Governo e Parlamento pensino a far senno una volta ed a regolare la spesa secondo la ragione dell'entrata. Ed io spero che questo abbia da essere il pegno attorno del quale ci troveremo congiunti nel pensiero e nell'azione, affinché, a quella guisa che fummo audaci troppe volte, improvvidi spesso, sappiamo essere concordi quando arriveremo a rimarginare le piaghe che travagliano il corpo addolorato della nazione. (*Bene, benissimo!*)

MAGLIANI, *ministro delle finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MAGLIANI, *ministro delle finanze*. Onorevoli colleghi. Sarei certamente molto audace se sorgessi improvviso a fare un discorso, dopo quello

eloquentissimo cho avete testè udito. Però non posso dispensarmi dal pronunciare poche e brevi parole; giacchè gli onorevoli oratori che hanno combattuto il presente progetto di legge rivolsero i loro strali molto più direttamente alla finanza che all'Amministrazione de' lavori pubblici e delle strade ferrate.

Evidentemente, la costruzione delle ferrovie complementari ha l'effetto inevitabile di aggravare la situazione finanziaria dello Stato, ed io non ho bisogno nè di citare cifre, nè di esporre calcoli al Senato, perchè tutti ne siano convinti. Ma, d'altra parte, avete udito se e quanto sia necessario, sotto il rispetto morale, sociale, politico ed economico, il mantenere gli impegni che verso le popolazioni italiane furono contratti dal Governo e dal Parlamento colla legge del 1879 e colle altre successive; ed io spero, come il mio collega dei lavori pubblici, che il Senato non possa ormai avere una diversa opinione.

È questo, dunque, un aggravio indubitato, ma necessario.

Però non abbiamo ommesso di compiere, sotto il punto di vista finanziario, quello che era strettamente il debito nostro.

Abbiamo calcolato esattamente questo aggravio, e ce ne siamo reso conto con rigidità e con precisione. E il calcolo presuntivo dell'onere finanziario, ripartito in 10 esercizi, è uno degli elementi principali della sistemazione finanziaria alla quale ci siamo accinti.

La faremo questa sistemazione finanziaria? Il Senato giudicherà.

Dico solo questo nel momento attuale: che quando correnti superiori alla mia volontà si opponessero, e qualunque energia dell'animo mio fosse spezzata ed infranta per gravi ostacoli che a me non sia dato di poter vincere, allora sederebbe al mio posto altri molto più degno di me della fiducia dell'onor. Vitelleschi.

Coloro i quali tingono di colori foschi la situazione finanziaria avvenire, partono, mi pare, da due presupposti. L'uno è che il disavanzo dell'esercizio 1888-89 (non voglio adesso rientrare nella discussione fatta la settimana scorsa, e discutere se sarà di 30, 35, 40, 50 o 60 milioni, non mai di 160 milioni come asserisce l'onor. Alvisi), che questo disavanzo, io dico, qualunque ne sia l'entità, si deve considerare come permanente e fatale, e quasi come isti-

tuto normale della finanza italiana. Si parte poi da un secondo presupposto, che si debba arrestare assolutamente il moto progressivo e lo sviluppo delle nostre entrate.

Io non posso ammettere il primo di questi due postulati, poichè credo che debba essere impegno di onore del Governo e del Parlamento il far cessare il disavanzo col bilancio normale del 1889-90.

Non sarò io, sarà un altro ministro più fortunato di me; ma il disavanzo dovrà assolutamente cessare.

E non posso neppure ammettere il secondo postulato, poichè io credo che nessun triste presagio possa mai aver tanto valore da arrestare lo svolgimento progressivo di popolazione e di agiatezza di una giovine ed intelligente nazione di trenta milioni di abitanti. Vi sono, è vero, dei fenomeni passeggeri nella storia dei popoli, vi sono dei momenti di sosta e di crisi, e ciò è naturale; ma nè questi fenomeni, nè questi momenti di sosta, nè queste crisi costituiscono la vita normale, la quale è retta da leggi naturali e provvidenziali che non è in potere di alcuno di modificare o di elidere. Io non posso ammettere una sosta quasi normale del movimento progressivo della produzione, del consumo e di commercio di un grande paese.

Ora, quando si eliminano questi due postulati, io credo che gli elementi della sistemazione finanziaria li abbiamo in modo positivo, e che questa sistemazione possa essere fatta ed approvata dal Parlamento e servire di norma e di base al nostro avvenire finanziario.

L'onorevole senatore Vitelleschi, ed io lo udii con meraviglia e con dispiacere, parlò dei misteri logismografici. Ora, da un uomo della sua autorità e della sua competenza non si attendono frasi vuote di contenuto, ma savi ammaestramenti!

Quali sono i misteri del nostro bilancio? Io non so che il nostro bilancio e i nostri resoconti siano stati mai accusati di poca sincerità o di poca precisione: so che uomini di Stato e Governi di altre grandi nazioni si studiano di imitarci.

Io udirò le osservazioni tecniche e precise, se vorrà formularle, dell'onorevole senatore Vitelleschi; ma finchè egli non lo faccia, io lo prego di non gettare inconsciamente e con frasi senza significato il discredito sulla contabilità

di Stato del suo paese, la quale, se può a lui non piacere, ha saputo però meritare il suffragio e l'approvazione degli uomini più competenti dentro e fuori d'Italia.

Abbiamo smarrito, egli soggiunse, la vera prosperità del pareggio di dodici anni fa.

Ma anche qui bisogna essere equi e sollevarsi a un aere più imparziale e più indipendente.

« La vera prosperità del pareggio di dodici anni fa! »

Ma io non ho mai udito, non ho mai letto nè ho mai imparato che un paese sia in pareggio col corso forzoso, con tutti i servizi in sofferenza, colla flotta disfatta, coll'esercito scomposto, coi lavori pubblici mancanti, col difetto di tutti gli strumenti principali della civiltà moderna di cui non può non essere assetato un paese giovane come il nostro, pieno di vita e di avvenire!

Se un altro decennio ha sopportato le spese del pareggio apparente ed aritmetico dell'ultimo anno del decennio precedente, è questo un fatto perfettamente naturale, e quasi necessario; e per quanto si possa essere critici, austeri, rigorosi, anche sistematici, io non credo, e ne ho la profonda convinzione, non credo che il paese debba essere scontento di questa amministrazione finanziaria degli otto, nove o dieci anni ultimi, nei quali il credito si è sollevato a nuova altezza e il mondo civile e finanziario ha potuto avere molta più fiducia in noi di quella che aveva per il passato.

Del resto, io mi limito a queste brevi dichiarazioni, e non rientro in una discussione di cifre, perchè già abbastanza lo feci nella settimana scorsa e non voglio ripetere ciò che dissi allora.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando di parlare.

MAGLIANI, *ministro delle finanze*. Conchiudo per altro col pregare l'onor. senatore Vitelleschi e l'onor. mio amico Digny a fare un'osservazione non priva d'importanza.

In finanza, il problema più difficile è sempre quello di graduare i pesi, di distribuirli e di sopportarli in modo che nè il credito ne sia scosso, nè l'equilibrio finanziario ne sia turbato. Non è quasi mai in potere del ministro delle finanze di allontanare il calice amaro di una grossa spesa che necessità politiche o necessità economiche o necessità sociali impon-

gano. La finanza, non bisogna dimenticarlo, non è fine a se stessa, ma è il mezzo per il conseguimento degli alti fini dello Stato. E però l'arte tecnica di un ministro delle finanze mi pare che debba principalmente adoprarsi nel trovar modo perchè quegli impegni, che sono inevitabili, vengano distribuiti, graduati e temperati in modo che l'equilibrio finanziario non sia rotto, nè il credito sia scosso.

In nessun'altra applicazione dell'economia sociale e dell'arte di Stato, come nella finanza, si deve distinguere l'essere e il *dovere essere*, la teoria e la *norma agendi*.

Ora, con questo progetto di legge, mi pare che, se non raggiungiamo un desiderabile ideale, perchè nessuno ideale al mondo si raggiunge, e si possono pronunciare eloquenti e bei discorsi, ma non si rimuovono con ciò gli ostacoli al conseguimento di ciò che vorremmo nell'interesse generale; procuriamo però di migliorare efficacemente lo stato attuale.

Basta osservare che fino ad ora l'uso del credito era illimitato per la costruzione delle ferrovie complementari; ed ora l'uso del credito è grandemente limitato, si arresta ad alcuni esercizi solamente, e va degradando con una progressione decrescente.

È questo un non lieve vantaggio. Inoltre s'era giustamente agitata la questione se le ferrovie del nostro paese, appunto perchè non tutte sono produttive, come bene osservava l'onorevole Vitelleschi, dovessero essere costruite sempre e interamente col credito, come fa una Società industriale, la quale attinge i capitali dal credito per ammortizzarli poi coi prodotti dell'impresa a cui s'accinge.

Si era detto che non conviene allo Stato che, per ragioni politiche, sociali ed economiche, debba costruire anche strade ferrate improduttive, attingere il capitale necessario unicamente dal credito, ma occorre che una parte della spesa ricada a carico del bilancio, quella parte, cioè, che corrisponde presuntivamente alle ferrovie improduttive o meno produttive delle altre. Or bene, secondo questo progetto di legge, una parte ragguardevolissima della spesa, sotto forma di indennità chilometriche, sarà sopportata dal bilancio ordinario, col fondo dell'imposta.

Sicchè noi risolviamo, nel senso del maggior rigore finanziario, l'antica questione: se tutte le

ferrovie si dovessero costruire col credito o una parte col credito e una parte con mezzi finanziari ordinari. Con questo progetto, una parte ragguardevole sarà appunto fornita annualmente, nel giro di molti esercizi, dal fondo dell'imposta.

Sotto questo punto di vista il progetto di legge mi pare che non rechi offesa a' migliori dettami della più rigorosa politica finanziaria.

E, finalmente, se è vero che il più grave pericolo della finanza è l'ignoto, gli studi fatti, e il progetto ferroviario che si discute ci garantiscono abbastanza contro le ingrattissime sorprese del passato.

O signori, è certo che senza le ferrovie complementari la finanza si troverebbe meglio, perchè gli aggravii del bilancio sarebbero minori.

Ma noi abbiamo a risolvere un problema a termini definiti, non possiamo fare a meno di mantenere i nostri impegni verso il paese, e nel tempo stesso abbiamo il dovere di distribuire e graduare gli aggravii finanziari che ne conseguono, nel modo che sia più opportuno e consentaneo all'interesse pubblico.

Noi non crediamo immeritevole del vostro suffragio il modo e la forma, con cui abbiamo procurato di risolvere il non facile problema.

E perciò, associandomi alle eloquenti e calde parole del mio onor. collega, esorto anche per parte mia il Senato, per quanto poca autorità possa avere la voce mia in quest'aula, ad approvare il disegno di legge.

Senatore ALVISI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ALVISI. Certo che la lunga esperienza che ho delle cose parlamentari fa sì che io non abbia nessuna speranza che venga accolta la mia proposta di sospendere questa legge per tentare di fare altri contratti colle Società ferroviarie, più vantaggiosi per lo Stato.

Però non credo che la eloquenza, per quanto sia grande, dell'onorevole ministro, possa arrivare al punto di far sì che il Senato non mi dia ragione degli apprezzamenti contabili che io ho fatto sulla scorta di un documento incontrastabile.

Rettifico solamente alcune cifre con questa scorta: onere annuo del bilancio del Tesoro, per il primo anno 4 milioni, e si va sempre crescendo finchè si arriva a 63 milioni nel 1886. In fondo si finisce sempre con un annuo onere

del bilancio ordinario di circa 44 milioni per circa 78 anni, fra interessi ed ammortamento del solo debito verso le Società.

Ora io domando se questa non è una prospettiva che non allieti certo quelli i quali debbono pagare queste somme.

E, ripeto, badate che questi sono gl'interessi e l'ammortamento di soli 417 milioni, mentre il capitale, come si disse, si deve trovare col mezzo delle stesse risorse alle quali ricorre il Governo.

Le Società emettono obbligazioni ferroviarie, lo Stato emette obbligazioni ferroviarie, due titoli che si fanno concorrenza sullo stesso mercato; di più lo Stato emette anche rendita perpetua e quindi si accendono due debiti contemporaneamente, l'uno perpetuo e l'altro redimibile.

Ma, io domando, come si può far credere a me ed agli altri, che le ferrovie si costruiscono e si esercitano col denaro delle Società private, se per costruirle si emettono obbligazioni garantite dallo Stato e che devono pagarsi dallo Stato?

Io non mi aspettava che il signor ministro spargesse un'ombra di ridicolo sopra questi miei apprezzamenti, chiamandoli di poca importanza...

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. No, io non l'ho posto in ridicolo.

Senatore ALVISI... Nè vorrei turbare la pace del ministro delle finanze col domandargli dove e come ha trovato subito quei 200 milioni che occorre per pagare gli arretrati delle ferrovie. Con le casse morte?

Egli non lo confesserà, ma sono i 400 milioni in più che ha fatto emettere dalle Banche oltre il limite massimo prescritto dalla legge, di cui paghiamo gl'interessi. Il ministro delle finanze, pur confessando l'urgente bisogno, avrebbe fatto risparmiare gl'interessi dei 200 milioni di carta, che egli faceva emettere per conto dello Stato alle Banche, che per il privilegio d'emissione del biglietto lucrano l'interesse del biglietto, che circola come denaro in virtù d'una legge che vincola la libertà del cambio in metallo. Se queste osservazioni non valgono la pena di esser calcolate nelle operazioni passive delle finanze, e che costano enormi sacrifici ai contribuenti, è naturale che l'ufficio ingrato di chi studia e propone il minor

male diventa assolutamente improduttivo ed inutile.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onor. Digny ha facoltà di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Ho domandato la parola per ringraziare gli onorevoli ministri delle spiegazioni che si sono compiuti di darci.

Desidero però constatare, rispetto all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che io per il primo aveva considerato questa legge, in confronto dello stato delle cose anteriori, come un miglioramento.

Quindi io sono lieto di avergli dato occasione di svolgere i concetti che l'hanno guidato e di dimostrare come veramente si arrivasse ad un miglioramento della condizione in cui ci trovavamo per le leggi precedenti.

Io sono soddisfatto poi dei concetti che ha svolto su questa materia e nei quali, come egli ha già detto, mi sento molto concorde con lui...

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. ...Ringrazio anche l'onorevole ministro delle finanze che, rispetto a questo progetto, ha ripetuto quello che io brevemente aveva affermato.

E quanto alla questione se, malgrado questo miglioramento e questa estensione del tempo in cui si arriverà a pagare il gran debito che si è fatto per le ferrovie, se, malgrado tutto questo, il bilancio si presenterà sotto un aspetto non tanto sorridente, dirò una cosa sola. Io desidero il progressivo sviluppo delle entrate, lo auguro, lo chiamo a caldi voti, ma per l'indirizzo che ha preso la finanza, non tanto per l'iniziativa dell'onor. Magliani, quanto per la corrente che spinge, io ne dubito molto, credo che gli aumenti ottenuti in passato non li avremo più, e faccio voti caldissimi di ingannarmi.

Quanto alle spese, io divido l'opinione dell'onor. ministro delle finanze: Parlamento e Governo, se vogliono, le possono fermare. Questo io spero che accadrà dopo le parole così solenni e così categoriche dell'onor. ministro delle finanze.

PRESIDENTE. L'onor. senatore Vitelleschi ha facoltà di parlare.

Senatore VITELLESCHI. Non avrei ripreso la parola se l'onor. ministro delle finanze non mi avesse chiamato direttamente in causa. Ma poichè non posso dispensarmene, incomincerò

dal ringraziare l'onor. ministro dei lavori pubblici per la sua cortese risposta, e gli dirò che riconosco aver egli detto tutto ciò che di meglio poteva dire.

Non parlo della questione in ciò che lo riguarda personalmente; perchè egli può credere che se io sono arrivato ad esprimermi in quel modo, cioè che vi deve essere qualche cosa di difettoso nella funzione delle nostre istituzioni, uno dei segni di questo difetto è che egli si trova costretto a presentare e difendere l'odierno progetto di legge.

Persisto nel dire che un male grande e un più grande pericolo c'è. Che noi siamo in presenza d'una questione a cui nè l'onor. ministro delle finanze, nè l'onor. ministro dei lavori pubblici hanno potuto rispondere; la questione cioè che, quando verranno dei bisogni seri, non sapranno come provvedere.

Onorevole ministro delle finanze, la prima felicità, la prima prosperità, il primo sviluppo di uno Stato è quello di vivere e di vivere bene.

Per una nazione giovane, la quale incomincia a vivere in mezzo a mille difficoltà, il primo pensiero, che deve essere in cima a tutti, è quello di assicurare la propria esistenza.

Si osservi che cosa hanno fatto le altre nazioni. Che parallelo! Hanno salito la scala della fortuna; e per anni ed anni si sono preparate, intendendo solamente ad uno scopo.

C'è sempre tempo di fare una strada ferrata di più, di aprire una officina di più. Quello di cui non si ha sempre tempo, è di essere pronti alle grandi difficoltà, a cui una giovane nazione può trovarsi di fronte.

Quindi, quando io diceva che noi avevamo avuto un bilancio in pareggio e che avremmo dovuto pensare fin d'allora a queste eventualità, io non sconosceva che, quando si sta in condizioni normali, è ottima cosa il fare strade ferrate ed ogni opera di materiali progressi: ma intendeva dire che il primo progresso, anzi la prima necessità, è quella di vivere; e che l'essere andati per dodici anni incontro ad una situazione, la quale ogni giorno si complica di più con impegni presi e con grandi interessi, e il proseguirvi, sapendo, come noi sappiamo in questo momento, che non abbiamo i mezzi da provvedere, non può chiamarsi una seria e sana politica finanziaria.

Ho detto questo, perchè l'onorevole ministro delle finanze mi ha rimproverato che io screditava la finanza dello Stato.

Io non scredito nulla; mi sono servito della parola logismografia, parola che non fu inventata da me e che corre per tutte le strade, ed ho parlato di pretese trasformazioni di capitali, per le quali noi facciamo delle false spese immaginando di trasformare il capitale; mentrèchè di molte, se non tutte le strade ferrate che costruiamo, dovremo poi pagare anche le spese di esercizio, affinchè possano vivere.

Ecco gli appunti che ho fatto.

Del resto io ritengo che se considerazioni di questa specie qualche volta echeggiano in quest'aula, non è male.

Poichè non è più la voce del mio carissimo amico che lo fa, si permetta che, con molto meno autorità, lo faccia io.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Dopo i discorsi degli onorevoli ministri potrei tacermi, inquantochè nessuno degli oratori che hanno parlato prima di me ha veramente discusso del progetto di legge che ci sta davanti.

Erano osservazioni, considerazioni altissime, ma di ordine generale quelle dell'amico senatore Vitelleschi; erano considerazioni più strettamente finanziarie le altre dell'onor. Cambray-Digny; erano infine considerazioni che non saprei definire (*ilarità*) quelle dell'onor. Alvisi; le chiamerò osservazioni...

Senatore ALVISI. Domando la parola.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*... di un uomo che non aveva letto ancora sufficientemente le convenzioni.

Dal lato della difesa della legge non saprei quindi trovar parola.

L'unico attacco fatto al progetto di legge che abbiamo davanti venne ultimamente appunto dall'onor. Alvisi, nell'invito da lui rivolto al Governo di fare contratti più vantaggiosi.

Se il Governo crede di poter fare dei contratti più vantaggiosi di quelli che abbiamo davanti, l'invito anch'io a farlo; ma per poterlo invitare bisogna che io o l'onor. Alvisi o altri qui dentro giungiamo a dimostrare che i contratti i quali abbiamo davanti sono contratti così esosi da parte delle Società, che l'invito al

Governo diventi un obbligo per lui che deve tutelare gli interessi dello Stato.

Ora, siccome non credo questa dimostrazione possibile, mentre ho cercato appunto nella mia breve relazione (che certamente l'onorevole Alvisi non ha letto) di porre in chiaro tutto quanto si attiene a queste convenzioni ferroviarie, e dimostrare quanta cura il Governo ha posto nello stipularle, io non posso accettare, come base di discussione, una frase, gettata là quasi ad azzardo dall'onor. Alvisi. Ed è perciò che, non potendo seguirlo sopra questa via, non ho altro ad aggiungere anche rispetto ai contratti stipulati dal Governo.

Dopo ciò io credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha troppo chiaramente esposto al Senato che cosa egli ha inteso fare portando qui innanzi al Parlamento di accordo col ministro delle finanze questo progetto di legge.

Era un impegno sacro che egli aveva e che doveva risolvere in qualche modo. Egli ha dato una soluzione, e sopra questa soluzione, ripeto, nessuno qui ha creduto muovere opposizione, neppure chiedere schiarimenti. Sarei stato lieto di ciò, sentendomi in grado di difendere quest'opera.

Nessuno ha detto una parola. Allora io conchiudo come ho conchiuso nella relazione a nome della Commissione di finanza, pregando il Senato a dar voto favorevole al progetto di legge. (*Benissimo*).

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Alvisi.

Senatore ALVISI. Mi dispiace che l'onor. relatore mi abbia chiamato a difendermi personalmente, perchè colla sua solita frase incisiva se l'è cavata a buon mercato.

Egli deve sapere che io sono stato sempre di una sola opinione, anche sulle questioni delle ferrovie, cioè che lo Stato il quale ha speso 4 miliardi per la costruzione delle ferrovie abbia anche il diritto e il dovere che le medesime sieno esercitate dallo Stato stesso a favore e vantaggio delle persone e dei prodotti nazionali.

E non sono, come l'onor. relatore, uno di quelli che si era unito agli onorevoli Sella e Spaventa, per sostenere il riscatto e l'esercizio governativo, e dopo che il Sella era sparito dalle scene politiche, egli, diventato presidente della Commissione d'inchiesta, con l'incarico di ricevere i documenti e gli atti che comprovassero

la desiderata necessità dell'esercizio governativo, fece la relazione in senso contrario, cioè per l'esercizio privato...

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola per un fatto personale, se pure può essere un fatto personale.

Senatore ALVISI... Certamente questo era nel suo diritto, come io era nel mio nel negare il mio voto a queste convenzioni, come l'ho negato a quelle precedenti. Inquantochè per rapporti tecnici, finanziari ed economici a me pareva - e lo sostengo ancora - che si fosse fatto dei contratti per tutti i riguardi vantaggiosi alle Società in confronto del bene dei cittadini e dell'utile del Governo.

Ed io aveva tutte le ragioni e le prove per combattere la legge dell'esercizio privato e le convenzioni colle Società ferroviarie; l'onorevole Brioschi ne doveva e ne deve conoscere la storia del passato meglio di me, ora che le difende sulla speranza dell'avvenire. Per oltre 20 anni le Società trascinarono una vita stentata, sempre a carico del bilancio dello Stato, ed hanno finito coll'essere di aggravio di miliardi al paese.

Non ce n'è stata una delle Società esercenti dal 1860 al 1888 che abbia recato benefici alla finanza ed all'economia della nazione.

Se ormai fu provato dall'esperienza lunga e dolorosa che le Società non hanno fatto buona prova, anzi sempre sono riuscite di aggravio enorme allo Stato, perchè tornarvi? Ignora il relatore che sono quelle Società che hanno finito sempre con una specie di fallimento larvato, il quale senza i prestiti e le sovvenzioni dello Stato, e finalmente senza il riscatto di alcune, sarebbe stato un fallimento pubblico e disonorante?

Dunque aveva ed ho ragione per combattere l'esercizio privato delle ferrovie, e giudicare dal passato di ieri che oggi non sia conveniente nè opportuno di legare l'avvenire del paese con contratti i quali obbligano il paese a pagare 20,500 lire per chilometro all'anno per 78 anni alle Società concessionarie per l'esercizio delle ferrovie, mentre questo esercizio non costa che dalle 5 alle 9 mila lire al più il chilometro...

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non è solo per l'esercizio, ma bensì per la costruzione dei nuovi tronchi.

Senatore ALVISI... Questo si capisce, perchè non si può credere, che si facciano di queste minchionerie, che si paghi per 78 anni quattro volte di più di quello che realmente costi l'esercizio, se non ci si comprende l'interesse e l'ammortamento dell'importo delle costruzioni preventivate in 417 milioni per 1090 chilometri di nuove costruzioni. E tanto più che le Società devono esercitare anche le linee costruite dallo Stato di circa 3000 chilometri e su cui hanno tutti i vantaggi di un guadagno certo senza nessun rischio e senza nulla contribuire.

Quindi, se ho detto che si potevano fare dei calcoli migliori e mettere in partecipazione il Governo almeno sugli utili, credo di non aver detto cosa meno che esatta; mentre sarebbe un fuor d'opera l'occuparsi del dettaglio delle convenzioni, la cui responsabilità per diritto e per dovere ricade tutta intera sul ministro.

PRESIDENTE. L'onor. relatore ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. L'onorevole senatore Alvisi avrebbe potuto fare un discorso di questa natura: « Io sono contrario a che le Società costruiscano; io sono contrario a che le Società esercitino ».

Questa è un'opinione rispettabile; ma quando invece egli viene a dire: fate un contratto migliore, s'intende che per fare un contratto buono o cattivo bisogna che esista un altro contraente, quindi doveva supporre che egli ammettesse Società costruttrici come sono queste concessionarie, ed in questa ipotesi io mi faceva forte di chiedergli: ma avete bene studiato queste convenzioni?

Quali sono gli elementi, le parti che voi credete che siano dannosi, in queste convenzioni, allo Stato? Come sapreste migliorarle? In qual punto credete devansi migliorare?

Ma l'onor. senatore Alvisi, mi permetta di dirlo, anche nella sua replica non ha fatto altro che ripetere ciò che ha detto da principio, facendo una confusione di esercizio, di costruzioni, ed esponendo fatti che nulla hanno di comune colle convenzioni quali ci stanno davanti.

Io non mi difenderò dall'altro appunto della mia versatilità in materia ferroviaria, sebbene per alcuni degli uomini da lui nominati, alla amicizia, io abbia congiunto per essi l'ammirazione:

Ma nella questione dell'esercizio ferroviario non fui mai d'accordo con loro, e l'onor. Alvisi non troverà nè una parola, nè un mio scritto, che pur tante parole ho dette e tante ho scritto, nel senso delle loro idee. Quindi io era liberissimo, quando facevo parte della Commissione d'inchiesta, di esprimere il mio modo di vedere.

Ma dirò di più.

Quando si entra in una Commissione, e soprattutto d'inchiesta, per fare uno studio, può ben avvenire di aver sul principio un ordine d'idee teoriche e che poi davanti ai fatti si vengano modificando, ma ripeto, in quel caso per me non si presentò questa necessità.

PRESIDENTE. Se non vi è altri che domandi di parlare...

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Prima di tutto domanderei al signor presidente se noi leggeremo o no le convenzioni.

PRESIDENTE. Se il Senato non ne dispensa la lettura, le convenzioni facendo parte integrale del progetto di legge, bisognerà che siano lette. Se il Senato poi crede dispensarne la lettura, è padrone, specialmente quando non ci sia nessuno che intenda di proporre mutazioni alle convenzioni stesse.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Alla Camera non si è data lettura delle convenzioni.

PRESIDENTE. Alla Camera sono state lette.

Domando dunque al Senato se intende di dispensare dalla lettura delle convenzioni.

Chi approva questa proposta fatta dall'onorevole Brioschi voglia levarsi.

(Approvata).

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Non leggendosi le convenzioni, io prego il signor ministro dei lavori pubblici a voler fare qui in Senato una dichiarazione analoga a quella fatta all'altro ramo del Parlamento intorno al modo d'intendere l'applicazione della sovvenzione di cui è

parola nell'art. 10 di tutte e tre le convenzioni e precisamente nel quinto comma di esso.

Nel detto comma è citato un articolo 6° e dovrebbe a maggiore ragione essere indicato l'art. 5°.

Non sapendo se ciò dipenda da errore di stampa o di trascrizione, domando una spiegazione al signor ministro, parendomi non dubbio che in quel comma, dopo le parole « per gli allungamenti che eventualmente potessero derivare » dovrebbero aggiungersi le seguenti: « dai progetti definitivi di cui all'art. 5 e dalle varianti, ecc. ».

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. La stessa avvertenza è stata fatta nell'altro ramo del Parlamento, e come dissi colà, dichiaro anche oggi che per errore soltanto è avvenuto che nell'articolo 10 delle convenzioni non venne espressamente richiamato l'articolo 5°, come lo fu l'articolo 6°.

Però l'intelligenza che l'Amministrazione assegna all'articolo 10 è quella appunto che gli attribuisce l'onor. relatore.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Poichè si è deliberato che non occorre sieno lette le convenzioni, rivolgerò ora, prima che sia cominciata la discussione degli articoli del disegno di legge, una preghiera all'onor. ministro dei lavori pubblici.

All'art. 1 della convenzione 18 aprile, modificata da quella 21 giugno 1888, colla Società italiana per le strade ferrate della Sicilia, è considerata come prima linea delle concessioni delle costruzioni in Sicilia quella che è composta del tratto da Scordia a Caltagirone per contrada Fildidonna, Militello, contrada Nociforo e Grammichele.

Nell'art. 3 della medesima convenzione è detto che cotesta linea, tutta quanta, dovrà essere ultimata, in modo da poter essere aperta con regolarità e sicurezza al servizio dei viaggiatori e delle merci, entro 4 anni con decorrenza dal giorno in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione dei rispettivi piani e profili di esecuzione.

Con l'ultimo capoverso poi dell'art. 19 è data facoltà al Governo di ordinare l'*apertura anticipata al servizio dei viaggiatori e delle merci di qualche tronco o tratto di linea*; nel quale caso decorre, in favore della Società costruttrice, l'annualità stabilita all'art. 9 *per i chilometri aperti in anticipazione*.

Rivolgo a questo proposito più preghiere al signor ministro. Egli sa che il primo tratto della linea Valsavoia-Caltagirone, cioè Valsavoia-Scordia, è in costruzione, per effetto dell'appalto seguito nell'anno scorso.

Ora questo tratto dovrebbe, entro la prima metà dell'anno prossimo, essere posto in esercizio, perchè fu appaltato a novembre scorso; e il termine massimo assegnato all'appaltatore per l'esecuzione di tutti i lavori e per la consegna del tronco, in grado di potersi aprire all'esercizio, non è che di 18 mesi.

C'è da augurare che l'appaltatore adempia agli obblighi assunti, sicchè, non più tardi dei primi mesi del 1889, quel tratto venga aperto all'esercizio.

Adunque la mia prima preghiera si è, che l'onor. ministro dei lavori pubblici, persuaso, come altra volta mostrò di esserlo, dell'importanza del tratto Valsavoia-Scordia, trovi modo di assicurarsi, con anticipazione, dell'adempimento d'ogni obbligazione, e dell'esecuzione di tutti i lavori per parte dell'appaltatore; e voglia, fin da ora, preparare le cose in guisa che alla Società esercente possa essere dato l'incarico di assumere essa stessa l'esercizio di quel tratto medesimo, benchè non ne sia stata costruttrice.

Seconda preghiera. Per l'art. 5 della convenzione è fatto obbligo alla Società di presentare *al Governo i progetti definitivi* di esecuzione entro un anno dalla data della legge in discussione. Certamente, se devono essere presentati cumulativamente tutti quanti gli studi definitivi della linea Scordia-Caltagirone, forse ci sarà bisogno che gran parte dell'anno scorra.

Ma poichè per un tratto, che è quello da Scordia a Militello, gli studi, per opera della stessa Società assuntrice della costruzione, furono ultimati da oltre due anni, e furono in ogni guisa emendati e approvati, con l'intelligenza della Società medesima, dai Corpi consultivi dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici: ne segue che, per l'accennato tratto Scordia-Mi-

litello della linea, non si richiede che trascorra alcuna parte dell'anno. Si deve avvertire anzi, che questi studi sono stati già presentati dalla Società e approvati dal Governo; onde possono servire di base per l'immediato cominciamento dei lavori di costruzione. In ciò non c'è danno per la Società; imperocchè non ci sarà di certo che cosa studiare sugli studi che essa stessa, nello scopo di divenire costruttrice, ha intrapreso e ultimato, e che sono stati approvati. C'è utilità per essa medesima; perchè può fin da ora mettere a profitto il suo personale e il suo capitale. C'è utilità per l'Amministrazione; imperocchè questa non attenderà a fare un lavoro perfettamente inutile; e se è vero, come non ne dubito, il suo interessamento alla regolare esecuzione della legge, essa deve, dovunque s'incontrino, far rompere gl'indugi, che sono danni per tutti. C'è utilità pel servizio pubblico; perchè il termine assegnato per la linea Valsavoia-Caltagirone s'impiegherà fin dal primo momento in modo giovevolissimo, coll'affrettare la costruzione del tratto Scordia-Militello, importantissimo per tutte le popolazioni che attendono l'esecuzione dell'intera linea.

S'aggiunga che, nel disegno di legge che aveva presentato l'onor. ministro dei lavori pubblici il 2 febbraio 1888 nei *Provvedimenti per le strade ferrate complementari*, il tratto da Scordia a Militello non faceva parte della linea; la quale, secondo l'art. 3, lett. h), non sarebbe stata Scordia-Caltagirone, ma soltanto Militello-Caltagirone, e perfino sarebbesi chiamata *tronco*, non propriamente *linea*.

In quel progetto di legge, come erasi già provveduto col bilancio in cui si stanziava il fondo pel 1888-89, il tratto Scordia-Militello era riservato quasi come parte integrale dell'altro di già appaltato, vale a dire parte di quello da Valsavoia a Scordia: in tal guisa nel 1889 questo, e non più tardi della prima metà del 1890 quello da Scordia a Militello, si sarebbero aperti all'esercizio.

E ciò che io affermo è tanto vero che in un quadro annesso al disegno di legge del 2 febbraio 1888 (pp. 50-51) è stanziato il fondo per sopperire alla spesa di cotesto tratto Scordia-Militello, secondo dell'intera linea, primo ora di quella che, con il progetto di legge in discussione, si appalta alla Società. La spesa era di tre milioni, di cui un milione per questo bi-

lancio corrente, e il resto per i due anni immediatamente successivi.

Però deve riconoscersi che l'onor. Saracco erasi riservato, anche dal tempo della sua proposta dello scorso febbraio, « di tentare gli accordi con le Società concessionarie dell'esercizio » intorno alla costruzione *di tutte o parte delle linee indicate nell'art. 3*. E poichè furono sollecite le trattative, e l'onor. ministro a chi parla fece l'onore di manifestare il suo divisamento di comprenderci la Valsavoia-Caltagirone, n'ebbe egli i ringraziamenti, e l'incoraggiamento d'aggiungervi il tratto Scordia-Militello: e così fu fatto con la convenzione 18 aprile 1888, presentata col titolo di *Nuovi provvedimenti per le strade ferrate complementari* alla Camera elettiva il 19 aprile detto.

Ora, se fece parte della convenzione per la costruzione della linea Valsavoia il tratto Scordia-Militello, ove dovesse attendersi che scorresse un anno per la presentazione degli studi che lo riguardano, e poi quattro per la apertura, col resto della linea, all'esercizio, la condizione di tale tratto che importa alla Società, come importa allo Stato e al commercio, che presto sia costruito e posto all'esercizio, peggiorerebbe per effetto della convenzione: poichè, senza di questa, la Scordia-Militello sarebbe stata aggiunta al tronco già appaltato di Valsavoia-Scordia; e a quest'ora ne sarebbe stato fatto l'appalto, e anche intrapresa la costruzione.

Tutto ciò non poteva essere nel pensiero del Governo, nè in quello della Società.

Eppure, ove si stesse alla lettera della convenzione, potrebbe volersi che tutta quanta la linea fosse ultimata, da Scordia a Caltagirone, innanzi che qualsiasi parte di essa fosse aperta all'esercizio. Ma, per fortuna, il Governo è in piena facoltà, dirò anzi, è nel morale dovere, di far aprire all'esercizio quelle parti di linee che saranno ultimate prima, molto più che, nel caso in esame, concorre l'interesse dello Stato e della Società con quello delle popolazioni. Onde così io formulo la triplice mia preghiera al signor ministro: primo, di fare in modo che il primo tratto Valsavoia-Scordia venga ultimato secondo l'appalto, e sia concesso in esercizio alla Società, cosicchè non se ne ritardi l'apertura al pubblico oltre ai primi mesi del prossimo anno; secondo, di far affrettare alla

Società la legale presentazione degli studi che sono già stati approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, riguardo al tratto Scordia-Militello, se ne incominci, entro quest'anno, la esecuzione, la si compia al più presto, per guisa che, anche quel tratto, possa essere aperto al pubblico nei primi mesi del 1890; terzo, che, continuandosi ed ultimandosi il resto dei lavori molto più presto del quadriennio, come, secondo me, si potrebbe ottenere, trovar modo di aprire all'esercizio, man mano, le ulteriori parti della linea, e prima ancora del quadriennio l'intera linea medesima; intanto le popolazioni interessate si avvantaggerebbero dell'esercizio prossimo del primo tratto in costruzione, e di quello non lontano del secondo, da costruire ben presto.

Attendo benevola risposta.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto di buon grado la triplice raccomandazione dell'onor. preopinante.

Secondo i termini del contratto, il tronco Valsavoia-Scordia deve essere portato a compimento nell'anno venturo. L'Amministrazione non mancherà di fare il debito suo, e procurerà che l'assuntore faccia anch'esso il proprio dovere.

Accetto di gran cuore anche la seconda sua raccomandazione, perocchè so che il tronco Scordia-Militello è molto importante, tanto che mi era indotto a stanziare in bilancio una somma di qualche riguardo, affinchè in un termine abbastanza breve lo Stato potesse provvedere direttamente alla costruzione del tronco medesimo. E siccome è esattamente vero quello che diceva il senatore Majorana-Calatabiano, che, cioè, il progetto è pronto da un pezzo, così non vi può esser dubbio che la Società, mossa eziandio dal proprio interesse, vorrà nel più breve tempo possibile metter mano alla costruzione del tronco anzidetto. Dal canto suo il Governo farà tutti gli uffici convenienti e si adopererà per affrettare l'esecuzione di un'opera che possa riescire di soddisfazione alla popolazione e vantaggiosa allo Stato.

Riguardo al terzo punto io l'accetterei, ma davvero non mi pare di potergli dare un grande affidamento, perchè si tratta di cosa che dovrà ricevere la sua esecuzione da qui a tre o quattro anni, ed io francamente non mi auguro di trovarmi su questi banchi. Ma, siccome la linea

sarà probabilmente assai produttiva, così non dubito, che quegli il quale si troverà in quel tempo al mio posto, darà le istruzioni necessarie, perchè ne sia sollecitata la costruzione, e possa aprirsi all'esercizio, anche prima del termine fissato dal contratto, siccome è stato convenuto colla Società.

Spero che queste parole siano abbastanza tranquillanti e possano soddisfare l'onor. Majorana-Calatabiano.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Ringrazio di cuore l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e sono sicuro che la sua risposta, che non dubito sarà seguita dai fatti, arriverà graditissima a quelle popolazioni che hanno affrontato sacrifici e lungamente atteso per rendere possibile quello che in questo momento pare che sia un fatto giuridico compiuto.

PRESIDENTE. Se non v'è altri che chiede di parlare, la discussione generale è chiusa e si procede a quella degli articoli.

Si rileggono gli articoli del progetto.

Il senatore, segretario, GUERRIERI-GONZAGA legge:

Art. 1.

È approvata l'unita convenzione in data 20 giugno 1888, stipulata fra il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze, *interim* del tesoro, da una parte, e il direttore generale della Società italiana delle strade ferrate meridionali dall'altra, per la costruzione e per l'esercizio delle linee complementari Lecco-Colico, Rocchetta Melfi-Potenza, Rocchetta Melfi-Gioia del Colle, Solmona-Isernia, Barletta-Spinazzola, e per l'esercizio del tronco Candela-Rocchetta Melfi.

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare, per decreto reale, alla Società italiana per le strade ferrate meridionali la concessione della costruzione e dell'esercizio del tronco Isernia-Campobasso, che forma parte della linea Solmona-Isernia-Campobasso.

Le condizioni generali di tale concessione saranno conformi a quelle stabilite nella convenzione in data 20 giugno 1888, ed i corrispettivi della costruzione non dovranno in media

superare per chilometro quelli pattuiti nella convenzione anzidetta.

Qualora, entro il corrente anno, il Governo non si valga della facoltà di cui sopra, si provvederà alla costruzione del tronco per cura diretta dello Stato, e saranno a tal fine stanziati i fondi occorrenti nella misura complessiva di lire 12 milioni, da ripartirsi in rate eguali sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi dal 1890-91 al 1895-96.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 2.

È approvata l'unita convenzione in data 21 giugno 1888, stipulata fra il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze, *interim* del tesoro, da una parte, e il vicepresidente del Consiglio di amministrazione della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo dall'altra, per la costruzione e per l'esercizio delle linee ferroviarie Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte Santa Venera, Cornia-Piombino e Cuneo-Saluzzo.

(Approvato).

Art. 3.

È approvata l'unita convenzione in data 21 giugno 1888, stipulata fra il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze, *interim* del tesoro, da una parte, e il direttore generale della Società italiana per le strade ferrate della Sicilia dall'altra, per la costruzione e per l'esercizio delle linee ferroviarie Scordia-Caltagirone e Noto-Licata e del binario di diramazione dalla stazione al porto di Siracusa.

(Approvato).

Art. 4.

Le disposizioni dell'art. 4 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3^a) sono estese alla linea ferroviaria dalla marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi, per Catanzaro.

(Approvato).

Art. 5.

Sul fondo approvato con l'art. 24 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), con l'art. 2 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), e con l'art. 3 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), e, per quanto occorre, in aggiunta al fondo medesimo sono autorizzate:

1. la spesa di L. 574,689,503 44 per la costruzione delle strade ferrate complementari indicate nella tabella A annessa alla presente legge;

2. la spesa di L. 89,500,000 per la costruzione delle ferrovie complementari della 4ª categoria indicate nella tabella B annessa alla presente legge.

Questa spesa verrà iscritta in distinti capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pubblici e ripartita negli esercizi finanziari contemplati nelle tabelle anzidette.

Con annuali stanziamenti distinti in altrettanti capitoli del bilancio stesso sarà provveduto: 1) all'acquisto del materiale mobile necessario per le nuove linee ferroviarie, in modo che la prima dotazione sia aumentata di 25 milioni; 2) all'acquisto del materiale metallico di armamento, che il Governo dovrà provvedere a termini delle convenzioni di cui negli articoli 1, 2 e 3; 3) alle quote di concorso dovute dallo Stato nella costruzione di strade ferrate di 4ª categoria concesse all'industria privata; 4) alle spese di personale e di amministrazione.

Il reintegro ai fondi assegnati a varie linee ferroviarie, fissato pel 1887-88 coll'art. 2 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), è rimandato ai venturi esercizi, e la relativa quota di L. 30,000,000, attribuita al bilancio 1887-88, passerà a carico dell'esercizio 1889-90, in aggiunta a quella già assegnata con detto articolo allo stesso esercizio. Le reintegrazioni però saranno fatte soltanto per le linee non comprese negli art. 1, 2, 3 e 4 della presente legge.

Sono abrogate le disposizioni contenute nell'art. 9 della legge 5 giugno 1881, n. 240 e degli articoli 8 e 9 della legge 5 luglio 1882, n. 875.

PRESIDENTE. Prima di procedere all'approvazione dell'articolo 5º domando al Senato se intende dispensare la lettura delle tabelle A e B

che comprendono tutte le linee di cui si parla nell'articolo e quindi delle spese annuali assegnate a ciascuna linea.

Chi approva di dispensare questa lettura è pregato di sorgere.

(Approvato).

Allora metto ai voti l'art. 5, che comprende anche la lettura delle due tabelle di cui è stata dispensata la lettura.

Chi l'approva voglia levarsi.

(Approvato).

Art. 6.

Al pagamento degli interessi e delle annualità di cui nell'art. 4 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), ed all'art. 4 della presente, sarà provveduto con le somme che verranno appositamente iscritte in distinti capitoli del bilancio del Ministero del tesoro.

Sul bilancio medesimo graveranno pure le annualità che risulteranno dovute ai termini degli articoli 1, 2 e 3 della presente legge.

Il Governo, valendosi della facoltà concessa dall'art. 21 della convenzione approvata con l'art. 1 della presente legge, e dell'art. 19 delle convenzioni approvate cogli art. 2 e 3 di questa medesima legge, non potrà ordinare nè autorizzare una anticipazione di apertura all'esercizio di linee, o tronchi di linea, per un tempo maggiore di un anno.

(Approvato).

Art. 7.

Alle disposizioni degli articoli 1 e 2 della legge in data 5 luglio 1882, n. 877 (serie 3ª), sono sostituite le seguenti:

È autorizzata la spesa di L. 14,000,000, da ripartirsi in rate eguali sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91 e per quelli del quadriennio successivo, per la costruzione di un primo tronco, fra Terracina e Formia, della ferrovia diretta da Roma a Napoli, di cui all'art. 34 della legge 25 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), e per il maggior costo di costruzione del tronco da Formia fin sotto Minturno, della linea Gaeta-Sparanise,

al fine di renderlo atto alla sede della ferrovia diretta Roma-Napoli.

L'intera linea diretta da Roma a Napoli dovrà essere aperta all'esercizio dentro il 31 dicembre dell'anno 1898. È perciò autorizzata la spesa di L. 32,000,000, per i tronchi fra Napoli e Minturno e fra Roma e Terracina, che sarà ripartita in eguali stanziamenti nei quattro esercizi 1894-95, 1895-96, 1896-97 e 1897-98.

(Approvato).

Art. 8.

È data facoltà al Governo del Re di affidare alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la costruzione, a rimborso di spesa, di una linea diretta da Roma a Segni, partendo dal chilometro 6 del tronco in esercizio Roma-Ciampino, la quale per tutto il nuovo percorso s'intenderà sostituita all'attuale, agli effetti del contratto d'esercizio della rete Mediterranea.

Il termine per dare eseguita ed armata la linea, in modo da poter essere aperta con regolarità e sicurezza all'esercizio, è stabilito in tre anni, con decorrenza dal giorno, in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione del progetto definitivo di esecuzione.

La linea sarà costruita a doppio binario, osservando le seguenti condizioni tecniche:

- a) raggio minimo delle curve mille metri;
- b) pendenza massima dieci per mille;
- c) le modalità in genere dell'armamento, della soprastruttura, del corpo stradale e delle opere di arte saranno quelle delle ferrovie principali, e dovranno preventivamente venire sottoposte al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

È pure data facoltà al Governo del Re di stipulare gli accordi con la Società per la costruzione della stessa linea, assegnandole in corrispettivo una somma complessiva non superiore a ventidue milioni e cinquecentomila lire, escluso l'importo delle rotaie e del minuto materiale metallico d'armamento, da pagarsi in cinque eguali rate annuali a partire dal 1° luglio 1889.

Per la costruzione dell'anzidetto tronco di linea è autorizzata, e ripartita in rate eguali sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1889-90 e per quelli del quadriennio successivo, la spesa di L. 22,500,000.

Coi fondi della Cassa per gli aumenti patrimoniali della rete Mediterranea sarà provveduto al raddoppiamento del binario sulla intera linea Roma-Napoli, ed agli altri impianti su essa necessari, contemplati nel secondo paragrafo dell'art. 59 del capitolato per la rete anzidetta.

Tali lavori dovranno essere compiuti entro il termine stabilito, per dare aperta all'esercizio la nuova linea da Roma a Segni.

(Approvato).

Art. 9.

Sono mantenute ferme tutte le prescrizioni di legge, che regolano la materia degli impegni, e la misura dei concorsi dovuti dalle provincie e dai comuni per tutte le linee comprese nelle disposizioni della presente legge.

(Approvato).

Art. 10.

Per determinare le quote di concorso delle provincie e dei comuni secondo le disposizioni degli articoli 4, 5, 10 e 11 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª); dell'art. 11 della legge 5 luglio 1882, n. 875 (serie 3ª); dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª) e dell'art. 3 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), il costo totale di ciascuna linea è valutato nelle somme seguenti, le quali corrispondono ai prezzi di costruzione convenuti con le Società:

1. Lecco-Colico	L. 18,116,749
2. Rocchetta Melfi-Potenza	» 39,610,006
3. Rocchetta Melfi-Gioia del Colle	» 23,310,638
4. Solmona-Isernia	» 63,111,190
5. Barletta-Spinazzola	» 7,994,460
6. Velletri-Terracina	» 14,119,600
7. Sparanise-Gaeta	» 12,275,600
8. Genova-Ovada-Asti	» 56,159,524
salvo il maggior costo per la eventuale esecuzione a due bi- nari della galleria del Turchino.	
9. Avellino-Ponte Santa Venere	» 51,133,387
10. Cornia-Piombino	» 1,952,202
11. Cuneo-Saluzzo	» 4,644,815
12. Scordia-Caltagirone	» 13,637,411
13. Noto-Licata	» 58,309,266
14. Stazione di Siracusa al Porto	» 665,000

Alle somme suddette dovrà poi essere aggiunto l'importo effettivo dell'armamento di ciascuna linea in rotaie e minuto materiale metallico.

(Approvato).

Art. 11.

Il Governo è autorizzato ad ammettere che le Società cooperative possano concorrere all'asta pei lavori ferroviari contemplati nelle tabelle A e B offrendo per cauzione anche titoli, valori e fidejussioni equipollenti alla rendita dello Stato.

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo progetto di legge sarà ora sottoposto alla votazione a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Avverto il Senato che i quattro progetti di legge che riguardano i comuni che chiedono di essere autorizzati di eccedere con la sovraimposta ai tributi diretti sono votati in una sola urna, perchè a ciò fare autorizza l'art. 58 del regolamento.

Si procede ora all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge votati per alzata e seduta nelle due tornate di ieri e di oggi.

(Il senatore segretario Verga C. fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. La votazione è chiusa.

Prego i signori senatori segretari di procedere allo spoglie delle urne.

(Si procede alla numerazione dei voti).

Proclamazione del risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge già approvati nelle precedenti sedute e in quella d'oggi:

Modificazioni alle leggi postali:

Votanti	70
Favorevoli	65
Contrari	5

(Il Senato approva).

Prelevamento dalle spese impreviste per danni del terremoto in Liguria e per lo sgombrò straordinario di nevi lungo le strade nazionali:

Votanti	70
Favorevoli	38
Contrari	32

(Il Senato approva).

Convalidazione del regio decreto 15 febbraio 1888, n. 5189, sui dazi dei cereali ed altri provvedimenti finanziari:

Votanti	70
Favorevoli	58
Contrari	12

(Il Senato approva).

Provvedimenti per le strade ferrate complementari:

Votanti	70
Favorevoli	57
Contrari	13

(Il Senato approva).

Autorizzazione a vari comuni per eccedere la media triennale 1884-85-86 delle sovrimposte ai tributi diretti:

Votanti	70
Favorevoli	60
Contrari	10

(Il Senato approva).

PRESIDENTE. Essendo esaurito l'ordine del giorno, il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 6 e $\frac{3}{4}$ pom.).