

## CXLIV.

## TORNATA DEL 20 APRILE 1885

## Presidenza del Presidente DURANDO.

**Sommario.** — *Omaggi — Congedi — Annunzio della morte del Senatore, Vice-Presidente, Borgatti e sua commemorazione — Istanza del Senatore Finali per notizie sulla malattia del Senatore Mamiani — Parole del Ministro delle Finanze in elogio del defunto Senatore Borgatti — Sorteggio degli Uffici — Discussione sulla domanda di interpellanza, annunciata in precedente seduta, del Senatore Jacini sulla inchiesta agraria — Osservazioni del Senatore Rossi e del Presidente del Consiglio, del Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio, del Ministro delle Finanze e dei Senatori Lampertico e Vitelleschi — Deliberazione di dare la precedenza all'interpellanza del Senatore Jacini su quella del Senatore Rossi A. — Discussione del progetto di legge sull'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, e costruzione delle strade ferrate complementari — Discorsi dei Senatori Brioschi e Finali — Risultato della votazione a scrutinio segreto sul progetto per l'istituzione di scuole pratiche speciali di agricoltura.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 25 pom.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno, ed i Ministri delle Finanze, dei Lavori Pubblici, e d'Agricoltura, Industria e Commercio; più tardi interviene il Ministro della Marina.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA C. dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, che viene approvato.

**Atti diversi.**

Fanno omaggio al Senato:

L'Ispettore divisionale della Compagnia delle assicurazioni generali in Venezia, delle *Memorie presentate da quella Compagnia all'Esposizione generale italiana in Torino nel 1884*;

Il prefetto di Padova, della *Relazione e resoconto di quella Giunta Centrale per la distribuzione di soccorsi agli inondati nel 1882*;

Il Presidente del Collegio degli ingegneri ed

architetti in Napoli, di 50 esemplari del *Voto emesso da quel Collegio sulla questione del risanamento di Napoli*;

Il prof. Vincenzo Pagano, di un suo studio col titolo: *L'Italia e il Mediterraneo*;

Il comm. Mantellini, Deputato al Parlamento, per incarico della nobil donna Rosalia Pasqui, di uno scritto postumo del comm. Alessandro Manetti, intitolato: *Mio passatempo*;

Il Ministro della Pubblica Istruzione, dei fascicoli delle *Notizie degli scavi dei mesi di dicembre 1884 e gennaio 1885*;

I prefetti delle provincie di Bologna, Pisa, Genova, Bari, Torino e Porto Maurizio, degli *Atti di quei Consigli provinciali dell'anno 1883-84*.

PRESIDENTE. Domandano un congedo per motivi di salute, i signori Senatori: Zini per giorni 10 e Morini, Maglione, Scalini e Giovanelli per un mese.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 APRILE 1885

Se non vi sono opposizioni, questi congedi sono accordati.

#### Commemorazione del Senatore F. Borgatti.

PRESIDENTE. Onorevoli Colleghi!

Non vi giungerà che ripetuto, il triste annunzio che mi tocca oggi di darvi della perdita gravissima del commendatore Francesco Borgatti Vice Presidente del Senato, spirato improvvisamente a Firenze nelle prime ore del 14 di questo mese.

Sarebbe superfluo di tesservi l'elogio delle sue preclare virtù e dei suoi meriti eminenti, e lo sarebbe tanto più al cospetto del Senato che ebbe campo di apprezzarli ed ammirarli da lunga mano.

Mi limiterò pertanto a brevi cenni della sua vita. Egli era nato nel maggio del 1818 a Renazzo, piccola terra del Ferrarese in quel di Cento, e compiuti gli studi legali nell'Università di Bologna trasse a Roma, dove associato ai più illustri patrioti fondò il giornale *La Speranza*.

Apprezzatore delle doti del Borgatti, Pellegrino Rossi lo fece nominare Segretario degli Affari Esteri nel primo Ministero laico costituito dal Governo pontificio.

Ma dopo l'occupazione francese in Roma egli si ritirò a vita privata e non se ne ritrasse che nel 1859 quando il Dittatore dell'Emilia lo chiamò al posto di Consigliere nella Corte di appello di Bologna.

Nel 1860 venne eletto a rappresentante del Collegio di Cento, che gli confermò il mandato nelle successive altre quattro Legislature. Occupò nel febbraio del 1866 il posto di Segretario generale nel Ministero di Grazia e Giustizia, ed il 20 giugno dello stesso anno fu innalzato alla carica di Guardasigilli dalla quale si ritirò il 17 febbraio dell'anno successivo.

Dal 15 novembre 1871 faceva parte di questa Alta Assemblea, dove diede prova della sua instancabile attività e copiosa dottrina, soprattutto nelle materie legali in cui era particolarmente versato e competente.

Dal 1876 in poi e per cinque consecutive Sessioni occupava il posto di Vice-presidente del Senato.

Recentemente ancora, onde rimeritarlo degli

importanti servigi resi al paese, S. M. il Re lo creava Consigliere del Gran Magistero degli Ordini cavallereschi.

D'animo squisitamente gentile, si fece amare per la sua rara cordialità da tutti coloro che ebbero la sorte di conoscerlo e lascia una grande eredità di affetti.

Da questo seggio dove pochi giorni or sono lo sentiste dirigervi la sua parola, io so di associarmi ai sentimenti di voi tutti, mandando alla cara memoria del compianto Collega un mesto saluto.

Senatore FINALI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore FINALI. La commemorazione testè fatta ed il compianto espresso dall'onorevolissimo nostro Presidente verso un Collega che abbiamo perduto, richiamano dolorosamente il pensiero e l'affetto verso un altro Collega, vera illustrazione del Senato e dell'Italia, che giace gravemente infermo.

Voi tutti comprenderete che io parlo di Terenzio Mamiani.

La preoccupazione per la conservazione della vita di lui, è per certo grande in tutti.

Io prego l'onorevolissimo nostro Presidente a comunicare le più recenti notizie, onde il Senato sappia se v'è ancora raggio di speranza per la salvezza di questa preziosissima vita, ovvero se debba rassegnarsi alla perdita di questo luminare della scienza, di questa bella e intemerata personificazione di tutte le rivoluzioni italiane nel nostro secolo.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. In nome del Governo io mi associo alle nobili parole pronunciate testè per rimpiangere la morte di Francesco Borgatti, Vice Presidente di quest'Alta Assemblea.

Forte d'animo, d'ingegno e di dottrina, il Borgatti amò la patria di quell'amore puro e disinteressato che è proprio degli spiriti eccelsi, e la servì con egual fede nei giorni delle dure prove e nelle vicende or liete ed ora affannose del nostro risorgimento. Egli lascia grande desiderio di sè alla generazione che tramonta, e nobile esempio di virtù e di patriottismo a quella che sorge.

PRESIDENTE. Rispondendo al Senatore Finali debbo dire che la Presidenza, come era suo dovere, si era fatta premura d'informarsi dello stato di salute dell'illustre nostro Collega Mamiani.

Ieri pareva alquanto migliorato, ma le notizie di stamattina, se non peggiori, sono almeno stazionarie. Queste sono le ultime notizie che posso comunicare al Senato.

Debbo anche informare il Senato che alla Presidenza giunsero diversi telegrammi di condoglianza per la morte del nostro Collega Borgatti cioè dalla Deputazione provinciale di Ferrara, dal Sindaco della stessa città, e dai Sindaci di Cento e Bondeno a nome dei rispettivi Municipi.

Avverto pure il Senato che nella seduta di domani bisognerà procedere alla votazione per la nomina di un membro della Commissione permanente di Finanze, e di un membro della Commissione di vigilanza al fondo per il Culto in surrogazione del compianto nostro Collega Borgatti.

#### Sorteggio degli Uffici.

PRESIDENTE. Ora si procede all'estrazione a sorte degli Uffici.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA C. fa il sorteggio degli Uffici, i quali risultano composti come segue:

#### UFFICIO I.

S. A. R. il Principe Eugenio  
Barbaroux  
Barracco  
Berardi  
Bertini  
Biscaretti  
Boncompagni-Ottoboni  
Bonelli Raffaele  
Borromeo  
Boyl  
Bruzzo  
Casaretto  
Cerruti  
Cialdini  
Cianciafara  
Cipriani Pietro

Collacchioni  
Colocci  
Compagna  
Cucchiari  
De Sonnaz Giuseppe  
De Sonnaz Maurizio  
Di Casalotto  
Di Sambuy  
Di Sartirana  
Di S. Alfano  
Dozzi  
Errante  
Farina Mattia  
Figoli  
Frasso  
Giacchi  
Giorgini  
Giustinian  
Gorresio  
Guarini  
Guicciardi  
Irelli  
Longo  
Lovera  
Manfredi  
Mantegazza  
Martinelli  
Mazzacorati  
Melodia  
Mezzacapo  
Migliorati  
Musolino  
Palmieri  
Panissera  
Pantaleoni  
Perazzi  
Petitti  
Pianell  
Pierantoni  
Pissavini  
Rasponi Achille  
Ricci  
Rizzari  
S. Cataldo  
Scarabelli  
Sortino  
Tabarrini  
Tamborino  
Tommasi  
Tornielli  
Torremuzza

---

 SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 APRILE 1885
 

---

Torrigiani  
 Vallauri  
 Vera  
 Vitelleschi

## UFFICIO II.

S. A. R. il Principe Tommaso  
 Acquaviva  
 Alfieri  
 Alianelli  
 Allievi  
 Amore  
 Angioletti  
 Auriti  
 Besana  
 Bonelli Luigi  
 Bruno  
 Cabella  
 Cadorna Carlo  
 Calabiana  
 Caracciolo di S. Teodoro  
 Casalis  
 Castagnetto  
 Cavallini  
 Chiavarina  
 Cipriani Leonetto  
 Colonna  
 Consiglio  
 Cornero  
 Corsini  
 D'Ancona  
 Danzetta  
 De Foresta  
 De Gregorio  
 Del Giudice  
 De Luca  
 Deodati  
 De Simone  
 Di Giovanni  
 Di Revel  
 Ferraris  
 Fiorelli  
 Feroni  
 Gagliardi  
 Garzoni  
 Germanetti  
 Gozzadini  
 Gravina  
 Guarneri

Lauzi  
 Maglione  
 Majorana  
 Malvezzi  
 Manfrin  
 Morosoli  
 Moscuza  
 Norante  
 Orsini  
 Pacchiotti  
 Pallavicini Emilio  
 Pandolfina  
 Paternostro Francesco  
 Peçile  
 Podestà  
 Poggi  
 Ranco  
 Reali  
 Rega  
 Robecchi  
 Sacchi Gaetano  
 Sacchi Vittorio  
 Sauli  
 Sprovieri  
 Tholosano  
 Turrisi-Colonna  
 Valfrè  
 Villari

## UFFICIO III.

Annoni  
 Artom  
 Bardesono  
 Belgioioso  
 Bellinzaghi  
 Benintendi  
 Beretta  
 Bianchi  
 Borelli  
 Borsani  
 Borselli  
 Brioschi  
 Calcagno  
 Camerata-Scovazzo  
 Cannizzaro  
 Canonico  
 Caracciolo di Bella  
 Carrara  
 Cavalli  
 Corte

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 APRILE 1885

Cremona  
Cusa  
D'Azeglio  
De Falco  
De Siervo  
Devincenzi  
Diana  
Di Santa Elisabetta  
Dossena  
Eula  
Finali  
Finocchietti  
Frisari  
Gadda  
Gamba  
Ghiglieri  
Greco-Cassia  
Griffini  
Jacini  
La Loggia  
Lampertico  
Lanza  
Loru  
Maffei  
Magni  
Marescotti  
Marignoli  
Mattei  
Miraglia  
Moleschott  
Morandini  
Morelli  
Paoli  
Perez  
Pernati  
Pessina  
Pettinengo  
Pica  
Piedimonte  
Pirolì  
Plezza  
Ranieri  
Revedin  
Riberi  
Ribotty  
Ruschi  
Scacchi  
Tirelli  
Torelli  
Trocchi  
Vigliani

## UFFICIO IV.

S. A. R. il Principe Amedeo  
Arcieri  
Arezzo  
Assanti  
Atenolfi  
Bertolè-Viale  
Betti  
Boccardo  
Bonelli Cesare  
Boschi  
Bucchia  
Cadorna Raffaele  
Camozzi-Vertova  
Camuzzoni  
Cantoni  
Castellano  
Cavagnari  
Cencelli  
Cocozza  
Corsi Luigi  
Corti  
Cutinelli  
Delfico  
Della Bruca  
Della Verdura  
Delle Favare  
De Martino  
De Riso  
Di Brocchetti  
Di Moliterno  
Di Scalea  
Farina Agostino  
Farina Maurizio  
Fasciotti  
Fazioli  
Ferrero  
Florio  
Fontanelli  
Guerrieri  
Lacaita  
La Russa  
Linati  
Malusardi  
Manzoni  
Mari  
Martinengo  
Merlo  
Meuron  
Michiel

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 APRILE 1885

Niscemi  
Nitti  
Pastore  
Pironti  
Ponzi  
Ricasoli  
Romanelli  
Rosa  
Rossi Giuseppe  
Sanseverino  
Saracco  
Scalini  
Secondi  
Sergardi  
Spalletti  
Tamaio  
Torre Carlo  
Verga Carlo  
Vegezzi  
Visone  
Zini

## UFFICIO V.

Acton Ferdinando  
Acton Guglielmo  
Alvisi  
Amari  
Andreucci  
Arrigossi  
Barbavara  
Bargoni  
Bartoli  
Basile-Basile  
Bertèa  
Cacace  
Caccia  
Cagnola  
Cambray-Digny  
Campana  
Casanova  
Ciccione  
Corsi Tommaso  
Cosenz  
D'Adda  
Dalla Valle  
De Filippo  
De Gasparis  
Della Rocca  
Di Bagno  
Di-Robilant

Duchoquè  
Faraldo  
Fedeli  
Ferrara  
Giannuzzi-Savelli  
Giovanelli  
Giuli  
Giuliani  
Grossi  
Lauri  
Maggiorani  
Magliani  
Mamiani  
Massarani  
Mazè de la Roche  
Menabrea  
Messedaglia  
Mirabelli  
Mischi  
Montanari  
Morini  
Palasciano  
Pallavicini Francesco  
Pallieri  
Pasella  
Paternostro Paolo  
Pavese  
Pietracatella  
Piola  
Plutino  
Prinetti  
Rasponi Cesare  
Ridolfi  
Rossi Alessandro  
Sforza Cesarini  
Tanari  
Tecchio  
Todaro  
Torre Federico  
Torrearsa  
Verdi  
Verga Andrea  
Zoppi

PRESIDENTE. Ora si procede all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto del progetto di legge per l'istituzione di scuole pratiche e speciali di agricoltura.

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

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 APRILE 1885

**Discussione sopra domande d'interpellanza.**

PRESIDENTE. Prego i signori Senatori di prendere i loro posti.

Ricorderà il Senato che c'è pendente un'interpellanza dell'onorevole Senatore Jacini al Presidente del Consiglio dei Ministri sugli intendimenti del Governo circa le conseguenze politiche che emergono dall'inchiesta agraria.

Prego il signor Presidente del Consiglio di voler dire se accetta, e quando crede potrà aver luogo lo svolgimento di questa interpellanza.

DEPRETIS, *Ministro dell'Interno, Presidente del Consiglio*. Dichiaro al Senato che sono disposto ad accettare questa interpellanza, e prego l'interpellante ed il Senato di voler deliberare sia posta all'ordine del giorno tosto finita la discussione della legge sull'esercizio e la costruzione delle ferrovie.

PRESIDENTE. Sta bene; se non vi sono opposizioni....

Senatore ROSSI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI A. Io debbo fare osservare che il Senato ha già deliberato che, subito dopo la discussione delle Convenzioni ferroviarie si svolga una mia interpellanza al signor Ministro dell'Agricoltura ed a quello delle Finanze, riguardante la politica doganale. Quindi io vorrei pregare l'onorevole Presidente del Consiglio di consentire che all'epoca determinata si svolga questa interpellanza, la quale non contrasta punto ad altra che potesse essere fatta sull'inchiesta agraria direttamente.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS, *Ministro dell'Interno, Presidente del Consiglio*. Io debbo far osservare all'onorevole Senatore Rossi ed al Senato, che l'interpellanza dell'onorevole Jacini fu annunciata già da molto tempo, dal cinque dicembre. L'andamento dei lavori parlamentari, ed un'altra interpellanza precedentemente presentata nell'altro ramo del Parlamento, hanno impedito che io potessi secondare il giusto desiderio dell'onorevole Jacini, Presidente della Commissione dell'inchiesta agraria, di accettare lo svolgimento della sua interpellanza. Perciò credo ora mio dovere di dichiarare che, non potendo più oltre ritardare

questa discussione e il consentimento ai giusti desiderî del Senatore Jacini, io prego il Senato di porla all'ordine del giorno subito dopo la discussione della legge sulle ferrovie.

Quanto all'interpellanza del Senatore Rossi, essa è diretta ai miei onorevoli Colleghi i Ministri di Agricoltura e delle Finanze, ai quali spetta di dichiarare se e quando intendono di accettare e rispondere.

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ROSSI A. I Ministri a cui, secondo l'onorevole signor Presidente del Consiglio, spetta di dichiarare se e quando accettano la mia interpellanza, hanno già in altra seduta pubblica dichiarato, che l'accettavano subito dopo le Convenzioni ferroviarie, ed infatti è già posta all'ordine del giorno.

Mentre a Montecitorio si svolgeva la discussione agraria, già si parlava nei corridoi del Senato di una vecchia interpellanza del Senatore Jacini.

Da informazioni assunte all'Ufficio di Presidenza trovai abbandonata l'interpellanza e seppi anche che il Senatore Jacini, dopo finita la discussione agraria alla Camera, si era assentato da Roma.

Da ciò sembrava che egli non volesse dar vita alla sua interpellanza, e credetti opportuno, visto il campo libero, di presentare la mia.

Infatti, se era per un sentimento di convenienza alle future discussioni della Camera elettiva, che il Senatore Jacini non insisteva a dicembre per lo svolgimento della sua interpellanza, io doveva ritenere che in quei giorni d'interregno egli l'avrebbe fatta valere.

Non essendosi ciò verificato, credei conveniente di presentare la mia, resa opportuna da nuovi fatti successi nella politica doganale europea, senza menomamente aver l'idea d'impedire quella larga e proficua discussione agraria che certamente sarà promossa dal Senatore Jacini.

Io reputo utile che la Camera Alta discuta questa grande questione come si è discussa nell'altro ramo del Parlamento, ma non trovo del caso che la mia interpellanza vada per così dire reietta, poichè tale sarebbe quando si intraprendesse una grande discussione generale sul problema agrario.

Dei risultati pratici non voglio parlare anzi

tempo; certo è però che alla lunga discussione avvenuta alla Camera dei Deputati hanno già risposto tre Ministri, che oggi ho il piacere di vedere presenti, ed è ben probabile che confermeranno al Senato quanto nell'altra Camera hanno risposto. Ora io non potrei subordinare la mia interpellanza senza un volere espresso del Senato che ritirasse la deliberazione precedentemente presa, ed alla quale assentirono i signori Ministri; tanto più che io non intendo di invadere, mi piace ripeterlo, il più vasto campo dell'inchiesta agraria, ma piuttosto di riferirmi al sistema tributario in genere.

Quindi io credo che, anche indipendentemente dalle buone abitudini della precedenza, non nuoccia che io svolga l'interpellanza, e prego l'onorevole Presidente a voler consultare i signori Ministri ed il Senato se intendono di mantenere la presa deliberazione.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Non v'è dubbio che il Senato con due precedenti deliberazioni ha stabilito che l'interpellanza del Senatore Rossi possa essere svolta dopo la discussione delle Convenzioni ferroviarie.

La prima deliberazione fu presa dietro proposta del mio Collega Ministro delle Finanze; la seconda su proposta mia.

Lo stesso onorevole Senatore Rossi però ha detto, che egli aveva avanzato quella domanda nella supposizione che il Senatore Jacini avesse abbandonata la sua interpellanza. Ora questa supposizione vien meno, poichè il Senatore Jacini ha dichiarato alla Presidenza del Senato ed al Governo, che egli intende svolgere la sua interpellanza.

Questa è precedente a quella presentata dall'onorevole Rossi; quando il Senato deliberò che quest'ultima si svolgesse, non conosceva l'intenzione del Senatore Jacini.

Quindi a me pare giusto, che, dopo la discussione delle Convenzioni ferroviarie, venga in campo l'interpellanza dell'onorevole Senatore Jacini presentata prima e rimandata unicamente per una ragione di delicatezza dall'interpellante e dal Governo; e poscia venga svolta quella dell'onorevole Rossi.

Del resto, fin d'ora faccio riserva, in nome

del Governo, quando verrà il turno dell'interpellanza dell'onorevole Rossi, di sottoporre alcune considerazioni al Senato, per le quali parrebbe opportuno al Governo di rinviarla.

Io prego quindi il Senato che voglia, immediatamente dopo la discussione delle convenzioni ferroviarie, fissare il giorno per lo svolgimento dell'interpellanza del Senatore Jacini e poi passare all'interpellanza dell'onorevole Rossi.

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ROSSI A. Perdono il Senato se prendo la parola per la terza volta. Da quanto ha detto l'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio io ho potuto rilevare che la mia interpellanza, già accettata dal Ministero, non accomoda al Ministero stesso che sia svolta poichè un fatto nuovo si accampa. Ho già avuto istanza privata perchè lasciassi di insistere sullo svolgimento di essa interpellanza essendo in corso un lavoro della Giunta per la riforma doganale, il quale sarebbe pronto fra un mese.

Io però amo di constatare questo fatto che, cioè, dopo che la mia interpellanza venne dal Governo accettata, oggi è per due diverse parti respinta. Io non so se l'oggetto che ho annunziato di svolgere nella mia interpellanza, sia tale da mettere i brividi al Governo, a che venga trattato davanti a quest'Alta Assemblea. Ad ogni modo, dopo le parole dell'onorevole Presidente del Consiglio, e dopo le previsioni postemi innanzi dal Ministro di Agricoltura e Commercio, che venuto anche il turno della mia interpellanza, ci sarebbe un altro e nuovo ostacolo, dichiaro di renunziarvi per forza maggiore.

Senatore LAMPERTICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore LAMPERTICO. Ho chiesto la parola per dare un'informazione di fatto, se pure non fosse per varie ragioni superflua, e soprattutto perchè non può cader dubbio che una Commissione parlamentare non abbia nel termine prefinito a compiere il suo mandato quando essa non si sia giustificata di un indugio, e a tempo non abbia chiesto una dilazione. Nel mese di aprile dunque, che è il termine prefinito dalla legge alla presentazione della Relazione della Commissione parlamentare di revisione delle tariffe doganali per quanto concerne le cose

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 APRILE 1885

agrarie, la Commissione avrà adempiuto il suo mandato. Presenterà quindi in aprile per quanto concerne le cose agrarie la sua Relazione al Governo, come la legge prescrive, perchè il Governo la pubblichi e presenti al Parlamento. Certamente io posso desiderare che non vengano in discussione i temi di cui la Relazione si occupa, se prima la Relazione non sia presentata al Parlamento e pubblicata. Però di questo desiderio non fo una mozione. Bensì il mio ufficio di Relatore per quanto concerne le tariffe doganali in relazione alle cose agrarie, mi dava obbligo di fare questa comunicazione al Senato per quel conto che credesse tenerne nelle sue deliberazioni, quando l'onorevole Senatore Rossi avesse insistito o insistesse nella sua interpellanza immediata.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. In nome del Governo non posso lasciar passare sotto silenzio due frasi del Senatore Rossi. L'una, che l'interpellanza non accomodi al Governo; l'altra, ch'ei rinuncia a svolgerla per forza maggiore.

Al Governo, il quale per tre mesi ha discusso nella Camera la questione agraria sotto tutti i punti, non riescirebbe certo gravoso di rispondere ad ulteriori osservazioni; tanto più che il Governo, per bocca dell'onorevole Ministro delle Finanze, e per bocca mia, si è dichiarato pronto a discutere l'interpellanza dell'onorevole Rossi.

Osservo poi che con le parole da me proferte non ho inteso di impedire ( nè lo avrei potuto) lo svolgimento di questa interpellanza. Io ho inteso ricordare soltanto, come del resto osservava anche l'onorevole Lampertico, che dal momento che il Parlamento aveva deferito l'esame della questione ad una Commissione parlamentare, la quale sta per compiere il suo mandato, prima che questo fosse compiuto, non mi pareva convenevole che il Governo pronunciasse il suo giudizio sulla questione stessa. Dunque, non si tratta di *forza maggiore*, nè di una interpellanza che *non accomodi al Governo*.

Qui è questione di deferenza al Parlamento, il quale affidò un mandato ad una Commissione, che sta per pronunciarsi. Ciò nondimeno il Go-

verno è sempre pronto a rispondere all'onorevole Senatore Rossi.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Io ho chiesto la parola per dire presso a poco quello che ha esposto testè l'onorevole mio Collega Ministro di Agricoltura.

Allorquando l'onorevole Senatore Rossi annunciò la prima volta la sua interpellanza, io lo pregai di consentire a che si fissasse un giorno per la discussione alla ripresa dei lavori parlamentari dopo le ferie di Pasqua. Poi fu stabilito di porla all'ordine del giorno dopo la discussione della legge sulle Convenzioni ferroviarie; ma non si ebbe allora presente una circostanza di fatto, cioè che v'era un'interpellanza anteriore sulla questione agraria, annunciata dall'onorevole Senatore Jacini presidente della Commissione d'inchiesta per l'agricoltura.

Questo fatto giustifica abbastanza la domanda del Governo, che l'interpellanza dell'onorevole Jacini preceda allo svolgimento di quella dell'onorevole Senatore Rossi.

Debbo aggiungere che il Governo, il quale ama sempre la luce della discussione e specialmente in tutte le questioni che interessano l'economia del paese, non solo non può avere i brividi ad accettare la interpellanza dell'onorevole Rossi, ma anzi desidera che essa sia svolta. Ond'è che io lo pregherei, non a ritirare *ab irato* la sua interpellanza, ma ad acconciarsi al giusto desiderio nostro che sia svolta dopo quella dell'onorevole Jacini, anche per una considerazione di opportunità e di convenienza parlamentare, dappoichè ha udito l'onorevole Rossi che sta per essere presentato il rapporto della Commissione parlamentare d'inchiesta sulla medesima questione. Egli potrà tener conto del lavoro della Commissione d'inchiesta nel fare la sua interpellanza, ed il Governo potrà anche da quel lavoro trarre lume per confortare o modificare i suoi criteri.

Io concludo pregando l'onorevole Rossi a non ritirare, ma a rinviare la sua interpellanza.

PRESIDENTE. Ora dunque, se l'onorevole Rossi persiste nel ritirare la sua interpellanza, rimane soltanto quella del Senatore Jacini.

Prego dunque l'onorevole Rossi di dichiarare se vi persiste.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI. — TORNATA DEL 20 APRILE 1885

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ROSSI A. Per rimandare la mia interpellanza da qui a un mese od un mese e mezzo, ho sempre tempo, e quindi una volta che è respinta dal posto ove si trova, è per me indifferente il pensarci ulteriormente.

L'anno scorso quando si è parlato di politica doganale in occasione della discussione del bilancio del Ministero di Agricoltura e Commercio, è sorto l'onorevole Saracco, e convenendo in alcune delle mie idee, ha detto molto garbatamente: attendete che si conosca la Relazione della Commissione d'inchiesta agraria.

La Relazione dell'inchiesta agraria è pubblicata da 5 o 6 mesi, ed ecco che oggi mi sento dire: attendete che si svolga, non solo, ma quando poi voleste insistere, aspettate ancora un poco che si conosca il lavoro della Commissione d'inchiesta sulle tariffe doganali.

Nelle fatte dichiarazioni io non saprei trovare di aver mancato di rispetto a nessuno, e tanto meno di aver parlato *ab irato*, come asserì or ora l'onorevole Grimaldi. Io non ho fatto che constatare il fatto, in seguito al quale se la mia interpellanza venisse posposta a questo o quel lavoro, equivarrebbe per me al ritirarla. Se rincresce che io la ritiri nominativamente, farò a meno di ritirarla, e la metteremo in coda al secolo venturo. (*Si ride*).

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Mi occorre rettificare un punto citato dall'onorevole Rossi. Egli ha detto, che da 5 mesi è stata pubblicata la Relazione della Commissione d'inchiesta. Ciò non è esatto. La Commissione ha ancora tutto questo mese, per effetto dell'ultima legge votata nello scorso dicembre, per presentare il suo rapporto.

L'Inchiesta presieduta dall'onorevole Jacini, non aveva esclusivamente lo scopo a cui si riferisce l'interpellanza Rossi. Essa aveva per iscopo di studiare la questione agraria nel suo complesso; invece la Commissione della quale ha parlato l'egregio Senatore Lampertico, ha per iscopo principale di rispondere al quesito promosso dall'onorevole Rossi; il quale fa la sua interpellanza sulla *politica doganale*. Ora

sulla *politica doganale*, appunto per legge è stato dato un mandato ad una Commissione parlamentare.

Questa fino al 30 aprile ha tempo di presentare il suo rapporto, e lo presenterà, come ha già dichiarato l'onorevole Relatore Senatore Lampertico. Le conclusioni di questa Commissione ancora s'ignorano, nè si ha diritto di conoscerle prima che scocchi l'ultima ora del giorno 30 aprile 1885. Cosicché vede l'onorevole Senatore Rossi che egli nulla perde a rinviare non al *secolo venturo*, non alle *calende greche*, ma al mese *venturo* la sua interpellanza. Del resto egli la svolga pure, il Governo è pronto, ma deve attendere per rispetto al Parlamento il rapporto della sua Commissione.

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore VITELLESCHI. Io vorrei richiamare l'attenzione del Senato sopra il vero punto della questione per togliere questa asprezza che è dannosa alle due questioni, le quali sarebbe molto più opportuno che venissero trattate concordemente e senza che sieno sciupate da una questione di precedenza.

Il fatto è questo: il Senatore Jacini nel mese di dicembre scorso depose una interpellanza sulla questione agraria.

Il Ministero allora disse che era occupato per la stessa questione all'altro ramo del Parlamento, ed evidentemente l'onorevole Jacini non poté non riconoscere che una volta posta alla Camera de' Deputati la stessa interpellanza dovesse avere colà la precedenza.

Or bene, l'onorevole Jacini non ha mai ritirato questa sua interpellanza. Se il Senato, se il Ministero, non hanno creduto finora di potere assegnare il giorno per lo svolgimento della medesima; questo non toglie che debba conservare il suo posto.

L'onorevole Senatore Rossi ha proposto un'altra interpellanza; essa prende evidentemente il luogo dopo quella.

Io per mio conto non annetto una grande importanza alla precedenza; io ne faccio solamente questione di convenienza, o meglio, di fatto. Ma non è questa l'opinione del Senatore Rossi.

L'onorevole Rossi considererebbe come reietta la sua interpellanza per la sola ragione che fosse posposta a quella dell'onorevole Jacini.

Ora, se questo è vero, dovrebbe essere re-

ietta l'interpellanza del Senatore Jacini, Presidente della Commissione d'inchiesta, il quale non dovrebbe più interrogare il Governo sulla opinione che esso porta e le deliberazioni che intende prendere sopra il soggetto di questa lunga e faticosa operazione, alla quale il Senato ha preso gran parte per mezzo de' suoi membri.

Io desidererei che l'onorevole Senatore Rossi si persuadesse che è una questione solamente di convenienza; e sono persuaso che egli, quando si sarà ben convinto di questo stato di fatto, vorrà giovarci dei suoi lumi tanto nella discussione dell'inchiesta agraria, che nello svolgimento della sua interpellanza; ben sicuro che questo aggiornamento nulla toglierà al merito della questione che egli si ripromette di trattare.

PRESIDENTE. Allora resta inteso che l'interpellanza del Senatore Jacini avrà luogo subito dopo la discussione delle convenzioni e quindi seguirà quella dell'onorevole Rossi.

#### Discussione del progetto di legge N. 175.

PRESIDENTE. L'incidente essendo esaurito, passeremo all'ordine del giorno il quale reca:

«Discussione del progetto di legge per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari».

Il Senatore, *Segretario*, TABARRINI legge gli articoli del progetto di legge.

(V. *infra*)

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

La parola spetta al Senatore Brioschi.

Senatore BRIOSCHI. Onorevoli Colleghi. Il ludo e stringente rapporto del nostro Ufficio Centrale ha fatto su di me, e spero altrettanto su di voi, la più grata impressione. In questi tempi pregni di sospetti e d'insinuazioni, la parola chiara ed imparziale dell'uomo che il paese riconosce da tempo, siccome il più rigido difensore degli interessi delle finanze dello Stato, risolvendo la quistione in una atmosfera serena, dove soltanto è possibile una completa libertà di esame, scevra da passioni o da pregiudizi, ha stabilito il diapason delle nostre discussioni, e ci ha additato in qual modo si tutelino i veri e reali interessi della

nazione. Questa Relazione, mi si permetta il dirlo, non è solo pregevole per quanto contiene rispetto alla disamina delle Convenzioni, ma in questo momento è, a mio avviso, forse un atto di coraggio civile, - in ogni modo un atto di alta moralità.

Detto così ciò che io penso del lavoro presentato al Senato dall'Ufficio Centrale, soggiungerò tosto che esso ha per me personalmente due altri pregi, quello di avere diminuito di molto gli argomenti del mio discorso per non cadere in ripetizioni, e l'altro di potermi mantenere vieppiù in un campo teorico. Non tema però il Senato che da quest'ultimo pregio della Relazione, oppure dal vivo desiderio che le nostre discussioni si mantengano in più *spirabil aere*, io sia tratto a recitare qui una lezione sull'esercizio delle ferrovie, od a dare a queste nostre discussioni un carattere accademico; questo pensiero è ben lontano da me, anzi non vi parlerò che dei contratti i quali ci stanno davanti; solo che, tanto per voi che per me, il sapere essersi il nostro Ufficio Centrale convinto che i dati sperimentali i quali servono di base alla determinazione della percentuale, furono scelti opportunamente, che l'interesse pattuito sul capitale di compra del materiale mobile è equo e non costituisce una sorgente di illeciti guadagni per le Società, e così via per altri patti contrattuali, rispetto ai quali si era andato mano mano sollevando una fitta nebbia di diffidenze e di sospetti, il sapere, ripeto, che tutto ciò fu approvato dal nostro Ufficio Centrale, acqueta l'animo mio e mi permette di considerare questo vastissimo problema anche da altri punti di vista.

Io non so se in questo alto Consesso esistano fautori dell'esercizio governativo o di Stato, ed in caso affermativo, non so; se questi Colleghi sieno fautori platonici, se essi cioè vogliano conservare intatto il loro ideale per un avvenire a cui, secondo le loro rispettabili convinzioni, fatalmente ci avviciniamo, oppure intendano risollevarci qui, a proposito di questi contratti, la tanto discussa quistione. In ogni modo sento essere mio debito il dire poche parole al Senato sull'argomento, in quanto che onorato un'altra volta dai suoi voti a rappresentarlo nella Commissione di inchiesta sulle ferrovie, ed onorato certamente a quell'epoca dal voto di coloro i quali forse più per disciplina politica che per

meditate convinzioni economiche erano favorevoli all'esercizio di Stato, potrei essere tacciato di diserzione ad una bandiera su cui per alcuni sta scritto: redenzione dall'affarismo.

Potrei, a mia difesa, ricorrere ad un argomento prediletto ad un grande uomo di Stato, che è nello stesso tempo un grande oratore, il principe di Bismarck, ed umilmente ripetere che nel campo economico questa cristallizzazione di convincimenti è piuttosto sintomo di regresso che di progresso. Ma amo meglio dirvi in proposito tutto l'animo mio, per quanto questo partito mi possa forse costringere a toccare quistioni per me assai delicate. Premetterò, che sebbene, ora, vecchio alla vita politica, potrei sentirmi, se mi trovassi nella politica militante, qualche velleità di indisciplina; pure, questa vita, essendo la maggior parte trascorsa in quei beati tempi nei quali la teorica dei gruppi non era nota che ai matematici, io accolli il concetto dell'esercizio di Stato, non già dopo averlo esaminato in tutte le sue possibili conseguenze, ma per spirito di disciplina politica, ed attiratovi anche da un giusto raziocinio di un illustre uomo di Stato italiano, che cioè la Camera elettiva procrastinando per mesi e per anni le sue risoluzioni sopra i contratti d'esercizio ferroviario ad essa presentati, manteneva in questo servizio uno stato di provvisorietà dannoso alla cosa pubblica. L'esercizio governativo si presentava così siccome la soluzione della sfiducia. Ciò però non basterebbe ancora a spiegare il fatto di un Ministero che avendo stipulato contratti per l'esercizio ferroviario pone, alla distanza di poco più di un anno, fra le credenze del proprio partito politico l'esercizio di Stato, se una circostanza impellente non fosse sorta a precipitare una decisione; e questa circostanza fu il riscatto della rete ferroviaria dell'Alta Italia.

Il mandato della Commissione d'inchiesta, ed è bene che lo rammenti perchè il maggior numero degli oratori che nell'altra Camera parlarono di essa o ne spiegarono fino al punto di dichiararla Commissione compiacente, non so però a chi; risentiva del momento politico in cui era stata creata. Esso escludeva qualunque ricerca sopra le due forme di esercizio delle ferrovie, ed ammesso come indiscutibile il principio dell'esercizio affidato all'industria privata, imponeva alla Commissione il dovere

di esaminare i contratti già stipulati, di valutarne gli effetti, e di proporre le norme a seguirsi nei contratti futuri. Così che se i componenti di essa, i quali si erano già pubblicamente dichiarati favorevoli all'esercizio privato, e fra questi mi piace menzionare l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, e che, notate bene, costituivano la maggioranza della Commissione, avessero voluto rimanere strettamente fedeli al mandato, non si sarebbe potuto nè interrogare il paese, nè discutere fra noi intorno l'esercizio governativo. Vi furono quindi compiacenze nella Commissione, ma compiacenze che l'onorano.

Si sono fatte delle statistiche per riconoscere quanti individui, quanti corpi morali, avevano risposto agli interrogatori della Commissione piuttosto in un senso che nell'altro; e da alcuno che non so con quale procedimento era giunto a tirar da quelle statistiche una maggioranza di risposte favorevoli all'esercizio di Stato, fu accusata la Commissione d'aver deliberato in senso contrario. Questa accusa è conseguenza di un concetto completamente falso delle Commissioni d'inchiesta parlamentari; e se prevalesse verrebbe a diminuirne grandemente il valore. Esse dirigendosi al pubblico vanno alla ricerca di fatti non già di opinioni, ed il reale vantaggio che il paese può ritrarre dalla loro istituzione, si è che un certo numero di individui, già conoscitori delle leggi che regolano la materia su cui verte l'inchiesta, ritraggono da quei fatti i criteri per giudicare quali modificazioni debbano ad esse apportarsi. Nella vita parlamentare le Commissioni di inchiesta, come in genere tutte le Commissioni che hanno uno scopo determinato e limitato, avvantaggiano la cosa pubblica, specialmente pel fatto che i suoi componenti hanno per debito di meditare sull'argomento più lungamente e con maggiori mezzi che ordinariamente si faccia.

E fu appunto questa meditazione che indusse me e gli altri egregi Colleghi della minoranza; uomini tutti fortunatamente non compromessi da precedenti dichiarazioni, di accostarsi al voto della maggioranza sempre che da questa fossero accettate alcune modalità delle quali dirò fra breve. Sembrava allora alla Commissione, ma pur troppo, il tempo si prese il carico di dimostrare la ingenuità di quella credenza;

che un voto unanime avrebbe avuto siccome necessaria conseguenza di far cessare al più presto quello stato provvisorio che ad essa si era appalesato siccome dannoso agli interessi economici del paese; ed a raggiungere questo supremo scopo facevasi dall'una e dall'altra parte il sacrificio di qualche desiderio. Devo aggiungere per mio conto che in allora come adesso non parevami che una distinzione di partiti politici potesse fondarsi sopra l'una piuttosto che sull'altra forma di esercizio ferroviario, salvo forse che per partiti estremi; e che togliendo di mezzo questa causa di dissenso sarebbesi giovato a quella ricostituzione di partiti che già da quell'epoca per un osservatore quasi estraneo alla mischia poteva vedersi in gestazione. Furono però altre più speciali considerazioni le quali ebbero influenza a determinare il voto. Io mi guarderò qui dal ripetere i vari argomenti che si possono addurre o furono addotti in favore dell'uno o dell'altro sistema; sarà difetto della mia intelligenza, ma ogni qualvolta io mi accinsi a considerare la questione in astratto mi sentiva preso da quella specie di torpore che succede all'inerzia mentale, e sentiva più che mai il bisogno di sostituire il fatto ai principî astratti. Così ho studiato per mio conto l'ordinamento dell'esercizio governativo in Prussia, sia col mezzo di pubblicazioni speciali, sia, ed ancora più col mezzo di quel grosso volume che è il bilancio delle ferrovie dello Stato presentato annualmente al Parlamento. Ora, se altri si fosse dato questa briga, sarebbesi di leggeri convinto che un bilancio simile con tutti i minuti particolari che comprende e le varie formule tecniche che servono di base alle previsioni, fossè presentato alla nostra Camera od a quella di un paese a noi vicino, non ne escirebbe che dopo mesi e mesi e formerebbe in quel tempo la delizia di tutti i gruppi politici, con quale vantaggio dell'esercizio ferroviario, ognuno lo comprende.

Ma vi ha di più, ed è che tutto il congegno dell'organizzazione prussiana delle ferrovie di Stato, congegno che dà ottimi risultati, non sarebbe applicabile in Italia. Quel congegno potrebbe fin dirsi in contraddizione colla responsabilità ministeriale come essa intendosi da noi, in Inghilterra ed in Francia: responsabilità la quale trae come inevitabile conse-

guenza un accentramento tanto più maggiore quanto più grande è il numero degli interessi che si collegano ad un determinato servizio: ed ognuno sa che il carattere principale della organizzazione prussiana consiste appunto nella qualità opposta.

Un effetto immediato di questo accentramento è l'ingerenza parlamentare, e lo dico tosto perchè non si dubiti del mio rispetto alla Camera elettiva, essa non nasce dalla volontà dell'uomo ma bensì è un portato del sistema.

Herbert Spencer, a cui nessuno, anche non accettando alcune sue idee filosofiche, vorrà negare una non comune sagacia di osservazione nelle quistioni sociali, pubblicava lo scorso anno nella *Contemporary Review* alcuni articoli, raccolti ora in un libriccino che porta questo singolare titolo: *L'individuo contro lo Stato*. Ora nel terzo di quegli articoli intitolato: *I peccati dei legislatori*, così si esprime rispetto alla elezione di un deputato, si intende alla Camera dei Comuni. « Mi rammento, egli scrive, di un fanciullo che poteva guardare con sufficiente calma una orribile maschera finchè suo padre la teneva in mano, ma che gettava le più alte grida quando il padre se ne ricopriva il viso. Un mutamento analogo si opera nei sentimenti dei corpi elettorali, quando i loro eletti passano dai borghi o dalle contee al Parlamento. Per tutto il tempo che rimangono candidati essi sono esposti alle satire, agli insulti dell'uno o dell'altro partito, ma appena che essi siedono a Westminster, coloro i quali furono ingiuriati, vilipesi, accusati di ignoranza e fino di follia da giornalisti e da oratori, ispirano una fiducia senza limite. A giudicare dalle petizioni che ad essi sono dirette, niente dovrebbe esistere al di sopra della loro saggezza, e della loro potenza ».

Dietro l'eletto stanno dunque centinaia, migliaia di elettori che attendono la soddisfazione dei loro desiderî da questa ingerenza parlamentare, ed un rimedio solo può contrapporsi a questa necessaria catena, quello di diminuire per quanto è possibile le attribuzioni del potere centrale. Così l'Inghilterra ha potuto conservare per secoli ed anche in momenti tristissimi i benefici del Governo parlamentare.

D'altra parte lo Stato, pur rappresentando la permanenza e la perpetuità, è divenuto presso i popoli moderni quanto vi ha di più mutevole,

potendo anzi rappresentare la stessa instabilità perchè nel fatto esso si incarna in una personalità di Governo sottoposta a tutte le vicende della politica. Per me sono due concetti che si contraddicono, quello dello Stato onnipotente, accentratore, amministratore d'ogni servizio che abbia rapporti col pubblico, e l'altro di una Camera eletta a suffragio universale, di Ministri responsabili davanti ad essa, ed i conseguenti effetti di libertà di stampa, di diritto d'associazione e così via. Bisogna scegliere l'uno o l'altro indirizzo, l'ecclerismo in questo come in molti altri casi conduce alla rovina della cosa pubblica.

Per ciò per conto mio, pur riconoscendo che uno Stato astrattamente parlando può benissimo esercitare le proprie ferrovie, pure ammettendo che in questo esercizio ha larga parte un servizio pubblico, ho francamente accolto il principio dell'esercizio affidato all'industria privata, e se, come spero, l'attuale ordinamento politico d'Italia non dovrà subire modificazioni, non mi smuoverò da esso.

Mi rimane ora a toccare un ultimo punto, di natura, come già dissi, per me assai delicato. Se uno Stato non esercita le proprie ferrovie deve necessariamente concludere dei contratti con coloro i quali si offrono ad esercitarle, quando le condizioni di esso Stato non sieno quelle dell'Inghilterra o degli Stati Uniti d'America. Il contraente è d'ordinario un ente collettivo, una, due, più Società anonime, banche, intorno le quali si raggruppano uno, più capitalisti, banchieri. Ho già detto altra volta in quest'Aula che al sistema italiano e francese per l'approvazione di questi contratti io preferiva l'austriaco ed il germanico, perchè in questi ultimi Stati il Parlamento deve pronunciarsi sulla accettabilità o meno delle condizioni del contratto, indipendentemente dai nomi dei contraenti, il che presuppone nel Parlamento tanta fiducia verso i Ministri da lasciar loro la responsabilità della scelta. Ma non sono lontano dall'ammettere che anche in questo caso si potrebbero trovare difficoltà di applicazione nel nostro ordinamento politico; e d'altra parte se pure sono possibili tanti sospetti allorquando sono noti i nomi dei contraenti, ognun vede che logicamente dovrebbero aumentare di molto nel caso contrario.

Se non che, e me ne duole pel mio paese,

forse mai, anzi mai, come in quest'ultima occasione, la lotta contro i contratti presentati dal Governo, fu sostenuta specialmente per mezzo di diffidenze, di insinuazioni, di sospetti. Se uno straniero dovesse giudicare l'Italia da una discussione testè avvenuta, e dalle amplificazioni a quei discorsi di una parte della stampa giornaliera, la conclusione sarebbe moralmente ben triste per noi. Un onorevole deputato, un ex-Ministro dei Lavori Pubblici, ha pensato fosse un argomento decisivo contro le Convenzioni, il pronunciare alla Camera una requisitoria contro tutte le Società anonime italiane. Lascio a lui il porre d'accordo queste sue convinzioni col l'obbligo che egli aveva assunto di fare contratti per affidare l'esercizio delle nostre ferrovie ad una o più di quelle Società anonime, lascio a lui di spiegare per quali ragioni egli abbia stipulato il contratto del 1881 colla Società delle ferrovie Meridionali, migliorando così efficacemente i patti precedenti; per parte mia concedo molto al calore della discussione, alla passione politica, e non chiedo altro. Ma ciò che io non posso e non devo concedere a lui senza protestare, e non in nome delle dichiarazioni di amicizia personale e di stima delle quali mi fu sempre così largo in quest'Aula, e che molti fra noi ricorderanno; ma piuttosto dirigendomi all'uomo tecnico, si è che fra i suoi deplorabili argomenti abbia stimato conveniente di menzionare una sentenza di un Tribunale di commercio, rispetto alla quale mi guarderò da qualunque giudizio perchè colpisce anche me. Che cosa penserebbe di me quell'onorevole ex-Ministro se per difendere oggi il sistema proposto in queste Convenzioni in ordine alle nuove costruzioni ferroviarie, io mi valessi di questo argomento: eccovi i preventivi dei tronchi ferroviari *a, b, c* della legge del 1879, ed eccovi i consuntivi; questi ultimi superano tutti i valori dei primi, in alcuni casi raggiungendo quasi il doppio; dunque quell'ex-Ministro del 1879, vi ha fatto delle Relazioni inesatte, vi ha taciuto circostanze rilevantissime.

Se la dignità dell'animo mio permettesse a me un simile linguaggio, egli che mi conosce da tempo, e non può avere di me altri ricordi che della massima delicatezza sotto ogni rispetto, avrebbe non solo ragione di dolersene, ma lo autorizzerei, come uomo tecnico, a credermi assai prossimo a dar di volta al cervello. Ora

come non ha egli veduto che il caso era identico, salvo le diverse responsabilità, e che se in quegli anni sgraziati 1873 e 1874 pel rincaro straordinario di tutte le materie prime: ferri, carboni, materiali di costruzione, nessun preventivo ha potuto tener fermo, questo fatto e non altro fu il movente della causa, che egli si compiace citare, ed i vari altri addebiti non ne sono che una conseguenza?

Io chiedo scusa al Senato di questa interruzione e di questo apparente sfogo personale, e dico apparente, perchè esso mi fu consigliato piuttosto dal grande rispetto che ho pel Senato, che da un bisogno sentito di difesa personale.

Ed ora, ritornando alle Convenzioni, devo confessare un secondo atto di ingenuità. Nel continente europeo, pensava tra me, e credo anche avere scritto, esistono due forme di esercizio ferroviario: quello delle concessioni in Francia, in Russia, in Spagna, parte in Austria, nella Svizzera, ecc., ed il governativo nei vari Stati della Germania e nel Belgio per la maggior parte delle rispettive reti. Il primo di questi sistemi è destinato a sparire, le concessioni sono di lunga durata, ma temporarie; per alcune il tempo fu prolungato pel fatto di nuove costruzioni, ma deve pur giungere per tutte il momento in cui lo Stato in forza delle concessioni stesse diviene il proprietario della rete ferroviaria. È evidente che il valore della rete rappresentando un capitale accumulato in un grande numero d'anni, lo Stato solo può rimanere proprietario di essa, e che perciò l'avvenire delle ferrovie presenta il dilemma: appalto d'esercizio, od esercizio governativo.

Escluso il secondo sistema, le difficoltà per l'attuazione del primo erano ovvie, trattavasi cioè di inaugurare in un grande Stato un sistema di esercizio, pel quale, non esistendo quasi punto esempi precedenti, mancavano i salutarî dettami della esperienza. Sembrava all'attuale Ministro dei Lavori Pubblici, sembrava a me, ed a tutti i Colleghi della Commissione, fosse debito nostro di non lasciare nulla di intentato perchè la soluzione da noi proposta avesse tenuto conto dei moltissimi elementi che influiscono sopra un esercizio ferroviario, e devo aggiungere che la novità dell'argomento era un incentivo ai nostri studî. È bensì vero che già precedentemente il Parlamento italiano aveva avuto innanzi a sè due contratti, l'uno

e l'altro di appalto d'esercizio, il primo nell'anno 1874 stipulato dagli onorevoli Minghetti e Spaventa, l'altro del 1877 stipulato dall'onorevole Presidente del Consiglio Depretis, ma per quanto alcune disposizioni del secondo di essi, quali ad esempio la divisione longitudinale, il principio di una percentuale, si ritenessero opportune, non così sembrava di alcune altre.

Il sistema dell'appalto dell'esercizio, od anche di una semplice parte di esso, fu il primo adottato in Francia per piccolissimi tronchi ferroviari, ed ora non è in attività sopra scala sufficientemente larga, oltre 1500 chilometri, che in Olanda (1). Si è fatto appunto alla Commissione, benevolo appunto mi piace il dirlo, che essa siasi troppo affrettata ad additare all'Italia come un contratto tipo quello dell'Olanda; e che d'altronde la parte migliore di esso, quella che riguarda i fondi di riserva trovatisi già in una istituzione di Stato. Io non ricordo che la Commissione abbia citato il contratto olandese come un contratto modello; essa doveva necessariamente occuparsene come del solo contratto d'appalto esistente ed in attuazione, ed anche perchè il contratto da essa esaminato era bensì recente ma stipulato colla stessa Società che aveva, se non m'inganno, per quattordici anni già esercitate le linee olandesi con patti non molto dissimili. Se davvero questi patti avessero dato origine a tutti quei litigi che furono accennati da un tenace fautore dell'esercizio governativo alla Camera, non saprebbe neppure comprendere come sia avvenuto il nuovo contratto.

Se non che quell'egregio Deputato e mio carissimo amico ha un ideale che lo perseguita, ed è la assoluta libertà delle tariffe ferroviarie, la libertà cioè di modificarle ogni qualvolta il Parlamento lo deliberi. Il nostro Relatore ha dimostrato i pericoli di questa libertà sconfinata e per parte mia faccio eco alle sue parole; però la Commissione d'inchiesta si era preoccupata nelle sue proposte di rendere possibili quelle modificazioni riconoscendo che lo stretto nesso fra le tariffe dei trasporti e le

(1) La rete di proprietà dello Stato è di 1300 chilometri, ma la Società che ha l'esercizio di quella rete esercita altresì agli stessi patti tronchi ferroviari di Società private.

doganali potevano renderle assolutamente necessarie, anzi, se ben rammento, fu sopra questo punto che avvenne la conciliazione fra le due parti della Commissione. Non debesi tacere infine che già l'onorevole Depretis aveva tenuto conto di questa nuova necessità economica nelle convenzioni che portano il suo nome, e che è a presumersi fosse questo obbiettivo che aveva indotto gli onorevoli Minghetti e Spaventa a stipulare un contratto basato sulle spese di trazione.

Un secondo intento che la Commissione di inchiesta desiderava ottenere colle sue proposte, era questo, di far tesoro della esperienza per ridurre al *minimum* le cause di possibili attriti fra lo Stato e le Società, specialmente per quanto si attiene alla diversa natura delle spese di esercizio. Di qui, e dall'altro concetto che il bilancio dello Stato debba risentire le minori perturbazioni per effetto dell'esercizio ferroviario, nacque la istituzione dei fondi di riserva. Il nostro egregio Relatore ha così chiaramente esposto lo scopo di essi ed il loro modo di funzionare che farei perder tempo al Senato se io volessi aggiungere parola. Non posso però tacere che fui impressionato non dirò dal valore ma dalla qualità delle considerazioni colle quali alcuni onorevoli Deputati nella discussione alla Camera elettiva tentarono dimostrare la insufficienza dei fondi stessi secondo i calcoli del Ministero. Questi fondi, come è noto, sono tre, il primo destinato a provvedere ai danni cagionati da forza maggiore, il secondo ed il terzo per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento, o per quello del materiale mobile reso inservibile dall'uso. Come vedesi, salvo che pel primo, il quale per la sua natura sfugge ad ogni ricerca tecnica e di cui soltanto in via approssimativa può determinarsene il valore ricorrendo alla esperienza di un periodo di tempo sufficientemente lungo; le previsioni per gli altri due fondi devono trovare in questa esperienza gli elementi sufficienti per essere determinati secondo norme precise.

Ed è con questo metodo, cioè per mezzo di alcune formole semplicissime, che si determinano annualmente i fondi di rinnovamento per le ferrovie dei vari Stati della Germania, sia che le ferrovie stesse siano esercitate dallo Stato, oppure lo siano e lo fossero da Società private.

Il sistema ha fatto così buona prova in Germania che non si concepirebbe colà esercizio ferroviario senza fondi di riserva. Ed invero in un esercizio ferroviario si concepiscono facilmente spese annuali, cioè le spese dette comunemente di esercizio, e spese le quali si rendono inevitabilmente necessarie in un più lungo periodo di tempo, non per accrescere il capitale ferroviario ma per mantenerlo intatto. Se, per esempio, dopo un certo numero di anni, ad una locomotiva logora, resa inservibile dal lungo uso, se ne sostituisce una nuova, egli è evidente che il numero delle locomotive per quella rete è rimasto lo stesso, e che il capitale corrispondente al materiale mobile della rete stessa, non è aumentato. Ed ecco la funzione di provvidenza e di previdenza del fondo di riserva; la spesa di quella nuova locomotiva è sostenuta da quel fondo nel quale da un certo numero d'anni si è versato annualmente una data somma nella previsione che dopo un determinato periodo di tempo quella spesa sarebbe divenuta necessaria. Così scompaiono dalle spese di esercizio ferroviario quelle che erano pure denominate in conto capitale, e nel fatto non lo erano perchè non ne producevano aumento; così scompare o diminuisce grandemente una delle cause d'attrito, fra le parti, in un contratto d'esercizio ferroviario.

Sarà un concetto teorico il mio, ma io sono convinto che i fondi di riserva e di rinnovamento sono elementi indispensabili per un appalto di esercizio e mi spiego. Un appalto d'esercizio comprende tre principali servizi, e sono la trazione, il traffico, la manutenzione. Ora l'unico modo tecnicamente e sperimentalmente idoneo a compensare l'esercente di questi servizi è quello di una percentuale sul prodotto lordo, come fu adottato in queste Convenzioni e lo era in quelle dell'onorevole Depretis. Affermo più che non dimostro per non trasformare il Senato in una Accademia od in un Collegio di ingegneri. Dopo questa premessa affermo altresì che mentre i primi due fra i nominati, servizi sono per la loro natura definibili e determinabili quasi con esattezza matematica; così non è del terzo. Perciò il separare mediante i fondi di riserva le spese di quest'ultimo servizio colle quali provvedesi al rinnovamento, il definire chiaramente queste e lo possono essere, mentre da un lato limita le spese che toccano all'eser-

cente per quel servizio, dall'altro toglie ogni dubbio rispetto al limite stesso.

Sembrava a me che una istituzione di tanta importanza meritasse una disamina non dirò più lunga, ma tale che da essa risultasse chiaro di averne afferrato il concetto, di averne studiati gli effetti là dove esiste da più lustri, e di trovare in base ad essi od alla esperienza nostra la deficienza delle proposte ministeriali. Ora se questa via così ragionevole si fosse seguita non si sarebbe forse destata tanta ilarità celiando sull'età di una verga metallica o deridendo le previsioni sull'usura di essa per un determinato passaggio di treni, ma si sarebbe portato un giudizio più colto sopra questa parte essenziale delle Convenzioni.

Però due oratori, l'uno da un lato, il secondo dall'altro della Camera, hanno cercato dimostrare con argomenti di gran lunga assai migliori la insufficienza dei proposti fondi.

Mi permetta l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, egli sa quanta stima ed affetto ho per lui, ma io devo esprimere tutto il mio pensiero sopra questa parte del contratto. Io avrei desiderato in primo luogo che non fossero riunite insieme quelle due cifre l'una fissa, l'altra variabile, cioè l'interesse del capitale sborsato dalle Società per la compera del materiale mobile dalle somme propriamente adibite ai fondi di riserva. Oltrechè quelle due cifre non hanno alcuna relazione, era naturale che da questa fusione potevano dedursi obiezioni sopra l'entità dei fondi di riserva, mentre d'altra parte quel compenso commisurato al capitale versato non potendo essere onestamente negato, come scrive il nostro Relatore, e la causa di quel compenso, cioè la vendita del materiale mobile, essendo tecnicamente buona, come spero provarvi fra breve, quella prima cifra non aveva d'uopo di presentarsi abbracciata da altre.

Questa separazione ponendo in maggiore evidenza i fondi di riserva avrebbe forse consigliato, se non a dare di essi una definizione più chiara, che quella del contratto mi pare tale, a completarla, però, con qualche disposizione più precisa rispetto al loro modo di funzionare.

Fra le disposizioni dei contratti le due contenute all'articolo 58 del capitolato hanno questo carattere di precisione; per l'una di esse si stabilisce l'età di anni 40 per le locomotive

e per le carrozze, e per l'altra quella di anni 60 pei carri, prima del loro rinnovamento. Temo come i due oratori sopra rammentati, che queste due cifre sieno alquanto elevate. In Prussia per determinare il fondo di rinnovamento del materiale mobile si calcola che la durata di una locomotiva sia di 24 anni, quella della carrozza di 30. L'onorevole Ministro mi risponderà che tecnici molto più pratici di me gli hanno detto che esistono e lavorano locomotive a 37, 38 anni di età; le conosco anch'io perchè si esercitano nell'Alta Italia, ma esse non sono adoperate che in treni locali, e così non lo potessero essere, che l'esercizio su quelle linee sarebbe stato fatto coi mezzi economici e non si sarebbe perduta una buona parte di traffico caduta in più abili mani.

Questa previsione di troppo lunga durata sarà però di possibile svantaggio del servizio, lo sarà fors'anco per le Società ed indirettamente per lo Stato, ma non può avere influenza sul valore dei fondi di riserva quando le due parti hanno dichiarato di accettarla. Ma parve a me che in proposito non fosse inutile un'altra ricerca. Le statistiche ferroviarie germaniche, che per me sono un modello, portano annualmente le somme parziali dei fondi di riserva ed il rapporto del loro totale col prodotto lordo dell'anno. Ora ecco in riassunto le cifre quali risultano dall'ultima statistica da me veduta, quella dell'anno 1881.

La Prussia aveva linee ferroviarie di proprietà dello Stato e da esso esercitate per chilometri 10,199; linee di proprietà privata esercitate dallo Stato per chilometri 3,310; linee private esercitate da privati per chilometri 4,770. La stessa suddivisione sussiste negli altri Stati della Germania con proporzione un po' maggiore per le linee dello Stato. Ora, nell'anno che ho indicato, la somma dei fondi di riserva per le linee proprie ed esercitate dallo Stato ascese al 3,28 % del prodotto lordo; per tutte le altre ad oltre il doppio, cioè il 6,86. Per poter porre a confronto queste cifre colle corrispondenti del contratto che esaminiamo, è pur d'uopo prendere a base un determinato prodotto lordo. Le previsioni di questo prodotto devono necessariamente dare origine ai più svariati apprezzamenti, ma io mi atterrò pel momento ai 212 milioni di prodotto lordo iniziale previsto nelle Convenzioni. Ciò posto, se dal 10 % di questa

somma si deducono i 14,420,000 lire che rappresentano l'interesse del capitale sborsato dalle Società per la compera del materiale mobile e degli approvvigionamenti, somma, come già dissi, fissa; la parte che rimane e che costituisce effettivamente l'entità dei fondi di riserva rappresenta il 3,2 % di quel prodotto lordo. È bensì vero che dai gradualmente aumenti di prodotto lordo avvantaggeranno proporzionalmente i fondi di riserva, e per esempio per l'aumento di un milione quella cifra potrebbe divenire il 3,5; per due milioni oltre il 3,7 e così via: ma se devo arguire dagli esempi che ho citato, e dagli altri che taccio per non annoiare il Senato, non giudicherei certamente insufficienti i fondi di riserva, ma li direi piuttosto calcolati con criteri troppo ristretti.

Io mi accontenterò dunque delle previsioni ministeriali, ma sento il bisogno di dirigere una raccomandazione all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici; ed è, che visto la novità della istituzione fra noi, e le abitudini contrarie ad essa delle nostre Amministrazioni ferroviarie, egli voglia dapprima curare la maggiore precisione nel regolamento col quale saranno stabilite le modalità delle varie funzioni dei fondi di riserva: provvedere, di poi, per mezzo di abili funzionari alla retta applicazione di quelle modalità.

Mi permetta ancora il Senato poche parole sopra un'altra parte del contratto, quella relativa alla vendita del materiale mobile. Sarà giunto certamente alle vostre orecchie, egregi Colleghi, l'eco della critica acerba sollevata da questo patto; lo si disse un prestito larvato, un dono fatto alle Società e non so che altro. Ebbene, eccovi la genesi del patto stesso; esso non trovavasi fra quelli delle Convenzioni Depretis del 1877, ed ebbe origine da una delle proposte più precise della Commissione d'inchiesta (pagina 131 della Relazione).

Quella Commissione ragionava così, e spero mi accorderete che ragionava bene. Dovendosi creare Società di puro esercizio ed affidare ad esse un servizio di tanta importanza quale il ferroviario, una prima condizione a raggiungersi si è che quelle Società sieno solidamente costituite per un capitale in azioni, o capitale sociale. Ora il capitale occorrente per le spese effettive di un esercizio ferroviario, spese cioè

di personale, e di materie di consumo, essendo relativamente piccolissimo rispetto al grande valore della strada e del materiale mobile, il mezzo unico col quale costituire Società solide si era di obbligarle ad esercitare la rete con materiale proprio. Questo partito era inoltre consigliato da considerazioni tecniche quasi evidenti, giacchè in fin dei conti questo materiale mobile non è che uno strumento di cui una delle parti contraenti sarebbe rimasta proprietaria, e l'altra doveva farne il maggior uso possibile a vantaggio principalmente suo. Quel partito da ultimo liberava lo Stato per tutta la durata del contratto da pericoli reali, quali la possibilità d'incendio ed altri casi fortuiti della stessa specie. Dato dunque che le nuove Società dovessero essere proprietarie del materiale mobile, e mi pare che il principio non sia stato da alcuno posto in contestazione, due soluzioni si presentavano; o lo Stato poteva obbligare le due Società ad acquistarsi il proprio materiale mobile, ed esso vendere il proprio fuori d'Italia, o tenerlo in riserbo per futuro esercizio governativo od abbruciarlo; oppure lo Stato vendeva alle Società quel tanto di materiale mobile che era in sua proprietà. Il Ministero ha scelto la seconda soluzione; non so se altri trovasse preferibile la prima; nessuno però ha osato dichiararlo.

Ciò che hanno detto e ripetuto si è che la vendita è apparente perchè lo Stato paga alle Società un interesse annuo sul capitale da esse sborsato per la compera di quel materiale. Ora il nostro Relatore vi ha chiaramente spiegato che questo interesse o doveva figurare a parte come è nelle Convenzioni, o doveva entrare nelle computazioni della percentuale. E vi ha altresì detto che il Ministero non poteva e non doveva fare altrimenti di quanto ha fatto, giacchè includendo quell'interesse nella percentuale avrebbe svisato il carattere di quest'ultima, carattere che è oramai sanzionato da una lunga esperienza.

Se non temessi di abusare della indulgenza del Senato, e le mie forze fisiche me lo concedessero, avrei altri argomenti da additare alla vostra attenzione, ma per ora mi taccio.

L'onorevole Presidente del Consiglio e l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici hanno il più grande interesse morale di provare al paese che l'esercizio ferroviario affidato all'industria

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 APRILE 1885

privata soddisfa ai suoi bisogni reali. Io non dubito che perdurando il potere nelle loro mani non si rinnoveranno gli anni di eccessiva indulgenza o di eccessivo rigore giustamente lamentati da un onorevole Deputato alla Camera; essi però devono prevedere anche questo possibile avvenire, ed esigere perciò che fino dal principio diritti e doveri di ciascuna delle parti contraenti sieno puntualmente soddisfatti. Se più tardi gli uni o gli altri, quali sono scritti nelle Convenzioni, dovessero per opera dell'uomo subire alterazioni non accettate da entrambe le parti, essi mi troveranno colle poche mie forze al loro fianco per difendere l'opera loro. A quest'opera intanto oggi do il mio voto con sicura coscienza.

PRESIDENTE. Il Senatore Finali ha la parola.

Senatore FINALI. Il discorso che ha udito ora il Senato è così grave ed importante, che accennerebbe ad una discussione, la quale potesse avere utile e pratico risultato. Ma purtroppo la situazione in cui, anche questa volta, trovasi il Senato, è quella di votare un importantissimo progetto di legge senza emendamenti, e quasi a giorno fisso. Eppure è un progetto che investe tutta l'economia nazionale; sono tre contratti, i quali, fatti per più di mezzo secolo, impegnano lo Stato per quattro lustri almeno; sono molti problemi da risolvere, che tutti interessano la finanza, la politica, o l'economia nazionale.

Questa situazione io non l'attribuisco alla volontà di alcuno, sibbene ad un cumulo di circostanze, le quali s'impongono anche... *colà dove si vuole* Ciò che si vuole. Ma è forse perciò men deplorabile, che, anche in questa occasione, si dia nuovo argomento per far scendere il Senato nella sua efficienza costituzionale, e nella pubblica opinione, quasi che non gli sia lecito esercitare largamente il suo ufficio se non in progetti di legge di minore importanza, come furono recentemente quello sugli stipendi dei maestri elementari, e quello sulle scuole pratiche di agricoltura?

Per certo le prerogative del Senato teoricamente non sono contrastate; e il nome dell'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale è associato all'ultimo atto efficace di energia compiuto da questa Assemblea; il quale se non fruttò plauso di favore popolare, valse il suffragio dei savi, solleciti della condizione della pubblica finanza.

L'onorevole Relatore ha detto per quali considerazioni contrattuali e per quali ragioni di opportunità la deliberazione del Senato è in certo modo prestabilita: se così non fosse stato, quelle quattro clausole condizionali colle quali si chiude la bella e perspicua Relazione, e i tre ordini del giorno che sono proposti, o in tutto o in parte avrebbero preso forma di emendamento.

In siffatta condizione di cose veramente può parere il più prudente consiglio e il più savio, risparmiare a sé la fatica, agli altri il tedio di parole inutili o superflue. Ma l'oratore che mi ha preceduto, parlando a difesa della proposta, della cui approvazione forse nessuno dubita, mi avrebbe dato al parlare uno sprone, quand'anche non ne avessi avuto il proposito. Ed io ho particolare ragione di farlo.

Non ripeterò la dichiarazione che in un momento solenne fece un uomo di cui non è ancora spento il desiderio, cioè che egli sorgeva per dare esempio di disinteressata fedeltà ad una profonda convinzione; potrebbe ciò parervi orgogliosa imitazione. Dirò bensì che avendo partecipato alla responsabilità del riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, il quale fu determinato soprattutto da ragioni riguardanti l'esercizio, non mi poteva tacere ora che si tratta di dare alle ferrovie riscattate un assetto, al tutto diverso da quello che avevano in animo gli autori di quel riscatto.

Nè avrei potuto ad altri raccomandare questo ufficio perchè in quest'Aula sono il solo dei Ministri, che per rivendicare allo Stato l'esercizio della principale rete ferroviaria, non dubitarono di porre a cimento il pareggio conseguito con tanti stenti e sacrifici, e che è il loro titolo migliore di pubblica benemeranza.

Estraneo a quella politica che fa e disfà i Ministeri, quando mi parve vacillante l'opinione d'alcuni già aperti sostenitori dell'esercizio governativo, volli riparlarne col negoziatore del Governo alla Convenzione di Basilea.

Tra me ed il compianto amico fu questa sola discrepanza; che, mentre io gli diceva le ragioni del riscatto essere state nella massima parte relative all'esercizio, egli rispondevami che erano state tutte quante; e che non poteva concepire uno Stato proprietario di ferrovie, il quale ne rimettesse ad altri l'esercizio.

Nè, sebbene egli abbia dato favorevole voto

alle Convenzioni ed al progetto di legge che le approva, io sono nel merito della questione dissenziente dall'illustre Capo del Gabinetto, al quale ebbi l'onore di appartenere, e la cui stima ed amicizia pregio e pregierò sempre più di un Portafoglio. La differenza fra me e lui sta in questo, che egli ha creduto di dover subordinare i migliori concetti politici ed economici a congiunture parlamentari e ministeriali; pur rispettando la sua opinione, io non credo dover subordinare quei concetti a mutabili congiunture politiche, con effetti troppo più duri che non sia la causa determinante.

Si è voluto e si vuole evitare la questione di massima sulla preferenza da dare all'esercizio di Stato od all'esercizio privato, perchè si tratti di questione già risolta e decisa.

Ma oggi l'onorevole Brioschi, con quella competenza che tutti in lui riconoscono, è entrato a fondo nella questione, ed ha detto le più gravi ragioni che si possano addurre a sostegno dell'esercizio privato; quindi sia concesso anche a me, che professo contraria opinione, di parlare brevemente della questione.

Il più alto e complesso problema dell'economia nazionale è stato due volte trattato nella Camera dei Deputati; una volta per abbattere, ed un'altra per mantenere un Ministero; e l'una e l'altra volta ebbe gran peso, e forse determinante la preponderanza dei voti, quello del gruppo dei Deputati di una regione nella quale dominano antiche dottrine, conformi anche a tradizioni di governo; e dove, solo per fortunata combinazione, le pretese teorie del fondatore dell'economia politica, si accordano con non piccoli interessi locali.

Il credo per l'esercizio privato è ancora oggi quella relazione che fu presentata nel marzo 1881, nella quale, maraviglioso a dirsi! si afferma che « con le tariffe, i trasporti, le officine, gli appalti, i salari, lo Stato padroneggierebbe tutta l'economia nazionale, tradurrebbe in atto un monopolio senza limiti » per concluderne che questa padronanza, questo monopolio, lo abbiano invece compagnie di banchieri, quasi che questi diano maggior garanzia di quello che lo Stato dà a sè medesimo.

È poi uno strano abuso di parole. Questo si addimanda esercizio privato invocando liberali dottrine; mentre non vi è possibilità di concorrenza; mentre è lo Stato che fornisce a tre

Compagnie gli strumenti della produzione, invertendo la tesi, che i socialisti dottrinarî della Germania propugnano a favore della massa degli agenti ferroviari associati; mentre è in fatto un monopolio, che ha ragione di essere solo in quanto l'eserciti lo Stato.

Lo Stato mette le sue ferrovie in Regia cointeressata; questa è la verità.

Il popolo italiano a cui non si credette poter proporre il rinnovamento della Regia dei tabacchi, la quale riguardava solo alla finanza e punto all'economia nazionale, dovrà subire una legge di Regia cointeressata, per la quale e la finanza e l'economia nazionale saranno vincolate per più di mezzo secolo, con facoltà di sciogliersi dopo vent'anni a condizioni onerose.

L'onorevole Senatore Brioschi ha parlato dei procedimenti della Commissione d'inchiesta, della quale egli fu il presidente, e che doveva esaminare la questione dell'esercizio delle ferrovie in Italia, e l'andamento delle Amministrazioni esistenti.

Egli ha già lealmente esposte alcune considerazioni, per le quali il voto della Commissione, che risultò ufficialmente unanime, meriterebbe essere sottoposto a severa analisi, con l'applicazione di non piccoli coefficienti di riduzione.

Egli infatti ha detto che la Commissione aveva un tema obbligato dalla legge; e per rispondere alla osservazione, che il più gran numero dei rappresentanti del commercio e della industria, e degli stessi commercianti e industriali, era stato favorevole all'esercizio governativo e non all'esercizio privato, diceva che la Commissione doveva ricercare fatti e non opinamenti.

Diceva ancora che la Commissione aveva il proposito di pervenire per mezzo di mutue concessioni ad un voto unanime; poichè pareva ad essa che soltanto un voto unanime avrebbe avuto abbastanza peso sulla pubblica opinione.

Dopo questo io posso passare oltre in questo mio discorso; poichè le dichiarazioni dell'onorevole Presidente della Commissione d'inchiesta confermano appunto quello che fu narrato in quel tempo, intorno al modo col quale si era ottenuto un voto ufficialmente unanime per l'esercizio privato.

Si disse infatti che nella Commissione erano non pochi che ritenevano questo voto senza

effetto, perchè le condizioni proposte renderebbero impossibile una combinazione contrattuale. Ma i favorevoli all'esercizio privato furono più savi e prudenti, poichè venne fuori un voto ufficialmente unanime, il quale andava tutto in favore della loro tesi; e il fatto addimosta come ben si apponessero confidando che le difficoltà pratiche si sarebbero appianate.

E qui io voglio esprimere una lode, lode ben meritata della Commissione d'inchiesta presieduta dall'onorevole Senatore Brioschi, ed è che la Commissione stessa, benchè avesse, come egli ha detto, un tema obbligato, non ritenne dalla legge del 29 giugno del 1876 definitivamente risolta la questione in favore dell'esercizio privato; poichè nei suoi quesiti ai numeri 147, 148, 149, 150 domandava risposte intorno ai pregi ed ai vantaggi, ai danni e ai pericoli degli esercizi governativo e privato, posti in confronto fra di loro; e domandava come l'esercizio governativo dovesse eventualmente essere ordinato.

Nella questione poi esclusivamente militare, appendice a quella generale, si poneva a conclusione di 34 quesiti, quale fosse il sistema di esercizio preferibile nell'aspetto militare, quantunque dei militari poi ne fossero interrogati pochissimi; ed io debbo credere che ciò avvenisse perchè si riteneva che l'unanimità di quei pochi bastasse, non già che non si volesse accrescere il peso ad uno dei piatti della bilancia.

Nella condotta della Relazione d'inchiesta, nella sua Relazione e nellé conclusioni, splende il vigore della mente e la fermezza dei propositi di due uomini, uno dei quali diventò Ministro, e l'altro avrebbe potuto e potrà esserlo. Si ammiri quanto si voglia quella Relazione (anch'io l'ammiro, come soglio ammirare tutte le opere dei forti ingegni), ma è molto disputabile se l'Inchiesta portasse veramente a quelle conclusioni; oppure se quelle conclusioni non potessero essere fatte anche *a priori*. Non già per alcun difetto degli egregi uomini che compirono e diressero l'Inchiesta; ma perchè in simili procedimenti si avvera troppo spesso, che mentre si ricerca la verità, la verità vien fuori riflessa attraverso il prisma dei desiderî di chi la ricerca.

Fu detto, e non senza ragione, che la storia e la statistica, nel ponderare e nel registrare i fatti umani, porgono argomento a sostegno

di tesi le più contrarie. Questa sentenza non ebbe mai migliore dimostrazione che nel caso presente, e ciò per opera di coloro, i quali sostengono la Regia cointeressata, che essi pur sempre chiamano esercizio privato.

Niuno Stato, essi dicono, esercita da sè direttamente le sue ferrovie; e nella foga delle loro dimostrazioni, mettono innanzi gli Stati Uniti e il Regno Unito, le due più gigantesche potenze economiche del tempo moderno, che hanno il loro territorio solcato dal maggior numero di chilometri di ferrovie, senza esercitarne un solo chilometro.

Ma che cosa debbono esercitare, se quelle enormi reti di ferrovie (200 mila chilometri negli Stati Uniti d'America e 31 mila chilometri nella Gran Bretagna) furono costruite con capitali e per industria privata; senza altra ingerenza dello Stato che quella di fare le concessioni per la costruzione e l'esercizio?

E chi non sa che in quei due potentissimi Stati, nei quali sono maggiori le ricchezze e le energie private e individuali, si è manifestato più volte e istantemente il proposito di fare sì che le ferrovie diventino patrimonio pubblico? Le dottrine dei pubblicisti e il voto popolare trovano il maggiore ostacolo nei troppi miliardi, che converrebbe sborsare per espropriare le Compagnie proprietarie, e mettere le ferrovie in proprietà dello Stato.

Si poteva, io lo comprendo bene, dubitare se convenisse alla finanza italiana costruire le ferrovie o iscrivere rendita nel Debito pubblico per operare il riscatto di ferrovie costruite con capitali privati. Ma dopo aver caricato il patrimonio nazionale di quei tanti milioni di debito che corrispondono al capitale impiegato nella costruzione e nel riscatto delle ferrovie, che l'onorevole Ministro del Tesoro e delle Finanze, in un importantissimo discorso pronunciato 20 dicembre passato estimò a 3,572,000,000 lire, non so davvero come si possa mettere innanzi l'esempio dell'Inghilterra e dell'America per oppugnare l'esercizio delle ferrovie da parte del proprietario.

Nè io deploro che quelle ingentissime spese per costruzioni e riscatti di ferrovie siensi fatte. Deploro anzi che non siasi operato il riscatto delle ferrovie Meridionali; e in ciò mi sembra consentire anche l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 APRILE 1885

Il Ministero che poteva compiere quel riscatto non volle.

Nella seduta del 23 giugno 1883 fu accennato a motivi di ordine tecnico, amministrativo, giuridico e finanziario che indussero il Governo a non esercitare quel diritto; ma nella lunga discussione sulle Convenzioni fatta alla Camera dei Deputati, campeggiarono i motivi finanziari.

Nella seduta poi del 17 dicembre, mi pare che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici potesse innanzi a giustificare il Governo anche la circostanza dell'angustia del tempo.

Io non discuto i motivi per i quali non fu eseguito il riscatto; ma del fatto negativo veggo le conseguenze in uno dei contratti stipulati il 23 aprile 1884.

I patti concessi alla Società delle ferrovie Meridionali, che diventa Società Adriatica, rispetto a quelli fatti alla Società Mediterranea sono, a creder mio, tanto più vantaggiosi che, o l'una guadagnerà troppo, o l'altra è destinata a perire. E se questo avvenga avremo davvero quel re delle ferrovie, il cui spettro faceva trepidare gl'intrepidi dominatori dell'Oceano, in faccia alla temuta fusione delle Compagnie private.

Invocare l'esempio di Stati grandi o piccoli, i quali non abbiano la proprietà delle ferrovie è argomento specioso e fallace.

Due Stati in Europa, l'uno piccolo e fiorente, l'altro grande e potentissimo sono proprietari di ferrovie e le esercitano: il Belgio e la Germania.

Il Belgio ha più di 4300 chilometri di ferrovia, dei quali più di 3000 sono proprietà dello Stato, e sono dallo stesso esercitati.

In Germania lo Stato sopra 36,000 chilometri ne possiede ben 30,000 che esso esercita e ne esercita inoltre un altro migliaio di proprietà privata; e non tarderà probabilmente a divenire proprietario di tutto il resto, non già per darle ad esercitare alle Compagnie dalle quali le riscatta, ma per esercitarle lui.

Quando fu discussa nel Parlamento germanico la questione ferroviaria, si disputò se fosse più conveniente che la proprietà e l'esercizio delle ferrovie fossero concentrati nelle mani dell'Amministrazione dell'Impero, oppure che le ferrovie appartenessero ai singoli Stati: ma nessuno pensò che lo Stato potesse non tenere in sua mano questo potente mezzo di governo

in pace ed in guerra; questo potentissimo strumento di produzione e di commercio; poichè la nuda proprietà delle ferrovie, senza l'esercizio che la accompagna, poco o nulla aggiunge alla sovranità territoriale.

Il concetto di governo è così organico nel principe di Bismarck, che non gli passò neppure in mente nelle discussioni ferroviarie, che le strade acquistate dall'Impero potessero essere date ad esercitare a Compagnie private: nè per questa parte le assolute teorie del Gran Cancelliere hanno nulla che possa dare ombra ai più gelosi sostenitori delle prerogative parlamentari.

L'utile pubblico del riscatto e dell'esercizio delle ferrovie e la loro inscindibilità pareva a lui così evidente, da non dubitar di affermare che non potesse essere avversata da altri che dai Direttori e dai Consigli d'amministrazione delle ferrovie; onde il Gran Cancelliere diceva che in via di compenso o conforto si potevano lasciare loro le provvisioni di cui godevano, come assegno vitalizio.

Fra di noi di sinceramente convinti fautori dell'esercizio privato, più anche che fra i teorici dell'economia politica, può darsi che se ne trovino tra quelli che vogliono conservare, od attendono i lucri dei Consigli d'amministrazione, che non si guadagnano al certo, nè col l'opera intellettuale, nè col sudore della fronte. Di una delle due Compagnie che stanno per sorgere, la Mediterranea, se le notizie divulgate dalla stampa finanziaria sono esatte, sappiamo solo questo, che 100 mila lire, oltre il tanto per cento di provvisione sugli utili, saranno distribuite a ventun consiglieri d'amministrazione.

Ma dove si andò a cercare l'esempio di uno Stato proprietario di strade ferrate, il quale ne dà l'esercizio a Compagnie private? Si andò in Olanda: e fu necessario, perchè non si sarebbe potuto trovare altrove; in Olanda, la quale, a superficie quasi uguale, ha meno della metà di chilometri di ferrovie che il Belgio.

Duemila chilometri non formano una grandissima rete; ma i 2100 chilometri che costituiscono la rete olandese, non sono mica, come suppone l'onorevole Brioschi, tutti in proprietà dello Stato, che ne possiede solo 1300 chilometri all'incirca. Così uno Stato di mezzana importanza, con 2113 chilometri di ferrovie,

dei quali soltanto 1335 in proprietà dello Stato, sembra esempio imitabile a noi, che ci troviamo in tanto diverse condizioni di suolo, con circa nove mila chilometri di ferrovie in esercizio, dei quali  $\frac{1}{5}$  o  $\frac{3}{4}$  di proprietà dello Stato, e in breve volgere d'anni ne avremo fino a 12 o 15,000 chilometri.

L'onorevole Brioschi ha detto, essersi esagerato nel parlare delle difficoltà in cui si trova lo Stato in Olanda, e delle ragioni di malcontento dipendenti dal contratto di esercizio delle ferrovie; ma io, senza rendermi mallevadore di alcuna delle affermazioni, che esso genericamente dice esagerate, posso affermare per informazioni direttamente assunte, che l'Olanda sarebbe lietissima di potersi sciogliere dai suoi contratti, per soddisfare meglio ai bisogni del suo commercio, ed evitare le gravi e sempre rinascenti contestazioni. Vi è poi un fatto che di certo l'onorevole Brioschi conosce, ed è che il Ministro dei Lavori Pubblici di Francia andò di persona, nel 1877, in Olanda per vedere come procedeva l'esercizio, e conoscere se vi era qualche cosa da imitare per il proprio paese; ma egli ritornò persuaso che il sistema, il quale non piaceva al paese nel quale era applicato, tanto meno aveva in sé pregi per essere imitato in un altro paese, e soprattutto in un gran paese come è la Francia.

Ma poi quel piccolo nucleo di chilometri diviso fra più Compagnie si presta un po' meglio al concetto di coloro, che propugnando l'esercizio privato attribuiscono una grande efficacia alla vigilanza degli azionisti. Ora chi è mai che ragionevolmente possa pensare, che la vigilanza degli azionisti nelle grandi e colossali intraprese sia uguale a quella che si verifica nei minori negozi? Si può ammettere come aforisma, che la efficienza dell'interesse degli azionisti sta in ragione inversa della grandezza delle imprese a cui partecipano.

Ma l'organismo tecnico e amministrativo di Società, le quali avranno diecine e diecine di migliaia di impiegati subalterni, con quattro o sei mila chilometri di ferrovia da esercitare, sarà tale per necessità che mal si differenzi da quella d'una grande Amministrazione dello Stato. Come procedano le grandi imprese bancarie è noto a tutti; che cosa contino gli azionisti, che cosa valgano i Consigli di amministrazione lo sappiamo.

Una Amministrazione ferroviaria, così gigantesca, come quella creata dalle Convenzioni diventa uno Stato nello Stato, ma senza quelle garanzie e quei sindacati che circondano le Amministrazioni governative. Si è molto parlato, anche esagerandole, delle influenze parlamentari. Oggi l'onorevole Brioschi ne ha parlato come di cosa fatale ed inseparabile dal sistema parlamentare, e sia pure; ma io preferisco subire quelle influenze parlamentari, anzichè avere una Amministrazione più importante di quella del Ministero di Agricoltura e Commercio e d'un Ministero delle Poste e Telegrafi, che si creasse, insieme riuniti, e sottratta intieramente al sindacato del Parlamento.

S'invocano delle ragioni finanziarie, dicendo che l'amministrazione privata costa dappertutto meno della governativa e si mettono innanzi tabelle comparative a josa. Nulla di più specioso di queste tabelle. Definire esattamente quali sieno spese di esercizio e quali no, è difficilissimo, tanti sono i criteri tecnici amministrativi giuridici, ora costanti ed ora variabili che entrano in tale definizione.

I Relatori della Commissione d'inchiesta, la cui competenza si completava a vicenda, non osarono tentare una definizione; bensì posero innanzi degli esempi di spese in conto capitale, che pare a me non si potrebbero accettare senza riserva. Il Relatore dell'Ufficio Centrale ha scritto su questo argomento parole magistrali.

È poi naturalissimo, che sebbene l'esercizio di due ferrovie si faccia, per ipotesi, nelle stesse condizioni, per quella esercitata dallo Stato, le spese figurino maggiori senza esserlo di fatto.

Le Società hanno per principale oggetto lo interesse e il dividendo da distribuire agli azionisti, e quindi portano quanto più possono di spese in conto capitale. Lo Stato invece è indifferente tra l'assegnare queste spese al conto esercizio od al conto capitale: le colloca dove meglio stanno per loro intrinseca natura.

Le Compagnie poi determinandosi per ragione di guadagno, scelgono strade meno costose per la costruzione e per l'esercizio. Lo Stato invece guarda al bene pubblico; esso supera le gravi difficoltà, esso incontra i più gravi dispendi.

Per fare dei confronti con sicurezza bisognerebbe poter comparare le condizioni in cui furono costruite le linee ferroviarie. Nel costruire

una ferrovia lo Stato segue un concetto di utile pubblico; la Compagnia privata va in cerca di un guadagno.

Naturalmente come la costruzione così l'esercizio alla Società privata deve costar meno.

Comparazioni veramente istruttive non si potrebbero fare se non fra termini omogenei, i quali è molto malagevole trovare. La altimetria, le pendenze, il prodotto lordo generale e specifico, il movimento assoluto e il relativo in viaggiatori e in merci, nelle varie classi e a grande o piccola velocità, sono tanti elementi diversificanti, che difficilmente permettono comparare, per trarne insegnamento le statistiche.

Non è per certo da disprezzare l'insegnamento e l'esempio che ci viene dall'estero, benchè io creda che non si debba andare troppo studiosamente in ricerca di ciò che avviene oltre monte ed oltre mare; e che degli esempi stranieri bisogna usare con quella sobrietà, di cui ci ha dato esempio l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale nel suo lodato rapporto. Preferisco gli esempi nostrani. Noi avevamo in Italia un modello di esercizio di Stato, l'esercizio delle ferrovie del Regno di Sardegna.

Ora nonchè nelle relazioni ufficiali, ma nelle risposte date dalla Compagnia delle ferrovie Meridionali alla Commissione d'inchiesta è dimostrato che quell'esercizio costò poco più del 40 per cento.

E ci vuole davvero uno sforzo incredibile d'ingegnose sostituzioni per provare che quel 40 % equivale al 65, o al 68 % del prodotto brutto, che figura nei resoconti delle ferrovie Meridionali. Quell'esercizio di Stato che fu sperimentato da noi nel Regno di Sardegna, non solo costò poco e soddisfece ad ogni esigenza del commercio; ma anche ha creato il più abile personale tecnico ed amministrativo, il quale sia passato al servizio delle Società private. E non s'invocano di grazia contro l'esercizio governativo gli inconvenienti, per lo meno esagerati, verificatisi in questi ultimi anni nelle ferrovie dell'Alta Italia; poichè si può rispondere che quegli inconvenienti sono la conseguenza del deperimento, in cui la Società privata aveva lasciato quelle ferrovie. E poi potrebbe anche essere che non fosse stata senza influenza una tesi prestabilita nella mente dell'uomo di forte ingegno, che dirigeva quell'Amministrazione; perchè all'esempio delle ferrovie dell'Alta Italia,

se ne può contrapporre un altro, ed è che le ferrovie Romane non furono mai esercitate in un modo così soddisfacente, come da quando esse sono in esercizio governativo.

E poichè si sostiene che l'esercizio di Stato costi necessariamente più dell'esercizio privato, mi sia consentito di appellarmene a un recente documento pubblicato dal Ministro delle Finanze e del Tesoro. Egli ha pubblicato il resoconto dell'azienda della Regia dei tabacchi, nella quale si dimostra che per ogni quintale di tabacco, l'azienda governativa guadagna il 75 %, mentre la Società della Regia cointeressata, nell'ultimo anno guadagnò il 71 e  $\frac{1}{2}$ . E vi si dimostra quanti sono i milioni risparmiati o guadagnati allo Stato per la cessazione dell'esercizio della Regia cointeressata.

E veramente bisognerebbe che l'esercizio di Stato fosse bene scadente perchè il prodotto netto rimanesse inferiore; mentre esso non ha da pagare i dividendi e le propine che offuscano gli stipendi dei Ministri di Stato!

Ma, si dice, gli impiegati dello Stato non sono idonei ad esercitare le ferrovie. - Veramente ingenui quelli che, credenti nella religione del dovere, hanno per tanti anni attaccate le loro forze al carro dello Stato; e dall'abisso l'hanno tratto su per un arduo pendio, fino a portarlo in piano ove è più facile trarlo innanzi! Essi per anni ed anni contenti ai loro modesti stipendi, animati dall'entusiasmo del pareggio e dalla coscienza del loro dovere, non contavano le ore del lavoro.

Alla religione del dovere il vangelo delle Convenzioni sostituisce la religione dell'interesse, come altri alle teorie del diritto sostituisce quelle della forza!

Udite come si ragiona: « Gli amministratori e gli alti impiegati debbono avere l'interesse personale che li alletti ed una grave responsabilità che li sproni a compiere il loro dovere. Ad essi lo Stato sostituirebbe dei funzionari disinteressati e personalmente indifferenti ai risultati dell'esercizio. Lungi dall'aver la risoluzione ed il colpo d'occhio del commerciante, gli amministratori governativi sarebbero ligi alle parole del regolamento.... La burocrazia cura molto più la forma che la sostanza delle cose ».

Se ancora fossero tra di noi Paleocapa e

Bona, forse non si sarebbero azzardati giudizi di questa fatta.

Ma credete voi che l'onorevole Magliani e l'onorevole Genala adempiano ai loro uffici meno lodevolmente di un Direttore di Banca o di un Direttore di ferrovia? Credete voi che questi, perchè godono di più lauti stipendi ed un tanto per cento sugli utili, superino i due onorevoli Ministri in alacrità, capacità e zelo, e nelle utili e feconde iniziative? Credono i signori Ministri che la capacità e la moralità dei Direttori e degli altri funzionari che da loro dipendono sia in ragione del tanto per cento dei loro stipendi? Sono teorie degne non già d'un popolo risorto da poco a vita nuova, bensì d'un periodo di decadenza.

Ma lasciamo da parte questo argomento, il quale potrebbe dar luogo a troppo amare riflessioni. Molti in quest'Aula possono affermare ed attestare, e innanzi tutti l'onorevole Presidente del Consiglio, che le finanze dello Stato versarono per anni ed anni in tali condizioni, che lo stimolo dell'interesse negli altri impiegati non ci avrebbe salvati dal fallimento. Quegli operosi servitori dello Stato sono disinteressati sì, ma non indifferenti; fu l'alto sentimento del dovere, fu l'amore della patria che salvò l'onore, e con l'onore la pubblica fortuna.

Che le ferrovie, specialmente come sono costituite presso di noi, siano un servizio pubblico, io credo che nessuno possa dubitarne; è un termine al quale è arrivata la viabilità in tutti i paesi civili. Non vi è alcun paese civile che possa farne a meno.

Si diceva una volta che la civiltà di un paese si poteva commisurare alla quantità di ferro che esso impiegava; con più ragione si può dire che la civiltà di un paese sta in ragione della quantità di chilometri ferroviari che esso possiede. Ora se lo Stato tiene a sè le ferrovie da esercitare direttamente, non vi è alcuno antagonismo fra l'interesse pubblico e l'interesse privato. Quando invece si danno le ferrovie ad esercitare a Compagnie private si creano tre interessi distinti. Vi è l'interesse demaniale dello Stato proprietario, vi è l'interesse del pubblico utente, v'è l'interesse della Società esercente. E l'interesse di questa, senza che vi sia possibilità di freno per mezzo della concorrenza, è in perenne antagonismo cogli altri due.

Ed è appunto per la ragione che una Società bancaria per l'esercizio di ferrovie si costituisce regolarmente e legittimamente a solo fine d'interesse e di utile privato, che le condizioni del contratto non possono non essere onerose allo Stato.

Questa è agli occhi miei una verità così assoluta, che basterebbe a rendermi, da per sè sola, contrario a qualunque genere di convenzione, a qualunque esercizio di ferrovie che non fosse esercizio di Stato.

La Società non solamente non può perdere, ma non può guadagnare al disotto di un certo limite, per poter soddisfare ai propri azionisti e per poter mantenere alto il proprio credito.

Quindi è costretta di porre a base dei suoi calcoli le condizioni meno favorevoli sia per rispetto al traffico, sia per rispetto alle spese dell'esercizio; e queste condizioni le deve supporre permanenti ed invariabili. Ora invece che cosa succede?

Succede che, specialmente per contratti di lunga durata, come non si verificano le condizioni ottime dell'esercizio, non si verificano neppure le infime. Si verificano queste condizioni in una media; ma la Società non deve correre l'alea, e stabilisce i suoi patti sopra le ipotesi meno buone: quindi lo Stato necessariamente, quando contrae dei patti che sembrano più equi, perde tutta la differenza che passa fra le condizioni medie e le condizioni infime dell'esercizio.

E avessimo almeno una garanzia che questo esercizio, dato alle Società private, sarà buono!

In quanto alla Società Adriatica, di certo essa ci dà ampia garanzia di buon esercizio; ma quale garanzia ci danno, tecnicamente parlando, quei due fior di gentiluomini che sono il principe Borghese e il principe di Scalea nostro Collega? Quale garanzia ci danno quei banchieri che si accalcano dietro gli onorandi nomi dei nostri Colleghi Belinzaghi ed Allievi, fra i quali forse è un solo industriale?

Due delle Società esercenti non vi erano; è bisognato crearle, e confidare nel senno e nella fortuna dei nascituri.

I preconizzati Direttori - è vero - danno una garanzia; ma i Direttori non acquistano nè accrescono di valore nel passare dal servizio dello Stato a quello della Società.

Io però, facendo queste osservazioni, non

faccio alcun addebito ai tre Ministri contraenti, nè li biasimo o censuro per avere stipulato Convenzioni che reputo gravose allo Stato.

Studiare un buon sistema di esercizio privato, o di Regia cointeressata per le ferrovie dello Stato, per me equivale a cercare la quadratura del circolo.

Qualunque altro, in luogo dell'onorevole Genala, assistito dai suoi Colleghi Grimaldi e Magliani, difficilmente avrebbe potuto fare meglio, forse avrebbe fatto peggio.

Alcune anomalie, per altro pregiudizievoli allo Stato, perchè di pregiudicevoli alle Società esercenti non se ne trova, a mio credere, alcuna, avrebbero potuto evitarsi. Mi sia permesso addurre un esempio, il quale può valere per tutti: *ab uno disce omnes*.

Le Società acquisteranno il capitale rotabile e di esercizio a prezzo di stima e lo restituiranno a prezzo di acquisto.

Questa è una cautela voluta dalle Società concessionarie, cautela necessaria, perchè alla fine del contratto esse debbono essere sicure di poter restituire ai loro azionisti il capitale che hanno versato in azioni, e che è stato impiegato nel materiale rotabile e di esercizio.

Ma io dubito assai che le gagliarde argomentazioni dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici avrebbero ottenuto che il patto passasse nei voti della Camera dei Deputati, se non era dato sotto la pressione della questione ministeriale.

È vero che nell'articolo, il quale riguarda la restituzione del materiale, è scritto che si terrà conto, in diminuzione del prezzo di acquisto, di quei deperimenti i quali si debbono a meno buona e diligente conservazione.

Ma non vi sono i deperimenti che vengono dal solo tempo, dal solo uso?

Non è vero, o rimane sospeso per queste Convenzioni il fatto espresso dal motto latino: *tempus rerum edax*?

Volete ripigliare a prezzo d'acquisto delle locomotive o dei carri a cui si attribuiscono quaranta o sessanta anni di durata, ancorchè siano stati restaurati in molte occorrenze, e pagarli per nuovi? Che carcamì vi addosserete! che spesa di rifornimento vi verrà addosso!

Ben diceva, nell'Ufficio di cui aveva l'onore di far parte, il mio amico Senatore Morandini, che mi dispiace di non veder presente:

gioverà alle Società mettere in rimessa locomotive e carri e carrozze; poichè in questo modo si avrà la certezza della loro buona conservazione, e che non occorrerà fare alcuna deduzione sul loro costo per poco buona manutenzione. Avremo delle collezioni simili a quelle che si vedono in qualche vecchio palazzo signorile; che possono aver pregio per la storia delle arti meccaniche, ma non sono buone ad altro, che per legna da ardere, o per ferro da chiodi.

Ora dovrei parlare della percentuale e di altri punti particolari di queste Convenzioni; ma dichiaro all'onorevolissimo Presidente che mi sento molto stanco.

*Voci.* A domani, a domani.

PRESIDENTE. Domani alle 2 pomeridiane seduta pubblica per la continuazione della presente discussione.

Invito i signori Senatori Segretari a voler procedere allo spoglio delle urne.

Leggo il risultato della votazione sul progetto di legge per l'istituzione di scuole pratiche e speciali di agricoltura:

Senatori presenti. . . . .	93
Senatori votanti . . . . .	93
Favorevoli . . . . .	75
Contrari . . . . .	18

(Il Senato approva).

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 2 pomeridiane:

I. Votazione per la nomina di un Commissario di vigilanza all'Amministrazione del Fondo per il Culto per l'anno 1885, e di un altro nella Commissione permanente di Finanza.

II. Seguito della discussione del progetto di legge per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari.

III. Interpellanza del Senatore Jacini al Presidente del Consiglio dei Ministri sugli intendimenti del Governo circa alle conseguenze politiche che emergono dalla Inchiesta agraria.

IV. Interpellanza del Senatore Rossi Alessandro ai Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e delle Finanze sulla politica doganale.

---

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 APRILE 1885

---

V. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Riforma della legge sulla leva marittima  
in relazione al testo unico delle leggi sul reclu-  
tamento del R. Esercito;

Determinazione della natura ed estensione

delle servitù militari attorno alle fortificazioni  
ed a taluni stabilimenti militari;

Modificazioni alle leggi per l'istruzione  
superiore del Regno.

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

