

CXLV.

TORNATA DEL 21 APRILE 1885

Presidenza del Presidente DURANDO.

Sommario. — *Congedi — Sunto di petizione — votazione per la nomina di un Commissario di vigilanza all'Amministrazione del Fondo per il culto pel 1885 e di un altro nella Commissione permanente di Finanza — Seguito della discussione del progetto di legge sull'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari — Continuazione del discorso del Senatore Finali — Discorso del Senatore Casaretto — Notizie sulla malattia del Senatore Mamiani.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 35.

Sono presenti il Presidente del Consiglio ed i Ministri delle Finanze, dei Lavori Pubblici e dell'Agricoltura; più tardi intervengono il Ministro della Guerra e di Grazia e Giustizia.

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

Atti diversi.

Lo stesso Senatore, *Segretario*, MALUSARDI legge il seguente Sunto di petizione:

« N. 122. I sindaci dei Comuni del distretto di San Donà di Piave, a nome dei rispettivi Municipi, ricorrono al Senato onde ottenere d'essere esonerati dal concorso nelle spese portuali ».

PRESIDENTE. Il signor Senatore Guerrieri-Gonzaga scrive per scusarsi di non potere intervenire a queste sedute.

Il signor Senatore Torrigiani scrive pure scusandosi che per motivi di salute non può assistere alle sedute.

Il signor Senatore Atenolfi domanda un congedo di giorni venti per motivi di salute.

Se non vi sono opposizioni questo congedo s'intende accordato.

È all'ordine del giorno la 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.

Si procede all'appello nominale.

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

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte ed ora procederò alla estrazione a sorte dei nomi di sei Scrutatori per lo spoglio delle urne.

Gli Scrutatori sorteggiati sono i signori Senatori: Malusardi, Messedaglia, Consiglio, Morandini, Giacchi e Vitelleschi.

Seguito della discussione del progetto di legge N. 175.

PRESIDENTE L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione generale del progetto di legge per « l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari ».

La parola spetta all'onorevole Senatore Finali per la continuazione del suo discorso.

Senatore FINALI. Dolente che l'ora tarda in cui incominciai a parlare e la stanchezza mi costringessero ieri ad interrompere il mio discorso, mi trovo oggi obbligato ad invocare maggiormente la vostra benevolenza e la indulgenza vostra; da parte mia porrò studio di maggiore brevità nella continuazione del discorso.

Ieri, dopo aver detto le ragioni che, secondo me consigliano a preferire l'esercizio di Stato per le ferrovie che sono di sua proprietà, concludendo che di questo concetto si aveva una riprova anche nel fatto delle Convenzioni, che, malgrado qualunque solerzia ed abilità dei Ministri contraenti, necessariamente avean dovuto riuscire non vantaggiose allo Stato, passai ad accennare qualcuna delle stipulazioni che nel mio concetto riescono appunto gravose allo Stato ed alla finanza.

E cominciai dal differente modo di valutazione del materiale mobile, secondo che lo Stato lo dà o lo riceve; poichè lo Stato lo dà al prezzo di stima, mentre lo riceverà al prezzo d'acquisto.

Alla fine della seduta uno degli onorevoli componenti l'Ufficio Centrale, l'on. Ranco, mi esortò a riguardare quella parte della Relazione dell'onorevole Saracco, la quale tratta dell'argomento, dicendomi che forse una più attenta lettura mi avrebbe persuaso che io non mi apponeva al giusto, credendo che fra questi due termini di consegna e di riconsegna vi fosse una differenza nociva allo Stato.

Io non ho mancato di rileggere quella parte della Relazione; ma debbo confessare che non ho potuto acquistare quella sicurezza che lo stesso onorevole Relatore, neppure esso, mostra di avere intiera.

Difatti egli per dimostrare che non v'è danno per lo Stato, coordina la cosa col funzionamento dei fondi di riserva; e non si pronuncia sulle ultime conseguenze che ne deriveranno, ma dice che è un concetto teorico che deve ancora fare le sue prove. E giustamente, nel suo concetto, egli fa dipendere il verificarsi del concetto dalla sufficiente dotazione dei fondi di riserva.

Ora, poichè anche l'onorevole Brioschi così convinto e caldo sostenitore delle Convenzioni,

dubita che i fondi di riserva siano sufficienti ai fini a cui debbono servire, mi pare che la prudente riserva dell'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale, abbia ben grande valore.

Una lunga, grave ed agitata questione è quella della percentuale, vale a dire del riparto del prodotto lordo fra lo Stato proprietario e le Società esercenti.

Il prodotto lordo si può dire suddiviso in tre periodi con diverse regole di riparto; il primo fino a che non sia superato il presunto prodotto iniziale, il secondo ed il terzo al raggiungimento di un dato aumento progressivo.

Io confesso che in quella grande quantità di dimostrazioni, di affermazioni, di formole, di contraddizioni, che erano negli atti governativi e parlamentari, forse per mia insufficienza tecnica sulla materia, io mi smarriva; non mi era riuscito di formarmi su questa questione un concetto mio: debbo quindi ringraziare l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale perchè con i suoi studi comparativi e sintetici mi rassicura su questo argomento.

Però, anche egli avverte che il metodo col quale è stata stabilita la percentuale non è forse incensurabile, e non esita esprimere l'avviso che nel 2° e 3° periodo vi sarà una perdita sicura.

In quanto alla percentuale mi rimane sempre un dubbio per la rete Sicula, che supera di un terzo la percentuale delle reti continentali. La percentuale, stabilita per questa rete, dell'82%, alla quale va aggiunta quella parte di prelevazione al prodotto lordo, che va ai fondi di riserva, sopra delle linee, alla reputazione delle quali deve avere nociuto l'essere unite alle Calabresi, giacchè danno già un prodotto lordo di circa 13,000 lire, mi pare che possa considerarsi alquanto eccessiva e che meritasse di essere meglio studiata; tanto più che per questa rete viene prelevato il 15 invece del 10 per cento, da servire agli interessi del prezzo del materiale mobile ed ai fondi di riserva. La spesa per gli interessi essendo proporzionalmente eguale per le tre reti, alla Sicula resta molto di più che alle altre due per i fondi di riserva, che cuoprono spese di esercizio.

Avverto poi che mentre la partecipazione dello Stato al prodotto lordo aumenta, rispetto alla rete Adriatica, quando il prodotto iniziale sia superato della metà, e rispetto alla rete Mediterranea anche prima, poichè sono 50 mi-

lioni di fronte a 112, per la rete Sicula la maggior percentuale dello Stato non comincia se non dopo che l'aumento si sia verificato in circa tre quarti del prodotto iniziale; perchè solamente quando si avranno 6 milioni e mezzo di più del prodotto iniziale calcolato in 8 milioni e mezzo, comincerà un aumento percentuale in favore dello Stato.

E questo aumento più lontano non è mica una rosea previsione, giacchè, rispetto alla rete Sicula, la partecipazione dello Stato comincia col 3, va al 6 e non supera mai il 10 per cento del prodotto lordo.

Se poi la percentuale del 62 e mezzo per cento (alla quale pure va aggiunta quella parte della prelevazione del 10 per cento, che si eleverà poi al 16 per cento, e va ai fondi di riserva a beneficio delle Società esercenti) la considero separatamente per la rete Mediterranea e per la rete Adriatica, mi sorge nell'animo qualche dubbio non infondata.

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, con una frase felice che l'onorevole Relatore ci ha ricordata, ha detto che, ogni rete ed ogni linea ha i suoi bisogni e la sua percentuale. Ora non pare a me che la percentuale del 62 $\frac{1}{2}$ per cento se è necessaria per l'Adriatica, sia sufficiente per la Mediterranea; e viceversa se è sufficiente per la Mediterranea non sia eccessiva per l'Adriatica.

E non farò molte dimostrazioni, nè lungo ragionamento.

Alla Mediterranea non tocca una linea di molta produzione, benchè sia tutta quanta sul versante mediterraneo, ed è la linea Roma-Orte-Terontola-Firenze. Invece tocca alla Mediterranea un gruppo di 738 chilometri di ferrovie Calabresi, che da Taranto in giù sarebbero il naturale e geografico protendimento della rete Adriatica. Quei 738 chilometri rappresentano da un quinto ad un sesto della intera sua rete di 4100 chilometri.

Costruita che sia la linea Castrocucco-Reggio di Calabria, saranno altri 450 chilometri, e in una divisione longitudinale, la stessa Società eserciterà in Calabria le linee littoranee sui due mari.

A tutti è noto come le linee Calabresi hanno così scarso prodotto che basta a poco più della metà della spesa di semplice esercizio.

Nessuna delle linee assegnate alla rete Adria-

tica si trova in sì misere condizioni, meno la breve tratta Cervaro-Candela di 30 chilometri, la quale sopra un complesso di 4000 chilometri non avrà alcuna sensibile influenza.

Quindi credo che su questo punto fosse stato necessario di istituire degli studi particolareggiati e comparativi fra la rete Adriatica e la Mediterranea, poichè quelli fatti sul complesso di esse non possono dare sufficiente sicurezza.

Questo studio comparativo non è stato fatto, per quanto apparisce dagli atti: se i diversi coefficienti si compensassero matematicamente, e la percentuale riescisse identica per le due reti, sarebbe un miracolo del caso e della fortuna. Intanto credo potere affermare, che si propone una percentuale per le due reti, senza alcuna dimostrazione di congruità, anzi con fondata presunzione di incongruenza.

Mi consenta pure il Senato di trattenermi un poco particolarmente sul contratto fatto colle Meridionali per l'esercizio della rete Adriatica. Questo contratto ha dei caratteri propri e differenti dal contratto che si fa per la rete Mediterranea; poichè per questo non si fa altro che un contratto di esercizio, mentre per l'Adriatica al contratto di esercizio s'innesta una trasformazione del presente contratto, che vige colle Società Meridionali stesse; e per una serie di finzioni di diritto si suppone che la Società delle Meridionali ceda le proprie linee allo Stato, che viceversa le dà indietro per esercitarle alla stessa Società delle Meridionali. E così si dice che la Società delle Meridionali rinuncia all'esercizio delle proprie linee; ma viceversa poi lo ripiglia e lo congloba col l'esercizio di un numero più grande di chilometri. Tutte forme contrattuali, che non hanno precisa e ben definita espressione giuridica.

L'onorevole Relatore ben ha visto la gravità dell'argomento, e si è occupato a persuadere se e dimostrare che da quella trasformazione, meno giuridica che ideale di rapporti, e non già reale, non ne venga alcun danno allo Stato.

Io confesso di aver cercato sinceramente la convinzione nelle sue dimostrazioni, ma non vi sono riuscito.

La Società delle Meridionali possiede 1852 chilometri di ferrovia. Sopra 1,601,631 ha garantito un prodotto, o come si dice, una sovvenzione di 20,500 lire; sopra 87,388 chilometri l'ha

di 18,500. La linea Cervaro-Candela ha una sovvenzione fissa; e la linea Voghera-Pavia-Brescia ha una sua forma di sovvenzione ragguagliata a lire 20,000 per chilometro. Ma lasciamo in disparte la linea Cervaro-Candela perchè avendo una sovvenzione fissa non entra nel mio calcolo, come pure tralascio la linea Voghera-Pavia-Brescia per la ragione che non essendo esercitata ora dalla Società delle Meridionali, non può avervi influenza la trasformazione ideale dell'esercizio; e mi fermerò sulle altre due linee le quali formano insieme 1689 chilometri.

L'articolo 7° del contratto dice che la Società delle ferrovie Meridionali continuerà a ricevere per tutta la durata del contratto le attuali sovvenzioni, che liquida nella somma di 34,450,117 lire.

A me non pare esatta questa definizione della legge, perchè, secondo i presenti contratti, le sovvenzioni come è ben noto - e mi si perdoni se ripeto cosa che nessuno ignora - debbono essere diminuite della metà sul prodotto brutto superiore a 7000 lire fino a 15,000, e di due quinti del prodotto brutto superiore alle 15,000 lire.

Il prodotto sporco del 1884 è stato di 16,567 lire al chilometro; di lire 27,781,000 in totale. La sovvenzione relativa liquidata nelle forme che ho detto è di 26,635,000 lire.

Il nuovo contratto con la sovvenzione portata a 34,450,000 e con il 27 e mezzo % di un prodotto totale di 27,780,000 lire, dato allo Stato, darebbe 26,765,000 lire di sovvenzione. Differenza 130,000 lire di più.

È vero che su questa somma si dovrebbero levare 200 lire per chilometro, su tutti i 1689 chilometri di proprietà delle ferrovie Meridionali, che si prelevano dalle sovvenzioni, a titolo di corrispettivo del primo dei fondi di riserva per i danni ed infortuni, e formano 337,800 lire; ma per contro deve tenersi conto di ciò che va a beneficio della Società sui fondi di riserva. Non è facile il calcolo; mi basti il cenno per non fare alcuna detrazione.

Quindi rispetto al prodotto del 1884 vi è perdita di lire 130,000.

È piccola cosa in affare di tanti milioni; ond'io allo stato attuale posso consentire con l'onorevole Relatore: ma la perdita c'è, e ben

più grave, per poco si pigli a base di calcolo un aumento di prodotto.

Io non voglio fare casi ipotetici; prenderò i dati che hanno servito di base agli stanziamenti del bilancio del corrente esercizio, in cui si suppone un prodotto lordo chilometrico per quelle linee di 18,400 lire, con un prodotto totale sporco di lire 31,077,000.

Applicate a quel prodotto le attuali Convenzioni, si ha che la sovvenzione da pagarsi dallo Stato alla Società delle ferrovie Meridionali è di 25,396,000 lire.

Il nuovo contratto invece, con le sovvenzioni per intero, ridotte del 27 $\frac{1}{2}$ % del prodotto, da corrispondersi dallo Stato in favore della Società dà una somma di 25,904,000 lire; la differenza è dunque di 508,000 lire, rispetto alla quale è da ripetere la osservazione relativa alla detrazione di 200 lire a chilometro, della quale credo non debbasi tener conto, per il largo compenso che la Società n'ha nei fondi di riserva.

Questa è una conseguenza del consolidamento delle sovvenzioni in una somma invariabile per tutta la durata del contratto; ed a mano a mano che si andrà avanti nel progresso del prodotto lordo, il discapito dello Stato nell'applicare la formola di sovvenzione, secondo le nuove Convenzioni in confronto delle antiche, diverrà sempre maggiore.

Ma la Società delle ferrovie Meridionali (verso la quale io non professo per certo astio od invidia, anzi l'ammiro perchè è il più forte organismo economico ed industriale che sia sorto nel Regno d'Italia, ed è un'amministrazione ben condotta), verrà a ricevere un utile, molto maggiore di quello a cui ho accennato rispetto alla massa dei suoi 1852 chilometri, pei 246 chilometri che costituiscono la linea Bologna-Ancona e Castel Bolognese-Ravenna. E la dimostrazione mi pare, se non piglio abbaglio, evidentissima.

L'articolo 7° del contratto dice che la Società delle ferrovie Meridionali continuerà a ricevere le sovvenzioni pattuite dalle vigenti disposizioni sulle strade da essa costruite.

Questo è giusto.

La trasformazione di proprietà e d'esercizio, sia pure ideale, non deve portare nessun discapito alla Società. Ma l'articolo 7, enuncia *sovvenzioni sopra strade da essa costruite*; e nella

applicazione poi si applicano le sovvenzioni anche a strade, che la Società trovò bell'e fatte.

Forse che la Società delle ferrovie Meridionali ha costruito le strade di quelle due linee delle quali parlo?

Quelle linee furono cedute alla Società, colla legge del maggio 1865, più che altro per convenienze di esercizio. Vi ha poi speso per opere di completamento da 2 a 3 milioni.

Per quelle strade la Società riceverà all'anno 5,043,000 lire: a tanto ammonta la sovvenzione di 20,500 lire a chilometro. All'incontro pagherà il canone che già stipulato a favore delle ferrovie Romane, ora è corrisposto allo Stato subentrato alla Società delle ferrovie Romane; il qual canone è di 3,557,758.

L'utile della Società sarà di 1,485,242 lire all'anno, sopra strade che essa non ha costruito, e indipendentemente dagli effetti del nuovo contratto d'esercizio.

Ancorchè si voglia usare più complessa ragione di computi, e tener conto dello stato presente; e così sommare l'utile complessivo che di presente la Società riceve, sia in rapporto alla proprietà delle sue strade per questi 246 chilometri, sia in rapporto al loro esercizio, la trasformazione dei rapporti attuali avrà per conseguenza un utile minore, ma pur sempre molto considerevole.

Il conto io lo stabilisco sul prodotto di circa 28,000 lire a chilometro, che fu il prodotto del 1884.

Con un prodotto di 28,000 lire a chilometro la sovvenzione si riduce ad 11,300 per chilometro. Applicando il presente contratto, sotto deduzione del canone, si ha per la Società un provento di 5,110,000 lire, colle quali deve provvedere a tutte le spese di esercizio, comprese quelle per le quali ora, con provvido concetto alle cui lodi anch'io mi associo, sono istituiti i fondi di riserva. Applicando invece le nuove convenzioni si ha 5,743,000 lire; differenza 633,000; e quand'anche si deducessero le solite 200 lire a chilometro, senza tener conto dei fondi di riserva, resterebbero 584,000 lire.

Io non rifarò a voi le dimostrazioni analitiche che mi hanno condotto a questi risultati. Ricordo soltanto, che persone e tecnicamente e finanziariamente di molta competenza e autorità elevarono a cifre ben più alte questa utilità che la Società delle ferrovie Meridionali andrà

a ricavare, indipendentemente dall'esecuzione del nuovo esercizio, e pel solo fatto della trasformazione dei contratti esistenti.

Non c'è mai stato nella mente e nell'animo mio di credere che si sia voluto usare un trattamento di favore verso la Società delle ferrovie Meridionali. Io adduco questi argomenti soltanto per confermare la mia proposizione, vale a dire, che in contratti di questo genere sia impossibile al Ministro il più abile, provvedere convenientemente agli interessi dello Stato: e le difficoltà doveano naturalmente essere maggiori, rispetto agli amministratori di una Società esperta, vigile e possente, che non verso i rappresentanti di due Società nasciture.

Però confesso che queste considerazioni, malgrado l'evidenza che agli occhi miei scaturisce da operazioni aritmetiche, io le ho fatte con qualche titubanza; perchè l'opinione dell'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale ha per me valore grandissimo, non minore di quello che possa avere nell'animo di qualunque dei miei Colleghi.

Con minore titubanza passerò ad un altro punto, nel quale per fortuna mi pare di trovarmi, se non pienamente, in un grado abbastanza considerevole, in concordia coll'onorevole Saracco.

Voglio parlare del prodotto iniziale.

Il prodotto iniziale ha un'influenza grandissima sul contratto, non solo nel primo periodo ma anche nei periodi successivi; poichè il prodotto iniziale è norma invariabile per tutta la durata del contratto, rispetto ai 100 milioni dell'Adriatica, ai 112 della Mediterranea, ed agli 8 e $\frac{1}{2}$ della Sicula, supposti prodotto iniziale delle linee che esse eserciteranno.

Lascio in disparte la Sicula; ma questi 212 milioni per le due reti continentali, sono un giusto punto di partenza? A me pare che no, e lo dimostra anche l'onorevole Relatore.

Nel 1884 questo presupposto prodotto iniziale, che è un punto di partenza ideale, invece di essere di 212 milioni, fu di meno che 193 milioni, onde si vede che la differenza è di più che 19 milioni.

Quanto tempo ci vorrà a raggiungere il punto di partenza?

Dipende dal progressivo aumento dei prodotti. Il 3 e mezzo % presupposto nei calcoli del Governo pare eccessivo all'onorevole Re-

latore; e qui parmi si possa procedere sperimentalmente.

Il quinquennio dal 1879 al 1884 ha dato 1.73 %.

Questa proporzione varia secondo che si pigliano periodi più brevi. Se si piglia il biennio, il triennio, il quadriennio questa proporzione muta, ma nel quinquennio l'aumento medio è, ripeto, di 1.73.

Quindi mi pare che pigliando a base di calcolo il 2 %, invece di 1.73, non si pigli un termine scarso, sebbene si debba tener conto che in questo quinquennio c'è un anno cattivo che è l'anno 1884.

Gli anni cattivi periodicamente ritornano.

Col 2 % di aumento quanti anni occorreranno a raggiungere il prodotto iniziale?

Cinque anni; e mi pare proprio che il pigliare per punto di partenza un termine al quale si arriverà probabilmente dopo cinque anni, compreso il corrente, sia cosa la quale vada soggetta a non lievi eccezioni.

Per le Meridionali in specie vi è una anomalia in questo prodotto, una anomalia stranissima.

La media generale del prodotto chilometrico di tutte le ferrovie italiane nel 1884 ha diminuito di 579 lire, circa 2.60 %; le Meridionali invece, che nel 1882 avevano avuto una diminuzione di lire 842 rispetto al 1881, e nell'anno 1883 di lire 18 rispetto all'anno precedente, hanno mostrato nel 1884 la loro media accresciuta di 537 lire, vale a dire nella ragione del 3.35 %.

Ma se non veniva a rincalzo il mese di dicembre con un aumento di 478 lire che dà l'enorme aumento del 35 % in un mese, a confronto del 1883, negli altri undici mesi precedenti vi sarebbe stato l'aumento di sole 79 lire, vale a dire un aumento di circa il mezzo %.

Questo forte anzi enorme aumento del 35 % in un mese, ha proprio bisogno di spiegazioni.

Io non ne ho trovate; e non so in quali documenti potessi trovare una spiegazione di questo fatto anormale, che non ha mera importanza statistica. Esso può avere non lievi conseguenze a danno dello Stato; poichè nel contratto è detto che il riscatto potestativo, il quale si operasse delle ferrovie Meridionali, deve avere per base il prodotto del 1884.

Io non pongo alcuna fede nelle induzioni che si sono tratte dall'eccezionale andamento dei prodotti delle Meridionali, in confronto delle

altre grandi linee nel 1884, e soprattutto della straordinarietà del prodotto del dicembre, il quale ha portato tanto aumento nel prodotto generale dell'anno. Ma quanto meno io presto fede a quelle induzioni, tanto più vivamente desidero che sia data una soddisfacente spiegazione del fatto.

L'onorevole Senatore Saracco ha creduto, e ne ha addotte gravi ragioni, di procedere all'esame delle Convenzioni con concetti complessivi e sintetici, più che per via analitica. Ma dobbiamo sapergli grado assai per avere, pure seguendo un proposito preconcepito di non apportare emendamenti a nessuna parte della legge, dei contratti, dei capitoli e delle tariffe, cercato di prevenire ed eliminare nei limiti del possibile alcune cagioni di questioni e di contrasti che sappiamo pur troppo risolversi quasi sempre a danno dello Stato.

Per esempio, lo Stato nel primo anno ha di certo un discapito negli interessi, che egli paga su tutto il prezzo del materiale mobile ragguagliatamente a tutto l'anno, mentre in media questo prezzo gli è pagato in tante rate, che si ragguagliano a sei mesi posticipati. Per la Società Mediterranea e per la Sicula questa differenza è della metà dello ammontare degli interessi da pagare: per l'Adriatica è molto meno, circa un quarto, perchè la perdita, rispetto all'Adriatica, è rappresentata dalla differenza tra lire 6,660,000 interesse normale, e lire 5,000,000 che la Società riceverà nel primo anno.

La Mediterranea e la Sicula debbono all'incontro fare dei versamenti nella cassa dei fondi di riserva, la Mediterranea per lire 1,300,000 e la Sicula per lire 434,000; l'una cioè un terzo degli interessi che riceverà in più, e l'altra l'intero. La Società Adriatica, che ha minor beneficio, nulla versa. Sfugge la ragione delle differenze.

È sorto il dubbio se questo versamento debba essere fatto dalle due Società, come si suol dire, a fondo perduto; oppure se avranno diritto alla fine del contratto a riprenderlo.

Le dichiarazioni dei Ministri furono chiare e categoriche su questo proposito, ma credo prudente il suggerimento dell'Ufficio Centrale, che cioè si ottengano positive dichiarazioni anche da parte dei contraenti.

È egualmente provvida la clausola proposta

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 APRILE 1885

nella Relazione, rispetto al dritto di prelazione delle Società per l'esercizio delle nuove linee, concorrenti a quelle già dalle medesime esercitate; vale a dire che sia bene assicurato non potere esse questo dritto di prelazione esercitarle, che congiuntamente alla prelazione per la costruzione.

È anche provvida la dichiarazione che l'Ufficio Centrale ha ottenuto dai Ministri, rispetto alle possibili fusioni delle Società, che debbono essere sottoposte ad autorizzazione legislativa, al pari delle cessioni, che esse volessero fare dell'esercizio.

Provvida è egualmente la clausola relativa ai dazi di consumo; poichè le esenzioni fatte a favore delle Società, estendendosi, come è detto nei contratti e nella legge, alle dipendenze delle Stazioni, non debbono offendere il dritto dei Comuni nè creare degli esercizi locali privilegiati ed assorbenti.

È molto provvida poi, a mio parere, quella clausola che riguarda gl'interessi; sia rispetto al dritto e al dovere nel Governo di moderare le somme del capitale alle quali debbono ragguagliarsi, sia rispetto ai loro elementi. Quanto di meno sia compreso negli utili sociali, e quanto più alto sia il capitale dalle Società versato in azioni, tanto più tardi gl'interessi si eleveranno al di sopra del 7 e mezzo per cento, onde la finanza partecipi alla eccedenza per la metà. Sarebbe ragionevole confidare, che la pretesa di non comprendere negli utili netti anche il 5.79 sul prezzo del materiale mobile adoperato nello esercizio, non troverebbe tribunale o collegio d'arbitri che lo avvalorasse: ma *habent sua sydera lites*.

Peraltro su questo punto credo necessario aggiungere qualche cosa alla clausola condizionale (la chiamerò così), che figura nella lettera A della Relazione dell'Ufficio Centrale; perchè il fatto corrisponda alle dichiarazioni fatte dal signor Ministro delle Finanze e del Tesoro nel suo notevolissimo discorso del 20 dicembre scorso, discorso al quale ieri feci più volte allusione.

La Società, a richiesta del Governo, deve alienare le obbligazioni 3 %, che tutti sanno per quale scopo sono istituite, ed in quantità indeterminata.

Ora da tale alienazione probabilissimamente, anzi certamente, la Società ricaverà dei lucri,

onde nella Camera dei Deputati erano sollevate delle opposizioni, specialmente da parte di quelli, che avrebbero voluto che il Tesoro servasse a sè l'alienazione delle obbligazioni emesse per suo interesse.

Però l'onorevole Ministro Magliani, rispondendo agli oppositori, non dubitò di affermare che lo Stato avrebbe partecipato anch'esso ai lucri derivanti dall'alienazione di queste obbligazioni, una volta che ve ne fossero; giacchè quei lucri avrebbero fatto parte delle somme sulle quali si deve commisurare il 7 1/2 %.

Consento nell'opinione dell'onorevole Ministro; ma poichè il patto relativo dice che l'interesse del 7 1/2 % sarà ragguagliato agli utili che le Società avranno dall'esercizio e dalle costruzioni, le quali sono operazioni industriali, si può dubitare che vi debba essere compreso anche l'utile che ricaveranno le Società dalla alienazione delle obbligazioni, che è operazione bancaria.

Io, ripeto, consento nell'interpretazione data dall'onorevole Ministro; ma poichè la lettera dell'articolo può lasciar luogo a qualche dubbio, così io domanderei che la provvida clausola condizionale, formulata dall'Ufficio Centrale al suo n. A, si estendesse esplicitamente anche a questo punto, per assicurare che il concetto espresso dall'onorevole Ministro delle Finanze e del Tesoro, abbia il suo pieno adempimento.

Vi è poi un punto grave di questione agitata assai nella Camera dei Deputati, il quale fu sollevato da un autorevolissimo magistrato, il Presidente Auriti, nell'Ufficio al quale io aveva l'onore di appartenere; e che avrei desiderato di vedere trattato nella Relazione dell'Ufficio Centrale.

Quest'alto magistrato osservava che per via indiretta si fosse, nelle tariffe, quasi per intero derogato all'articolo 416 del Codice di commercio, fatto espressamente per le Società ferroviarie.

Nella forma nella quale era stato votato dal Parlamento quell'articolo del Codice, negava validità legale a qualunque convenzione, per la quale si fosse voluto limitare la responsabilità delle ferrovie, rispetto ai trasporti; responsabilità che è regolata da 10 o 12 articoli del Codice. L'art. 416, così come era stato votato, non ammetteva eccezioni d'alcuna maniera.

La cosa parve molto grave ad alcuni dei più

pratici in tale materia. L'onorevole Genala, allora Deputato, addusse un elegantissimo esempio per dimostrare che la limitazione della responsabilità rispetto ai trasporti, sia pel tempo che pel modo, non aveva nulla di illegittimo; e che anzi tornava di utile anzichè di danno al commerciante che richiedeva il trasporto. L'esempio era d'un trasporto accelerato di derrate, che dovesse farsi con carri, che non garantissero abbastanza delle avarie lungo il viaggio.

Avendo riguardo alle considerazioni che gli venivano fatte, anche in quest'Aula, il Ministro d'allora, usando forse un po' largamente delle facoltà di coordinamento concesse gli dalla legge del 2 aprile 1882, aggiunse a quell'art. 416 una clausola, la quale fa salve dalla nullità della stipulazione quelle limitazioni di responsabilità, che siano corrispondenti ad una diminuzione sul prezzo ordinario offerto con *tariffe speciali*. Or bene la intestazione delle tariffe annesse al contratto chiama tariffe *speciali* comuni le differenziali, stabilite in ragione delle varie distanze: sono in realtà tariffe *comuni*; e così i quattro quinti dell'intero movimento delle merci vengono sottratti alla responsabilità voluta dal Codice di commercio.

In seguito a quella denominazione di tariffe speciali comuni, data alle tariffe differenziali, con riferimento all'art. 416 del Codice di commercio, le condizioni generali per l'applicazione delle tariffe hanno cura diligente di limitare ed escludere in certi casi le responsabilità che sono stabilite dal Codice di commercio. Per esempio si è stabilito che in caso di ritardo nella consegna della merce si debba rimborsare soltanto il prezzo di trasporto in tutto o in parte, mentre l'art. 403 ammette a far la prova del danno, per conseguirne la indennità; e vi è deroga all'art. 415 del Codice rispetto alle avarie riconoscibili all'atto della consegna.

Invano si sollevò contro questo procedimento nella Camera dei Deputati il Ministro, il quale aveva proposto alla autorità del Re l'aggiunta all'art. 416, già votato tanto dal Senato quanto dalla Camera senza eccezioni, ed era perciò il più competente fra tutti a spiegarne gl'intendimenti e la portata. Forse nella sua calorosa e dotta perorazione l'onor. Zanardelli si sarà ricordato di quell'amico, che il giorno in cui fu votata la legge, nel vestibolo di quest'Aula gli raccomandava caldamente di andar cauto nell'ammettere

eccezioni alla sanzione dell'art. 416; poichè ammessa una eccezione non si può prevedere fino a che segno possano trarla gli interessati a forza di sofismi. Pur troppo è avvenuto così: la sofistica appellazione di speciali, data alle tariffe differenziali, fa diventare per le Società ferroviarie regola la eccezione.

Non mi pare cosa degna dello Stato, il quale è cointeressato nell'esercizio delle ferrovie, che con un patto contrattuale disobblighi sè ed i suoi cointeressati da disposizioni scritte nel Codice di commercio. Se anche il Codice di commercio in questa parte meritasse riforma, si proceda per la luminosa e larga via legislativa: non si riformano i Codici per mezzo di contratti.

Ed ora debbo pure concludere questo già lungo discorso. Come lo concluderò?

Io non sento in me nè la forza nè la volontà di fare una proposta, la quale ha contro di sè il voto della Camera dei Deputati, una corrente di pregiudizi, l'interesse politico del Ministero, l'autorità dell'Ufficio Centrale, la parola del suo illustre Relatore: ma se qualcuno degli onorevoli Colleghi e più autorevoli di me, i quali so che non dissentono dalla mia tesi fondamentale, vorrà fare la proposta, io la seguirò con tutto l'animo.

In altri tempi, quando più ferveva la lotta per la vita, cioè per il pareggio del bilancio, io ed altri demmo il voto e l'opera nostra anche a provvedimenti legislativi che non erano in tutto conformi ai nostri principî economici o politici. Ma oggi vi è veramente una necessità, od almeno una grande utilità finanziaria, la quale ci obblighi a simili sacrifici, e che ci possa, ci debba trascinare nolenti a dare un voto favorevole nell'urna?

Si chiude il libro del Debito pubblico: si dà assetto e stabilità al bilancio dello Stato. — Sono queste le due considerazioni, per le quali soltanto udii un Collega, assai competente nella tecnica ferroviaria, dichiarare ch'egli avrebbe dato voto favorevole alle Convenzioni; poichè considerandole tecnicamente, egli diceva, essere ad esse quant'altri mai avverso.

Ma quanto di vero è in quelle affermazioni? L'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale già ne ha, a mio avviso, attenuato alquanto il valore.

La rivendita del materiale mobile e delle scorte, che furono già acquistate con emissione di rendita, per 265 milioni, non ne dispiaccia

all'onorevole Brioschi, mal si distingue da un vero prestito. E si fa ad un saggio d'interesse maggiore di quello che corrisponde al corso della rendita.

Se contemporaneamente si facesse una riduzione nel debito consolidato, sarebbe una conversione di debito consolidato in un debito a termine, a condizioni più onerose.

Ma pur troppo ci resta il debito antico, e ne contraiamo un nuovo. Verrà poi il giorno della restituzione; ed ammessa anche una serie non interrotta di prosperi esercizi finanziari, non mi pare presumibile che in un anno, come dice il contratto, il bilancio dello Stato possa essere capace colle sue risorse ordinarie a restituire una somma di 265 milioni almeno.

È vero, non si emetterà nuova rendita consolidata; ma si emetteranno delle Obbligazioni nell'interesse dello Stato, le quali giustamente saranno computate nel debito dello Stato, il quale dovrà provvedere al servizio dell'interesse e dell'ammortizzazione.

Vagheggiammo in un tempo non lontano di avere due tipi, anzi un tipo solo di Debito pubblico. Tempo passato! In oggi, ad ogni occasione, si creano nuovi tipi di Debito pubblico. Quale sia in questo diverso metodo l'utilità certa dello Stato, io non so e non vedo. Questo so, che la varietà dei titoli e la costante ed alta differenza fra il loro valore nominale ed il valore reale e di estinzione, piace di più agli speculatori di Borsa, i quali hanno più largo e fertile campo alle loro operazioni. Io poi vi dichiaro colla maggiore schiettezza dell'animo, che il vedere delle firme di Società bancarie messe sopra dei titoli emessi per conto dello Stato, e che sostanzialmente sono suoi, è tal cosa che non vi so dire quanto mi offenda.

Sentendo decantare ogni forma di debito redimibile, in confronto del Consolidato, mentre per l'addietro eravamo abituati a tutt'altre dottrine, è proprio il caso di ricordare quelle orazioni:

*Multa renascentur quae jam cecidere, cadentque
Quae nunc sunt in honore.*

Posso ammettere che la preferenza da darsi al debito consolidato o al debito redimibile dipenda dalle circostanze; ma se è fin troppo vero che il debito redimibile, [soprattutto ad interesse basso per la grande differenza fra il

prezzo di emissione e il prezzo di ammortizzazione, alletti maggiormente il banchiere e sia da esso favorito; non è meno vero d'altra parte che il debito consolidato, ad un popolo e ad un Governo savio e prudente, permetta di fare l'ammortizzazione nell'ora più opportuna.

Le ragioni di preferenza che sogliono addursi pei debiti ammortizzabili sono soprattutto d'ordine morale.

Si dice e si scrive che l'ammortizzazione non obbligatoria richiede previdenza, fermezza di animo, perseveranza, qualità sempre rare, ed impossibili a trovarsi per una serie di anni in un paese, per modo che informino costantemente il suo Governo.

Ma contro questo pessimismo sta l'esempio degli Stati Uniti di America e dell'Inghilterra. Che se poi potrà passare nell'ordine dei fatti, un concetto bellissimo annunziato dall'onorevole Ministro del Tesoro e delle Finanze, cioè di un istituto organico e permanente di ammortizzazione; con questo si sarebbe provveduto anche alla graduale ammortizzazione del debito consolidato, ed anzi a me proprio non riesce facile « *per la contraddizione che nol consente* » conciliare questo concetto di ammortizzazione del Debito pubblico coll'emissione di titoli al 3 %, il cui prezzo di emissione sarà certo di molto inferiore a quello che dovremo poi pagare per l'ammortizzazione.

I vantati benefici sono anche più contestabili rispetto al bilancio:

Gli sparuti fondi di riserva non potrebbero bastare al bisogno, quando anche fossero serie e sperimentali quelle iperboliche durate di mezzo secolo, che paiono tali anche all'onorevole Brioschi, date a rotaie, a locomotive, a carri e carrozze.

Una sola frana, come quella che abbiamo dovuto riparare recentemente a Moneglia, assorbirebbe da sé sola, se non in tutto, per la massima parte, quel fondo di 200 lire a chilometro, che la Società della rete Mediterranea avrà dovuto in un anno mettere in serbo, per riparare ai danni avvenuti su tutti i 4100 chilometri della sua rete.

Ma l'Olanda, il cui esempio è stato di tanta efficacia rispetto alla soluzione proposta dell'esercizio ferroviario in Italia, l'Olanda per il rinnovamento del materiale mobile preleva dal prodotto brutto il 4 % all'anno, e noi ci con-

tentiamo dell'1 $\frac{1}{4}$ %; e con questa proporzione ci lusinghiamo di aver provveduto al bisogno!

Ma, pur troppo, se i fondi di riserva non bastano, che cosa importa? non ne soffrirà già l'esercizio; provvederà il bilancio dello Stato. Epoi vi saranno sempre le obbligazioni a serie indefinita da emettere.

Così si emetteranno normalmente obbligazioni e per le costruzioni, e per gli aumenti patrimoniali, ed eventualmente per i fondi di riserva insufficienti; e il bilancio dello Stato dovrà provvedere all'ammortizzamento del capitale nominale delle obbligazioni e al pagamento degli interessi. Quindi mi pare che l'affermazione del buon assetto e della stabilità del bilancio, per lo meno non sia da accogliere che con molta riserva.

Ma su questi apprezzamenti finanziari non potrei che ripetere con minore perspicuità, dote singolarissima del suo splendido ingegno, quello che ha scritto l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale; il quale, se non erro, trova il principale vantaggio per il bilancio dello Stato nel fatto che siano sottratte le ferrovie, o almeno con difficoltà siano lasciate all'influenza delle maggioranze parlamentari.

Vi è però un punto in cui mi dispiace di dissentire da lui, sebbene egli dia a quello tanta importanza, da confessare che ha avuto qualche influenza nel giudizio complessivo dell'Ufficio Centrale sulle Convenzioni.

Questo punto è il patto per il quale le tre Società esercenti si obbligano ad anticipare per un anno, nell'insieme di tutte e tre, la somma di 102 milioni, quando il Governo non creda che le obbligazioni si possano alienare a prezzo conveniente, affine di ricavarne i fondi per fare le costruzioni.

L'onorevole Senatore Saracco vede in questo una risorsa per i tempi calamitosi. Spero che di tempi calamitosi non ne verranno; ma, se davvero ne venissero, io dubito assai che le Società in tempi veramente calamitosi potessero attenere questa promessa. In tali tempi, lo sappiamo per esperienza, sono le finanze dello Stato che debbono andare a beneficio delle finanze private; il contrario è difficile che avvenga.

In tempi ordinari, ma in condizioni del mercato meno propizie alle emissioni, per certo sarà vantaggioso al Governo potere aspettare

un anno a fare la emissione delle obbligazioni. Ma dodici mesi passano presto, e, passato l'anno, vi toccherà emetterne il doppio; e se poi vi varrete della facoltà di rinnovazione, che dà la legge e che dà il patto, col consenso s'intende delle Società, al terzo anno dovrete provvedere il triplo, e così via.

In quel patto io vedrei molto maggiore importanza, se io potessi ritenere; che l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale credesse che per questa via potesse attuarsi il suo concetto, vale a dire che le Società esercenti potessero diventare anche proprietarie delle ferrovie, e ciò a forza di anticipazioni.

Ma questo non è di sicuro, non può essere il suo concetto; perchè in tali condizioni si avrebbero tutte le conseguenze dei contratti usurarii.

Neppure dunque per considerazioni finanziarie io potrò dare voto, che non sia contrario alle Convenzioni ed al progetto di legge che le approva.

Ma voi, onorevoli Colleghi, che, o per diversa persuasione intorno alle conseguenze finanziarie, o per considerazioni politiche, o per dottrine economiche, darete il voto favorevole, non credete già di aver alle mani una cosa ottima e non emendabile. Oso dire che non lo crede neppure uno di quelli che sono più persuasi dell'intrinseca bontà delle Convenzioni.

Sarebbe incivile a quest'ora, ne ha avvertito l'onorevole Relatore, il mettere a tortura un punto o l'altro delle Convenzioni. Ma vi sono punti gravi e manifesti; per parte mia ho cercato di farne apprezzare qualcuno al Senato, nei quali le riforme sono consigliate da ragioni d'equità e di pubblico interesse.

Che cosa vi trattiene dal far ciò che l'amore del pubblico bene v'ispira, e che il senno e l'esperienza vi detta?

Approvando tutto, anche patti gravosi ed ambigui in grazia dei buoni, credete di provvedere meglio alla dignità dello Stato?

Vi tratterebbe forse il timore di un rifiuto da parte degli amministratori della Società già nata e provetta, e dei rappresentanti delle due nasciture?

Ma essi sono persone ragionevoli e civili; e non vorranno d'altra parte perdere tutti quei benefici, la cui sola previsione ha fatto salire ad un prezzo così alto, direi insperato, il corso delle loro azioni.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85. — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 APRILE 1885

Vi tratterà forse lo sguardo retrospettivo alle lunghe ed ardenti discussioni dell'altro ramo del Parlamento?

Ai vincitori non si addicono le paure! E poi il Ministero non vinse le forze coalizzate in ogni battaglia ed in ogni scontro?

E non è l'onorevole Depretis il più fecondo e felice compositore di maggioranze, che sia per registrare la storia dei Parlamenti in Europa?

Di che dunque dubitereste?

Eppoi quel dono fatto ai Comuni ed alle Provincie, sul contributo nella costruzione delle ferrovie loro concesse e da concedere, e che l'onorevole Relatore stima di un centinaio di milioni, avrà sul timore non minore influenza di quello che abbia avuto sul desiderio. Ci sono poi quei mille chilometri di ferrovie senza destinazione, i quali, anche coll'affidamento di un equo riparto, invocato dall'Ufficio Centrale, continueranno ad essere un allettamento, un talismano che terrà in fede gl'incerti.

Un'ultima parola, ed ho finito.

Signori Ministri, voi sapete che queste Convenzioni non sarebbero arrivate in porto se non erano rimorchiate dalla questione ministeriale. Voi imponete alla Nazione per interesse ministeriale un vincolo di siffatta natura, che forse nessuna dinastia crederebbe legittimo e prudente domandare in un interesse dinastico. Questo vincolo durerà più lungamente, non dico delle vostre vite, ma del vostro potere.

Approvata che sia la legge, vi toccherà un arduo compito, quello di organizzare l'ispettorato governativo, e provvedere con regolamenti alla esecuzione della legge.

Non vi sembri soverchia nessuna cura, nessuna diligenza perchè la contabilità sia tenuta in evidenza, e sia tenuto in evidenza lo stato del materiale, dei magazzini, degli approvvigionamenti.

Il riscontro poi sull'amministrazione dei Fondi di riserva e della Cassa patrimoniale, sia serio, efficace, continuo.

Le liquidazioni debbono essere sempre facili e pronte.

Può venire, prima del tempo convenuto, il giorno, in cui la forza della pubblica opinione costringa il Governo a redimere le ferrovie dello Stato dall'oligarchia bancaria, e restituirle a solo beneficio delle finanze e del popolo italiano! (Segni d'approvazione).

PRESIDENTE. Il Senatore Casaretto ha la parola.

Senatore CASARETTO. Signori Senatori. — Vi confesso che mai come in questo giorno mi sono trovato a disagio nel prendere la parola dinanzi a Voi. Perciocchè mi trovo a contrasto con un onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, delle cui oneste intenzioni nessuno ha mai dubitato, e di un onorevole Ministro, il quale per il felice accoppiamento della scienza e della pratica amministrativa, sarebbe l'ottimo dei Ministri delle Finanze, specialmente quando vi accoppiasse maggior forza di resistenza; ma soprattutto mi duole, e vivamente, di trovarmi in contrasto coll'onorevole Presidente del Consiglio, del quale ho potuto per tanti anni apprezzare l'integrità del carattere e della cui amicizia per tanti anni mi sono onorato.

Ma la politica ha le sue amarezze. Io mi sento sospinto dalla passione del bene pubblico, come io lo intendo, e dal dovere; perciocchè io appartengo ad una città, la quale rappresenta forse il terzo e più degli interessi che in questa legge si riflettono.

Molti amici miei, ed io stesso che vi parlo, ci troviamo in questa condizione. Io quindi sarei andato giustamente soggetto col mio silenzio al sospetto, per lo meno, di una condannevole condiscendenza e debolezza.

Ed io ho sempre stimato che l'uomo pubblico deve evitare ogni motivo di sospetto.

Io darò quindi palesemente il mio voto perchè non voglio in modo alcuno essere sospettato. Io credo perciò che essi vorranno comprendere come io non possa avere maggiore riguardo ai loro interessi, sian pure politici, di quello che io ne abbia ai miei concittadini ed a me stesso, e vorranno benevolmente interpretare le mie parole anche se alcuna mi sfuggisse alquanto vivace; imperocchè io non ho che sentimenti benevoli, tanto più che da più di venti anni mi sono tenuto sciolto pensatamente da ogni legame di partito, perchè, qualunque sieno le mie simpatie, vedo nei partiti che si contendevano il potere in Italia poca differenza di programma, come poca differenza nella conseguenza dell'applicazione, e non volevo, per legami di partito, trovarmi costretto a contraddire alle mie pensate opinioni.

Vengo ora alla questione la quale si divide in due; una di massima ed una di attuazione. Le strade ferrate sono un monopolio necessario:

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 APRILE 1885

di fatto; ora sarà esso un monopolio di Stato od un monopolio privato?

Ecco la questione di massima la quale va considerata sotto l'aspetto militare e sotto l'aspetto economico. Tutti i militari interrogati dalla Commissione d'inchiesta si sono pronunciati per l'esercizio governativo, ed energicamente pure si pronunciarono anche l'onorevole Ministro della Guerra ed il suo dotto segretario generale; non tengo conto dell'opinione pregiudicata ed ufficiale avuta di recente.

Del resto essi hanno ragione perchè se in economia il tempo è moneta, in guerra il tempo è la vittoria.

Voi certamente ricordate l'influenza decisiva e risolutiva che ebbe nella guerra del 1870 il rapidissimo concentramento dell'esercito germanico; il suo fulmineo trasporto nel territorio nemico.

L'esercito francese che si apprestava a sorprendere, fu invece sorpreso.

Altra via, altra salute non gli restava che indietreggiare per raccogliere le riserve, che il più lento sistema di mobilitazione francese gli avrebbe inviato. Il *chauvinisme* francese non lo permetteva; e quindi i disastri così straordinari, piuttosto unici che rari, nella storia.

Ora, a convincerci quanta influenza abbia avuto in questo avvenimento maraviglioso il sistema di esercizio governativo sulle ferrovie germaniche, basta leggere la grande relazione dello stato maggiore germanico, e metterla a raffronto con le relazioni che ci venivano di Francia, dei contrattempi, delle confusioni, dei ritardi che l'esercito francese trovava sulle ferrovie private di Francia. Non per mancanza di patriottismo, ma per difetto della lunga abitudine che solo l'esercizio governativo può dare.

È vero che anche noi abbiamo nella legge alcuni articoli che riflettono l'uso di guerra; ma ben altri più importanti ne ha la Germania, non solo nei suoi regolamenti, ma specialmente nelle sue abitudini; eppure la Germania non si crede sicura finchè tutte le ferrovie non siano in mano dello Stato, e l'Austria ne imita l'esempio. Aggiungete il pericolo che il capitale di cui si compongono le Società assuntrici, già in parte straniera, emigri interamente od almeno in maggioranza, il che basta, all'estero.

È vero che i membri del Consiglio di amministrazione hanno da essere di nazionalità

italiana, ma queste sono prescrizioni che si adempiono nella forma, ma si eludono nella sostanza.

I capitalisti stranieri che avessero avuto in mano la maggioranza delle azioni delle nostre Società vorrebbero bene e saprebbero in che modo avere nell'amministrazione uomini di loro confidenza. Eppoi pel direttore neppure è prescritta questa precauzione. Eppure nei momenti difficili, tutto dal direttore dipende assai più che dal Consiglio. Poche ore, lo comprendete, bastano a far passare una parte delle locomotive oltre Alpi, e, senza ricorrere a questo estremo, un direttore, un uomo malvolente, o indettato, potrà facilmente produrvi scompigli gravi nei momenti decisivi, specialmente nei momenti della mobilitazione, con calcolati traslocamenti di personale, con farvi preparare abbondanza di materiale dove non ne avete bisogno, ed averne deficienza dove il bisogno esiste.

A provarvi poi come sia facile il tramutamento del capitale delle Società da un paese ad un altro, vi porto un esempio, il quale gioverà, anche per un altro verso, a mettere sull'avviso il Governo sopra una grande questione economica. Io vi accenno allo esempio della ferrovia del Gottardo; quella Società ebbe grandi sussidi dai diversi Stati, ma specialmente dall'Italia che ne diede un primo di 45 milioni. Ora i sussidi non bastarono; la Società non poteva tirare innanzi, stava per fallire, le azioni erano cadute a zero.

In questo stato di cose si rivolse ancora ai Governi, ma specialmente all'Italia che doveva fornire i più grossi sussidi. Lo Stato italiano avrebbe potuto facilmente prima di dare il sussidio, impossessarsi di una metà almeno di queste azioni per dominarne l'amministrazione, poteva farlo con poche centinaia di mila lire aggiunte ai 58^{mi} milioni: poteva farlo giustamente e senza pericolo, dappoichè dipendeva da lui, dallo Stato italiano, dai sussidi che dava, il dar valore a queste azioni che non l'avevano più.

Il Governo non lo fece; ma lo fece però un intelligente ed attivo banchiere di Vienna, il quale con suo grave dispendio e pericolo, dappoichè non si trovava nelle condizioni del Governo italiano, s'impossessò appunto della mag-

gioranza delle azioni di quella Società, e ne dominò l'amministrazione.

Ma ora non si sa bene in mano di chi siano andate queste azioni; e sopra tutto non si sa in mano di chi finiranno per cadere, se in mani amiche che vogliano aiutarci, o se in mani nemiche che vogliano sbarrarci il passo che ci costò tanti milioni.

Voi ben comprendete che per un Governo od una Società concorrente che vi abbia un grande interesse, è un nonnulla il pagare qualche milione di premio.

Io non mi tratterò più sulla questione militare. Dirò solo che è grave, che in certi momenti può essere questione di essere o non essere, e che in questa posizione di cose ogni dubbio è intollerabile.

Vengo alla questione economica.

Le ferrovie sono un grande strumento di produzione, ed un grande stimolante di produzione. Questo strumento sarà monopolio di Stato, o sarà monopolio di privati? Quale dei due sistemi è preferibile?

Per giudicare e decidere queste questioni, prima di ogni cosa è necessario stabilire bene in che cosa consista l'efficacia delle ferrovie nel senso tecnico.

Io credo che la sola ragione dell'efficacia delle ferrovie consista in questo; che dal ribasso da esse prodotto nei prezzi di trasporto ne viene questo fatto, e cioè che si rendono commerciabili i prodotti che altrimenti non lo sarebbero.

Qui sta tutta l'efficacia delle ferrovie.

È tutta una questione di tariffe: se si alzano al punto di eguagliare i prezzi dei trasporti ordinari cessa affatto l'efficacia delle ferrovie, sarebbe inutile costruirle; per contro, a misura che si ribassano aumenta la loro efficacia.

Ciò posto, sarà migliore quello dei due sistemi che per sua intrinseca natura, senza suo danno, sarà capace naturalmente di mantenere le tariffe e di diminuirle gradatamente ai minori limiti possibili, sempre in quella giusta misura che si deve trovare in tutte le cose.

Posta la questione in questi termini, è chiaro che essa è risolta.

Infatti quando il Governo ribassa le tariffe, egli ne risente un danno nel risultato finanziario, ma esso però ne ha molti compensi diretti ed indiretti.

Il compenso diretto sta nel ribasso stesso;

poichè esso aumenta il lavoro ed il prodotto delle ferrovie.

I compensi indiretti sono molteplici. Per esempio, il Governo spende tutti gli anni egregie somme in opere pubbliche; queste opere acquistano utilità dalle ferrovie, e a loro volta contribuiscono ad aumentare la produttività delle ferrovie stesse.

Per esser breve, vi citerò un solo degli elementi di questi compensi indiretti, ed è la maggiore produttività di tutte le tasse e di tutte le imposte.

Voi sapete che le imposte rendono in ragione dell'attività e della ricchezza di un paese.

Supponete, ad esempio, la tassa sugli zuccheri che in Italia rende circa 45 milioni; supponete, dico, di trasportare questa tassa in Inghilterra, ed essa vi renderà oltre a 600 milioni.

La tassa di ricchezza mobile che in Italia non raggiunge i 200 milioni, se la si trasportasse in Inghilterra, colla sua alta quotità, colla sua estensione, che arriva quasi fino agli ultimi limiti, colla sua fiscalità; ebbene, probabilmente vi renderebbe due miliardi.

Dunque, ora supponete che un ribasso di tariffe nelle ferrovie abbia tale efficacia da imprimere una attività nel commercio e nella produzione da aumentare la ricchezza del paese, in modo da far rendere a tutte le imposte del bilancio solamente l'uno per cento di più, e voi avrete un'entrata maggiore di 15 milioni, uguale ad un terzo circa di tutto il prodotto netto delle ferrovie dello Stato. Il Governo dunque ha molti mezzi indiretti per compensarsi, e ne ha poi uno generico: la prosperità del paese, che è poi il suo fine ultimo.

Per le Società assuntrici del monopolio privato, le cose corrono diversamente, anzi, dirò, corrono all'opposto.

Infatti, compensi indiretti non ne hanno alcuno; il compenso diretto proveniente dal maggiore movimento delle ferrovie torna a loro danno, perchè il maggior movimento produce maggiori spese, e le spese vanno tutte a carico interamente della Società, mentre che il prodotto lordo la Società deve dividerlo col Governo.

Io, non fidandomi del ragionamento, ho voluto sottoporlo al calcolo esatto.

Ebbene, seguitemi un istante; supponete che la Società faccia il ribasso di un quinto nelle

tariffe: Supponete del pari che questo ribasso produca un aumento in egual ragione, cioè a dire di un quinto nel movimento; che cosa ne avverrà?

Prima di tutto, devo dire che le Convenzioni ammettono come misura delle spese il prodotto lordo ottenuto colle tariffe convenzionali.

Prendiamo ad esempio la Società Adriatica coi suoi cento milioni di prodotto iniziale.

Il Governo su questa misura accorda il 62 e mezzo per cento, cioè a dire 62 milioni e mezzo come compenso delle spese che deve fare la Società, e in questo stato di cose la Società non ha nè guadagno, nè perdita.

Or bene, supponete che la Società faccia un ribasso di $\frac{1}{5}$ nelle tariffe, e che abbia una eguale ragione, come vi diceva, di aumento nel movimento.

Quali saranno le spese della Società?

È facile colla norma delle Convenzioni calcolarlo.

Il prodotto colle tariffe convenzionali sarebbe di 120 milioni invece di 100.

Sui primi 100 milioni avrebbe 62 milioni e mezzo di spese, sugli altri 20 milioni bisogna applicare la seconda percentuale del 56 %, cioè a dire 11 milioni 200 mila lire, totale 73 milioni 700 mila lire di spese.

Ora vediamo quale sarebbe il suo introito.

I 120 milioni bisogna ridurli di $\frac{1}{5}$ per effetto del ribasso delle tariffe; restano dunque 96 milioni. Su questi 96 milioni la Società ha diritto di esigere il 62 e mezzo per cento, cioè a dire 60 milioni.

Restano quindi 13 milioni e 700 mila lire di perdita per la Società!

Credete forse che, quando il movimento cresca in una ragione più forte del ribasso, le cose cambino? All'opposto, va crescendo la perdita. Rifate il conto; supponendo che la ragione del movimento sia doppia del ribasso, cioè a dire $\frac{2}{5}$, voi troverete che la perdita sarà di 15 milioni 880 mila lire.

Supponete che triplichi la ragione, $\frac{3}{5}$, la perdita sarà di 17,920,000 lire.

Più cresce il movimento e più la Società perde.

Sono terribili le conseguenze di questo fatto, o Signori. Le conseguenze sono che la Società non potrà mai ribassare le tariffe?

E la conclusione è questa: che il Governo

ha interesse a ribassare le tariffe, dentro sempre i giusti limiti, ed ha la capacità di farlo, senza suo danno.

Quindi il monopolio in mano al Governo è in mano del nostro vero, naturale, interessato amico; - amico intendo dire dei commerci, dell'industria e dell'agricoltura, che è la prima fra tutte le industrie.

Le Società sono invece impossibilitate a fare dei ribassi.

Non si può pretendere che una Società la quale si è costituita col legittimo e lodevole intento del lucro, abbia volontariamente da costituirsi una perdita.

Gli amministratori, fossero pure così disinteressati da dimenticare il loro proprio interesse, non lo possono; hanno lo stretto dovere di tutelare l'interesse degli altri, gli interessi che loro sono affidati come gestori della cosa degli altri.

Dunque le Società non potranno non essere interessate a mantenere le tariffe al più alto grado possibile, per quanto loro consenta la carta di concessione.

Esse dunque sono il nostro naturale nemico per la forza inevitabile delle cose. E voi vorrete togliere questo istrumento possente di produzione dalle mani del nostro amico, per consegnarlo al nostro nemico?

Osservate la Francia. In Francia le Società possiedono anche le proprietà delle ferrovie; quindi sono in condizioni molto diverse, e non hanno un così forte interesse a mantenere alte le tariffe; eppure vedete cosa accade; le Società in certi casi fanno la guerra alle industrie nazionali: perchè ai prodotti germanici che attraversano la Francia per imbarcarsi nei porti francesi, esse fanno dei ribassi di tariffa che non concedono all'industria nazionale, e da ciò gli alti lamenti degli industriali francesi, che avrete anche letto sui giornali.

Ma gl'industriali francesi non hanno ragione di lagnarsi, il torto non è delle Società che usano di un loro legittimo dritto; il torto è del sistema sbagliato.

Direte, ma noi abbiamo le tariffe.

Sì, o Signori, sono tariffe massime, e l'industria ha bisogno di tariffe decrescenti per poter seguire il movimento mondiale.

Guardate cosa accade nei trasporti marittimi; ove abbiamo un monopolio non assoluto e di-

retto, ma indiretto a cagione dei forti sussidi che la Società generale di navigazione ha avuto dal Governo, senza concorrenza, come in questo caso, ed esuberanti gli oneri imposti. Ebbene, sapete cosa accade? Accade che il commercio colla vicina Isola di Sardegna è obbligato a pagare tariffe più alte che non si pagano per la lontana America.

Sì, o Signori, il monopolio privato ha messo in istato di blocco la Sardegna.

Se qualche concorrente si presenta, questa Società, coi denari dei contribuenti, ribassa talmente le tariffe che l'imprudente concorrente è obbligato a fuggire, e, una volta il terreno sbarazzato dalla concorrenza, ecco che essa rialza di nuovo le sue tariffe. Tralascio il servizio mal fatto; questa è la conseguenza naturale di tutti i monopoli, tanto che or sono pochi giorni io sentiva parecchi negozianti che con loro grandissimo dispiacere hanno dovuto ordinare ai loro corrispondenti di preferire alla Società generale di navigazione per l'invio delle merci, le navi di bandiera straniera; tralascio poi di parlare della guerra che la stessa Società fa ai porti italiani, perchè fa tariffe differenziali di favore per i porti stranieri concorrenti coi nostri, e tralascio molte altre cose.

Ebbene, vorrete voi questo sistema più assoluto ed esteso estenderlo anche ai trasporti terrestri, più importanti ancora dei trasporti marittimi? E per quanti anni? Per venti anni, e, se le idee del Governo presente, perdureranno alla fine dei vent'anni, si dovrà andarci ai quaranta ed ai sessanta. Ma, pur calcolando solo i venti, sono sempre una eternità al giorno di oggi. Se ora si avessero le tariffe di venti anni or sono, come le industrie italiane potrebbero svolgersi? Noi dobbiamo tener conto che viviamo in un'epoca nella quale tutto si trasforma colla massima rapidità. L'industria dei trasporti marittimi, ad esempio, in dieci anni si è trasformata non so quante volte. Si sono avuti i bastimenti a vela piccoli, poi quelli grandi, poi grandissimi; quindi i vapori piccoli e poscia quelli grandi, e ora si hanno i grossissimi, per modo che si è talmente esagerato il tonnellaggio da produrre la crisi che voi sapete, la quale avvolge in una sola sventura e la vela e il vapore.

L'Europa continentale riceveva gli zuccheri dall'Asia e dall'America, ora ne potrebbe in-

viare a quei paesi. La Francia fu la prima a produrre, e ora deve difendersi dagli zuccheri degli altri paesi, giacchè la Germania sola ne produce più che il doppio della Francia.

L'Italia aveva tre grandi quasi monopoli: le sete, i risi e gli olii; or bene, questi monopoli sono ora detronizzati per i grandi invii di sete e di risi che ci fa l'Asia, e per la grande produzione del gaz e del petrolio per l'illuminazione, e degli olii di semi per l'alimentazione. Tutto dunque si trasforma rapidamente. Io credo che al giorno d'oggi non vi è nessun industriale il quale, mettendo la prima pietra del suo edificio, non si preoccupi seriamente del pensiero che quando lo avrà finito dovrà tornar da capo per mutati consumi, per mutati meccanismi e modi di produzione.

Aggiungete che il problema dell'esercizio governativo, volere o no, s'impone un po' dappertutto, e la spinta è già data, nel Belgio, nella Germania, nell'Austria; ed in quest'epoca di facile e pronta imitazione io credo non passeranno molti anni che sarà esteso dovunque, e noi saremo i soli ad andare a ritroso.

In un modo o nell'altro le tariffe tendono a ribassare in tutti i paesi, non si riconoscono più le tariffe di venti anni fa, ed io credo che tra non moltissimi anni le ferrovie faranno i trasporti a prezzo di costo. Noi abbiamo già molte ferrovie le quali esercitano a perdita, e le ferrovie votate nel 1879, e quelle votate nella presente legge io credo che si troveranno nello stesso caso per la maggior parte.

Or bene, che cosa vuol dire esercitare a perdita se non fare i trasporti al di sotto ancora del prezzo di costo?

Con queste tendenze voi volete cristallizzare l'industria ferroviaria in Italia, e con essa tutte le altre industrie; così ne farete il paria dell'industria del mondo. E il tempo per fare questa trasformazione è bene scelto? di peggio non si potrebbe.

Esiste una lotta sfrenata tra le nazioni per contendersi il rispettivo natural campo di azioni col giuoco delle tariffe. Noi siamo stretti da tutte le parti; guardate l'Austria, essa estende tutti i giorni le reti all'esercizio di Stato, essa riscatta le ferrovie; ove non possa farlo, accaparra tante azioni per dominare le Società, fa al rovescio di noi; compera l'esercizio delle ferrovie, e con questo mezzo essa è già riu-

scita ad invadere il nostro naturale campo di azione, malgrado la differenza enorme di percorso.

Ora, quando voi volete invece cristallizzare le ferrovie e che verranno gli industriali stretti dal bisogno, incitati dall'esempio delle altre nazioni a domandarvi il ribasso, che cosa farete voi? Dovrete fare come Pilato, lavarvi le mani, e mandarle al monopolio, ed il monopolio privato mostrerà la sua carta di concessione, e gli industriali dovranno sentirsi intuonare, come lo sventurato prigioniero dello Spielberg, l'indeprecabile parola, 20 anni, 40 anni, 60 anni!

E nel momento della lotta voi volete cedere le armi al nemico?

Per verità, se avete vaghezza di monopoli, ristabilite il monopolio dei tabacchi, date a monopolio il sale, il lotto, le poste, i telegrafi! Questi non hanno influenza sulla economia nazionale; date le dogane; sarà molto male, ma un male minore; date tutto fuorchè le ferrovie, chè non sono suscettibili di essere date a monopolio privato; date tutto! però adagio ai ma' passi. Pur troppo ci si avvia al sistema del monopolio. Io ho detto come ne abbiamo sul mare; in mare ha soffocato il nascere della navigazione a vapore. Ora, in tempo di crisi, non può far molto male; ma la crisi con gli anni poi cesserà e soffocherà ancora il nascere della navigazione a vapore. Qui in questa legge ribadiamo un altro sotto-monopolio che vi spiego, e contro cui hanno inutilmente reclamato Camere di commercio e Congressi. Quando un individuo si presenta alle ferrovie e si obbliga a dare una data quantità di vagoni, supponiamo due mila vagoni carichi, ottiene dei forti ribassi che agli altri non sono consentiti.

Ma il Governo che si dice democratico, che interesse ha a concentrare in mano di pochi quei commerci che sarebbero il patrimonio di molti? Se la merce commerciale c'è, la sapranno meglio scovare mille individui sparsi su tutto il territorio dello Stato, che non uno solo, per quanto attivo ed intelligente sia.

Si dirà: vogliamo incoraggiare i commerci nuovi. Ebbene fate dei ribassi per questo scopo, ma fateli per tutti. L'iniziativa di colui cui sarà venuto in mente per primo un determinato commercio, entrerà nelle condizioni di tutte le iniziative commerciali; esso sarà abbastanza premiato per solo effetto di essere stato il

primo a fare il nuovo commercio, a formarsi la clientela; prima che gli altri abbiano risaputo del nuovo commercio, e si sieno fatta la clientela. L'iniziativa del primo sarà abbastanza premiata. L'andar oltre è un eccedere.

Ma intanto che cosa succede?

Ora, col pretesto di commercio nuovo ci si ficcano dentro dei commerci secolari, come sarebbe, per esempio, quello del riso; ed intanto il monopolista che non può esercitare da per se solo, e non può adempiere interamente ai suoi impegni, che cosa fa? Si presenta, supponiamo, ad un commerciante di Vercelli, il quale vorrebbe, se non fossero troppo alte le tariffe delle ferrovie, mandare un vagone di riso a Bari; oppure ad uno di Bari che vorrebbe, in eguali condizioni, mandare un carro di uva a Vercelli, e gli fa questo discorso: Voi dovete spendere tanto per questa spedizione, io vi risparmio 200 lire (faccio una supposizione); io vi consento di prestarvi il mio nome, vi permetto di spedire il carico sopra il mio nome; in questo modo voi risparmiate 200 lire; ma ve lo consento a condizione che la metà di questa somma la diate a me.

E così il monopolista incassa indebitamente una tassa sul lavoro altrui.

Ora ditemi; sui mercati di Roma e di Napoli, i bagarini, i camorristi, che altro fanno se non che intromettersi nelle contrattazioni altrui, ed esigere imposte indebite e per forza? La differenza c'è: bagarini e camorristi, se sono presi in flagrante, sono condotti in prigione, mentre il monopolista, altero del suo monopolio, passa sicuro e rispettato. In somma non voglio dilungarmi, poichè esistono altri monopoli su cui si potrebbe ragionare. Ci si avvia pur troppo, ma, vi ripeto; adagio ai ma'passi.

Se volete inoltrarvi in questa via, voi dovete considerare che le istituzioni e le leggi speciali, se non si mettono in armonia colle istituzioni fondamentali, possono portare gravi scompigli e disastri. Quindi, se volete andare in questa via, dovete anche tornare indietro; dovete rimontare i secoli, dovete ristabilire le corporazioni delle arti, tutti i generi d'aristocrazia; e sapete perchè? per abituare il popolo alla pazienza, alla rassegnazione, al saper vivere e morire nelle condizioni in cui è nato. Invece noi no. Andiamo a rovescio.

Noi tutti i giorni incitiamo il popolo a migliorare e ad elevare le sue condizioni, noi tutti giorni proclamiamo il regno della democrazia, estendiamo il diritto sovrano del suffragio universale; eppoi di riscontro vi presentiamo lo spettacolo irritante dei subiti guadagni, di una certa classe di persone che si arricchisce coi monopoli sfruttanti il lavoro degli altri; e con ciò eccitiamo tutte le male passioni, le invidie, le ingordigie, gli odi di classe, il disprezzo delle plebi verso la classe dirigente. E voi sapete che dal disprezzo alla rivolta è breve il passo.

Noi facciamo come il *toreadores* nel circo: noi eccitiamo questo popolo emancipato agitando al suo cospetto il drappo rosso dei monopoli *grassi* e soddisfatti. Ma quali sono queste potenti ragioni che c'inducono ad andare per questa via?

L'onorevole Senatore Brioschi rammentava gl'impegni presi nel 1876. Quanto tempo è corso, e quante cose mutate!

Io disprezzo gli uomini che o per pusillanimità, o per interessi, mutano facilmente le loro opinioni; ma neppure apprezzo coloro che non sanno mai confessare i loro errori; e non stimo uomini di Stato coloro i quali non sanno vedere che ciò che prima era una verità, mutate le condizioni, è diventato un errore, e che non sanno altamente, apertamente dichiarare che, mutate le condizioni, hanno mutato il loro sistema.

Io non sono pregiudicato in questa questione, ma se anche lo fossi, e avessi anche l'animo tanto piccino da non saper confessare l'errore, non mi troverei per questo imbarazzato; non avrei bisogno della forza d'Ercole per rompere il cerchio in cui mi si volesse rinchiudere, perchè io vi direi: Non vedete come tutto muta?

E quando gli altri camminano io non voglio star fermo. Vi direi: Non vedete la lotta impegnata? Il giorno della lotta, no, io non cedo le armi al nemico. E poi se per avventura avessi messo il piede in fallo sopra la mala via, e che per ciò? vorreste voi chiudermi la porta dietro le spalle, impedirmi la via del ritorno?

L'onorevole Brioschi accennava ancora allo accentramento e al decentramento, all'influenza governativa. Del decentramento io sono antico fautore, e questa è anzi una delle ragioni per cui mi sono tenuto svincolato dai partiti; perchè io credeva che si decentrava a parole e si ac-

centrava coi fatti. Ebbene, io sono pronto a seguirvi tutte le volte che volete sfrondare il Governo di cure inutili per darle all'industria privata individuale in stato di concorrenza; sono pronto a seguirvi tutte le volte che vorrete darle ai comuni, alle provincie, alle regioni; ma il decentramento del monopolio, no, non lo voglio, perchè non è decentramento, ma solamente spostamento di monopolio.

Ed io, tra il monopolio di Stato e il monopolio privato, preferisco quello di Stato, che è fatto a vantaggio di tutti, a quello privato, che è esercitato a vantaggio di pochi, e a danno di tutti.

Si teme l'influenza, la strapotenza governativa; ma un Governo cattivo non vorrebbe di meglio.

Il Governo, nella sua potenza e nella sua influenza, ha molti freni nelle leggi, nei regolamenti, nella stampa, nel Parlamento.

È vero che si rompono questi freni, ma fino ad un certo punto, vi sono dei limiti.

Il monopolio privato non ha limiti, non ha Parlamento, è sovrano assoluto nella cerchia del suo contratto.

Or bene (io parlo in massima, non parlo nè a danno, nè a favore di alcuno), la Società esercente monopolio con promozioni mancate per ragioni pretestate, e che non illuderanno alcuno de'suoi funzionari, con deportazioni sotto forma di traslocazione da Milano a Taranto, da Napoli a Vercelli, con punizioni sotto altri pretesti, che, ripeto, non illuderanno alcuno, sottometterà presto l'esercito di impiegati alle sue voglie, e essa non amerà niente di meglio che porre la sua influenza a disposizione del Governo da cui sempre spera favori, e più il Governo sarà cattivo, e più zelo ci metterà a servirlo, perchè spererà favori maggiori.

E così il Governo potrà esercitare veramente questa influenza senza controllo, in segreto, senza limiti di sorta.

E poi voi temete l'influenza, la strapotenza governativa, e non temete l'influenza ben più corruttrice dell'affarismo e la strapotenza delle grandi Società.

È storia vecchia questa, la sappiamo.

Sappiamo come le grandi Società sappiano dominare il Governo. Io potrei citarvi parecchi curiosi aneddoti, e credo che forse parecchi di

voi sarete nello stesso caso. Ne citerò uno che mi viene in mente.

Una volta sono andato ad un Ministero per domandare (ci vado di rado, credo che i Ministri non mi abbiano ancora visto) un piccolo favore per un comune, per una stazione. Non so che cosa fosse. Sapete cosa mi hanno risposto? Mi hanno detto: fate il favore, andate voi dal direttore, è più facile che lo conceda a voi che a noi.

Le Società potenti hanno sempre il mezzo di dominare il Governo, e se non apparentemente di dominarlo con l'influenza, con l'influenza dei suoi subalterni.

Vi ho citato già la Società generale di navigazione. Non valsero incitamenti di Camere di commercio, non valsero neppure interpellanze al Parlamento a farla stare a dovere, unicamente in alcuni dei punti principali del suo contratto.

Ora il Consiglio superiore ha designato al Governo ben otto punti in cui questo dovrebbe raffrenare la Società.

Io non so se adesso il Governo abbia preso qualche provvedimento, ma fino a poco tempo fa è certo che non ci è stata potenza di Governo che abbia potuto dominarla.

« E questo, fia suggel ch'ogni uomo sganni » sulla influenza delle grandi Società.

Ma io non vi citerò altri esempi nostrani, vi citerò solo l'esempio del Parlamento inglese.

In Inghilterra le Società ferroviarie sono molte e piccole, e sovente il Parlamento inglese si rifiuta a permettere la fusione di queste piccole Società, appunto perchè teme la potenza e l'influenza sul Governo delle grandi Società ed alcune volte si rifiuta anche con danno del buon servizio; ma tra i due mali, uno materiale del cattivo servizio, e l'altro morale dell'influenza corruttrice delle grandi Società, preferisce subire il danno materiale al danno morale.

Un'altra ragione si è detta, e mi sembra anche dal Senatore Brioschi: il Governo è un cattivo industriale.

È questa la grande bandiera che copre il contrabbando!...

Ma io che non ho mai segnato convenzioni contro il diritto di visita, vorrei frugarvi dentro.

Se voi mi paragonate la capacità industriale del Governo verso la capacità industriale in-

dividuale in istato di concorrenza, non una, ma mille ragioni avrete; ma se voi fate il paragone colle Società anonime, e specialmente colle grandi Società anonime, io vi dico che sbagliate di molto, poichè queste amministrano peggio del Governo.

Le Società anonime non sono un portato della natura, sono un ente fittizio e quindi non hanno avuto dalla natura quelle risorse che essa dà a tutte le sue opere; e noi, disgraziatamente, nel fare il nuovo Codice di commercio, mentre avremmo potuto introdurvi dei miglioramenti, non l'abbiamo fatto, seppure non l'abbiamo peggiorato.

Le Società anonime, di quando in quando, hanno seminato l'Europa di rovine. Esse sono un portato necessario, ma men buono della moderna civiltà.

L'Inghilterra non aveva Società anonime, ossia poche, votate per legge dal Parlamento, fino al 1862. In allora essa ha voluto imitare il continente, ha stabilito le Società *limited*, a somiglianza delle nostre anonime. Ebbene, non passarono quattro anni che una terribile crisi avvolse l'Inghilterra, crisi non per *overtrade*, ma finanziaria, prodotta dalle Società anonime. Gli inglesi si ricorderanno, ancora per lungo tempo, del *black fryday*, del venerdì nero!

E poi se è vero che le Società anonime amministrano meglio del Governo, perchè, mentre le reti subalpine erano dal Governo esercitate al 45 %, voi stabilite ora il 72 1/2 (non dirò del 97 per le Sicule) per reti ferroviarie presso a poco consimili?

E come ciò non bastasse, voi avete ancora accumulati tanti altri favori su quelle Società.

Non parlerò del numero enorme di liti che si faranno; è una cosa chè si vedrà poi.

Ma io vi domando: perchè accumulate tanti favori di ogni sorta? Perchè perfino vi esentate dal diritto comune? Lo ha detto poco fa l'onorevole Finali: voi le esentate dal diritto comune in materia di responsabilità. Ciò è grave. Il Governo non lo aveva questo privilegio, eppure ha esercitato al 45 %...

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Lo aveva.

Senatore CASARETTO.... Le esentate dalla responsabilità perchè quelle parole scritte nel codice dovevano intendersi per un'eccezione specialissima, e voi le avete interpretate stra-

namente in modo da renderle quasi una regola generale. Avete perfino abbandonato il diritto sovrano inalienabile delle imposte. Clausola che una Corte superiore come agli Stati Uniti annullerebbe, e un nuovo Parlamento potrebbe annullare come avvenne in Inghilterra pel Debito pubblico.

So bene che l'onorevole Ministro delle Finanze, col suo sottile ingegno, vi dimostrerà che non è vero, che anzi è confermato qui il diritto di tassare, poichè anzi ne conserva il diritto coll'obbligo dell'indennizzo.

Io da ignorante credevo però che tassare coll'obbligo dell'indennizzo equivallesse a non tassare. Provate ad applicare il sistema dello indennizzo a tutte le tasse, e vedrete che le casse dello Stato resteranno presto vuote, e il Ministro delle Finanze potrà andare a spasso.

L'onorevole Brioschi ha messo fuori un'altra bellissima frase: la stabilità del bilancio.

Per verità mi pare che questo argomento provi troppo. Per una infinitesimale, per così dire, porzione dei nostri redditi fissare la stabilità del bilancio e lasciarlo instabile da per tutto, non torna conto. Si dovrebbe andare al monopolio di tutto il bilancio dello Stato se si vuole essere conseguenti; ma come ottenete la stabilità poichè non avete un canone fisso come nella Regia dei Tabacchi, ma semplicemente una aliquota variabile, poichè riservate a vostro conto i fondi di riserva per le spese straordinarie; e fate persino gli assicuratori, poichè con un premio di sicurtà, come si direbbe commercialmente, voi assicurate la Società dai danni di forza maggiore? Sì, è vero, la stabilità del bilancio c'è, ma non è quella del bilancio dello Stato, è quella del bilancio delle Società, perchè riservate a questo le spese fisse e proporzionali al lavoro e riserbate allo Stato le spese straordinarie, le variabili e le imprevedute.

Ben altro ci vuole, o Signori, per assicurare la stabilità del bilancio dello Stato, per difendere il tesoro, che oramai mi sembra una botte cui tutti s'accostano col succhiello per ispirlarla. Sapete che cosa ci vuole?

Ci vogliono tre cose: carattere, carattere e poi ancora carattere!

Carattere ci vuole per difenderlo dalle incaute bramosie municipali dissolventi l'unità della Nazione; carattere ci vuole per difenderlo dalle esigenze monopoliste del tecnicismo; carattere

ci vuole per difenderlo dalle blandizie e dalle insidiose circuizioni dell'affarismo; e ce ne vuole perfino per difenderlo dalla impazienza delle diverse classi della burocrazia, le quali cercano di sospingersi le une sopra le altre ed ingrandiscono così tutti i giorni quella grande e dolorosa piaga delle pensioni, con grave danno del Tesoro, dell'Amministrazione cui si tolgono innanzi tempo i migliori impiegati, con grave danno dei pensionati stessi, i quali, tolti anzi tempo da una vita operosa, e cacciati nell'ozio forzato, finiscono per diventare incresciosi a sè stessi ed agli altri, e deperire miseramente.

Questa è storia che vediamo tutti i giorni, o Signori. Io, in appoggio delle mie opinioni, vi riporterò l'opinione di una autorità valente che certo non rifiuterete; sapete quale? è l'autorità dell'onorevole Ministro delle Finanze.

Egli è così convinto dei danni che portano i monopoli, che appena finito il tempo del monopolio dei tabacchi, immediatamente lo ha riavocato allo Stato; egli è così convinto della capacità del Governo superiore a quella delle Società anonime che ha aumentato per questa ragione gli introiti nel bilancio dello Stato, e contemporaneamente diminuite le spese; egli è così convinto che ciò non nuoce alla stabilità del bilancio che ne ha fatto una delle basi per il suo sistema finanziario.

Strane contraddizioni dello spirito umano! Ma già, se si dovesse proprio riunire in una tutte le contraddizioni che si trovano in questa legge, per verità io credo che si andrebbe alla teoria del Proudhon; perchè io mi ricordo la polemica sostenuta nel 1848 da due grandi ragionatori, il Proudhon e il Bastiat, voglio alludere alla polemica sulla *Banque du peuple*, e sulla *gratuité du crédit*.

Accusato il Proudhon dal Bastiat di cadere in contraddizione, questi gli rispose, commiserandolo: voi non sapete che nelle contraddizioni sta la base della verità. - Io non l'ho compreso, ma forse dopo questa legge finirò per comprenderlo.

Riassumo questa parte di massima del mio discorso a questo modo:

Le Camere di commercio, il Congresso superiore del commercio non furono consultate; a che vale avere dei Consigli superiori, se poi se ne evitano e se ne temono i giudizi? Ciò non ostante le manifestazioni sono venute fuori.

La maggioranza degli interrogati della Commissione d'inchiesta si pronunciò contro il monopolio privato.

Il Congresso delle Camere di commercio del 1878, notate: dopo il 1876, si è pronunciato apertamente, risolutamente contro il monopolio privato.

Il Congresso delle Camere di commercio di Torino, aperto quando la questione era già avanti alla Camera dei Deputati, ed erano già in moto tanti interessi pubblici e privati, non osò preoccupare il campo del Parlamento e coperse le sue opinioni domandando la libertà delle tariffe.

Ora, libertà di tariffe è negazione di monopolio privato, è il perno della questione, come vi ho spiegato.

Come vi ho spiegato, la libertà delle tariffe in mano del Governo, vuol dire respingere il monopolio privato.

Le maggiori Camere di commercio d'Italia si sono manifestate ancor esse evitando di entrare in questioni politiche, ma si manifestarono indirettamente contro il monopolio privato, domandando sempre o libertà di tariffe o facendo tali obiezioni alle tariffe, che insomma la legge non potrebbe essere accolta. Altre si pronunciarono apertamente contro il monopolio privato; vennero dopo Corpi morali, ed a Milano ed in altri paesi si seguì lo stesso andamento. Nella mia città, dove, come vi ho detto, a favore di questa legge sarebbero impegnati per più di un terzo gli interessi che vi si connettono, pure prevalse l'interesse pubblico; e Consiglio provinciale, e Consiglio comunale, e Camera di commercio con lodevole unanimità si pronunciarono contro il monopolio privato.

Seguirono l'Associazione dei commercianti, l'Associazione degli industriali, ed in tutta Italia, or qua or là, si tennero *meetings* popolari adunatisi senza disordini, i quali si pronunciarono pur essi contro il monopolio privato. E non una sola voce autorizzata, che io sappia, si alzò a sostenere il contrario. In questo stato di cose io stava riflettendo: si dice che il Governo costituzionale è il Governo dell'opinione pubblica. In fatto, l'Inghilterra che è maestra di libertà ordinata, quando l'opinione pubblica è così bene manifestata, le s'inchinano, e Ministri, e Parlamento e Regina. Or bene, sotto l'impero di quale costituzione viviamo noi, poichè è pos-

sibile professare un così sovrano disprezzo della pubblica opinione? Qui, se l'onorevolissimo signor Presidente me lo permette, domanderei pochi minuti di riposo....

PRESIDENTE. L'ora essendo tarda, l'onorevole Senatore Casaretto potrà proseguire il suo discorso nella tornata di domani.

Avendo il Senato manifestato il desiderio di conoscere lo stato di salute del nostro illustre Collega Mamiani, mi riporterò al Bollettino di ieri sera che lo riguarda:

« Ore 6 pom. — L'infermo prosiegue nelle stesse condizioni: le forze però tendono a diminuire.

« Ore 10 pom. — Stato sempre aggravato, febbre aumentata, prostrazione di forze, facoltà intellettuali turbate, diarrea sempre profusa.

« Firmato TASSI ».

Speriamo domani di poter avere notizie migliori.

Leggo l'ordine del giorno per domani:

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

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

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

IV. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Riforma della legge sulla leva marittima in relazione al testo unico delle leggi sul reclutamento 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 5 e 1/2).