

CXLVI.

TORNATA DEL 22 APRILE 1885

Presidenza del Presidente DURANDO.

Sommario. — *Notizie intorno la malattia del Senatore Mamiani — Risultato della votazione per la nomina di Commissari — Continua la discussione sull' Esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari — Ripresa del discorso del Senatore Casaretto — Giuramento del Senatore marchese Gravina di Santa Elisabetta — Seguito della discussione — Discorso del Senatore Majorana-Calatabiano.*

La seduta è aperta alle ore 2 30 pom.

Sono presenti i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e di Agricoltura e Commercio. Più tardi intervengono il Presidente del Consiglio ed il Ministro della Guerra.

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

PRESIDENTE. Comunico al Senato le seguenti notizie sull'andamento della malattia del nostro illustre Collega Mamiani:

« Ieri sera c'era un leggero miglioramento. Quest'oggi alle 10 proseguono le condizioni di ieri, però si accenna di nuovo alla prostrazione delle forze. Ha passato una notte abbastanza calma ».

Ora darò lettura del risultato della votazione per la nomina di un membro della Commissione permanente di finanza.

Senatori votanti 91.

Il Senatore Perazzi	ebbe voti	71
» Bianchi	»	7
» Consiglio	»	3
» Majorana-Calatabiano	»	2
Voti dispersi		8

È eletto per conseguenza il Senatore Perazzi.

Risultato della votazione per la nomina di un Commissario di vigilanza all'Amministrazione del Fondo per il culto per l'anno 1885.

Senatori votanti 91.

Il Senatore Ghiglieri ebbe voti	71
» Finali	10
» Perazzi	6
Voti dispersi	4

È quindi eletto il signor Senatore Ghiglieri.

Seguito della discussione del progetto di legge N. 175.

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

Io pregherei i vari oratori iscritti per la discussione generale di questo progetto di legge di restringere possibilmente i loro discorsi, onde potere terminare, come si desidera, la discus-

sione di questo progetto di legge alla fine della settimana già avanzata.

Io, dal canto mio, non mancherò domani di aprire la seduta alle ore due precise per evitare ogni perdita di tempo.

Ora do la parola all'on. Senatore Casaretto per continuare il suo discorso, e gli ripeto la raccomandazione testè fatta.

Senatore CASARETTO. Io oggi dovrei subito parlarvi delle Convenzioni, ma mi occorre prima di dare una spiegazione.

Ieri ho detto parole forse severe intorno alle Società anonime; al riguardo voglio bene spiegarmi, giacchè nel parlare certe riserve è difficile farle.

In non intesi di individualizzare nessuna Società.

Io so che vi sono delle Società che vanno benissimo, specialmente quando hanno a capo un direttore eminente, dal quale infine dei conti poi tutto dipende.

Io ho parlato in massima, io non ho dato colpa dei disastri ai fatti degli uomini. I disastri delle Società li ho attribuiti alla istituzione stessa, istituzione che è necessaria nella presente condizione della nostra civiltà, ma che ha pure i suoi gravi difetti, perchè tutto quello che luce non è oro, ed è necessità accettare il bene misto col male.

Io non attribuisco i disastri agli uomini, ripeto, li attribuisco alla natura delle cose.

Anzi dirò, che per convincersi di questo fatto, che si deve più alla istituzione, alla natura delle cose, il male, che agli uomini, basta leggere la monografia che ne fa quel grande anatomizzatore dello spirito umano che è lo Spencer.

E poichè parlo di Società, e poichè si insiste tanto sulla questione dell'incapacità del Governo a fronte delle Società, permettete che io dica ancora una parola in proposito, che dia un cenno del modo come ordinariamente, salve le eccezioni, funziona un Consiglio di amministrazione di una grande Società in confronto di un Consiglio di amministrazione autonomo, nominato dal Governo.

Nei Consigli d'amministrazione delle grandi Società entrano a farne parte i grandi capitalisti, che hanno contribuito a formarle.

Se la Società ha bisogno di capacità speciale essi naturalmente non ne hanno. Preoccupati dei loro molteplici importanti affari non possono de-

dicarvi che una minima parte della loro attenzione e del loro tempo. Si radunano ogni 15 giorni al centro.

Arrivano col treno del mattino uno da Venezia, un altro da Palermo, uno da Milano.

Esaminano in fretta le pratiche che loro sottopone il direttore, ma non hanno tempo ad andare al fondo, hanno fretta di partire, perchè i loro affari li preoccupano maggiormente.

Forse talora la maggior preoccupazione sarà stata di sapere qualche giorno prima degli altri se il dividendo sarà forte o piccolo, e conoscere l'influenza che avrà sul corso delle azioni in borsa: se avranno giuocato all'aumento, cercheranno d'ingrandirlo; se al ribasso, cercheranno di fare il contrario.

Il Consiglio autonomo nominato dal Governo, sarà per forza di cose scelto tra persone tecniche competenti e speciali, ma non tutti questi amministratori saranno grandi capacità, quantunque qualche vera capacità dovrà esservi, poichè il Governo sarà dalla pubblica opinione spinto a chiamarla. Questo Consiglio siederà in permanenza ed avrà agio e necessità di andare al fondo delle cose, poichè essendo questa la loro unica occupazione, ne sentiranno tutta la responsabilità, avranno lo spirito di corpo, che è nella natura umana, e daranno la maggiore importanza all'opera che conducono.

Ora, fra questi due Consigli, credete voi che il primo possa amministrare meglio?

Io, per me, sarei ingenuo se lo credessi.

Ma torniamo alle Convenzioni.

Le Convenzioni si compongono dei seguenti principali fatti; emissione di un grande prestito, riscatto eventuale delle ferrovie, costruzioni di ferrovie, appalti di costruzioni di ferrovie.

Comincio dall'emissione di prestiti.

Si tratta di emettere un grande prestito più o meno graduale per la costruzione delle ferrovie, in obbligazioni ferroviarie al 3 %, vuol dire molto al disotto della pari; ammortizzabili in 90 anni; quindi per doppio titolo inconvertibili.

Questo lo si chiama *chiudere il gran libro dei prestiti pubblici!* Io per verità lo chiamerei invece, *aprirlo a larghe pagine!* e non credo che il diverso colore di queste pagine, ossia il diverso tipo del prestito, possa avere influenza nè sul miglioramento delle nostre finanze, nè

sulla quantità dei risparmi e dei capitali disponibili, cose che, all'infuori della politica, sono le sole decisive sul corso dei debiti pubblici.

Ma ciò che, a mio avviso, non si può ammettere, sarebbe l'emissione di una rendita così bassa, come il 3 % nominale, che poi sull'effettivo che s'incassa sarà il 5 % circa, con una perdita di capitale che equivale ai $\frac{2}{3}$ di quel che si riceve; insomma un prestito non convertibile.

Io non lo posso ammettere, poichè con questo sistema noi rinunciamo affatto e per sempre alla possibilità di ridurre l'interesse gravoso che ora dobbiamo pagare non potendo più fare le conversioni di rendita, e perpetueremo gli interessi gravosi che dobbiamo pagare ora, per effetto dello stato di fatto che il nostro credito pubblico non è ancora sufficientemente sviluppato.

Gli assuntori di questi prestiti non pagano mai abbastanza i sacrifici che fa il Governo, poichè l'individuo non calcola mai abbastanza i vantaggi lontani; lo Stato solo che è eterno può ben calcolarli.

Io ammetterei che il Governo facesse qualche emissione al 4 e mezzo % poichè così si potrebbe, garantendo dalla conversione per un certo numero di anni, emetterlo vicino alla pari, ed in questo modo, si potrebbe stabilire un tipo su cui si farebbero le prime conversioni del 5 % del nostro debito, ma non mai emettere la rendita così bassa del 3 %.

Le rendite basse non possono convenire se non quando il credito pubblico è arrivato all'apogeo e non è più possibile prevedere un'altra conversione. Ma siamo noi in questo caso? Io credo di no. Il nostro credito è ancora basso perchè la nazione è ancora giovane, e d'altra parte è stata gravata da imposte per modo che la ricchezza pubblica non si è potuta sviluppare. Ma la pazienza del contribuente italiano, che ha tanto giovato a formare l'Italia, ora che comincia a diventare dannosa, finirà per stancarsi e quindi ci obbligherà ad adottare una politica finanziaria più ragionevolmente economica, la quale permetta lo sviluppo della ricchezza pubblica; allora rinascerà il credito e potremo fare le conversioni se pure non ce lo saremo impedito coll'emissione di rendita bassa.

Il corretto sistema di emissione dei prestiti

pubblici non è punto diverso da quello che usano i privati. Un privato, quando il credito è depresso, si assoggetta a pagare interessi alti, e per usare il linguaggio tecnico finanziario, emette rendite alte alla pari; egli non fa perdite sul capitale, perchè se le facesse il suo credito sarebbe distrutto, e perchè sa che quando verrà il rialzo del credito potrà rimborsare il prestito gravoso contraendone un altro a migliore condizione; e così farà la conversione. Non altrimenti usano gli Stati. Questi, quando il credito è depresso, emettono rendite alte alla pari, o presso a poco, e quando il credito risorge fanno le conversioni e diminuiscono i sacrifici che hanno dovuto subire momentaneamente. Il fare altrimenti sarebbe invece perpetuare i sacrifici subiti nei momenti difficili. Per non citare antichi esempi, mi limiterò a quelli recenti. Gli Stati Uniti d'America durante la guerra di secessione hanno emesso un prestito colossale di oltre 10 miliardi al 6 %. Terminata la guerra lo hanno convertito dopo qualche anno al 4 % e presto credo sarà ridotto al 3 %, e così in pochi anni avranno diminuito della metà gli enormi sacrifici che hanno dovuto subire per la guerra. La Francia, durante la guerra colla Germania ha fatto un prestito al 6 %. Finita la guerra, poichè il credito pubblico non era ancora rinato interamente, ha fatto un imprestito straordinario al 5 %, ed avrebbe fatto meglio a farlo al 5 $\frac{1}{2}$, quantunque il tipo normale del suo Gran Libro fosse del 3 %. Intanto però dopo pochi anni avrebbe potuto fare una conversione intorno al 3 $\frac{1}{2}$, e così diminuire di oltre un terzo i sacrifici sopportati durante la guerra.

L'Inghilterra ha fatto sempre, da tempi antichi, i suoi prestiti alla pari, eccettuata l'epoca delle guerre per la rivoluzione francese e delle guerre napoleoniche, essendo in allora dominata dalle illusioni destinate dai fondi di ammortamenti, e dalle esagerate conseguenze dedotte, mentre avrebbe fatto meglio a continuare nell'antico sistema delle emissioni di rendite alte alla pari, che avrebbe poi convertite, come fece per le altre rendite; con successive conversioni le quali diminuirono gli aggravii sopportati dalla nazione nelle guerre.

Questo pare a me essere il corretto sistema delle emissioni.

Ma giacchè ora si tratta di emettere un im-

prestito sul tipo delle obbligazioni ferroviarie meridionali, osservate appunto la emissione di queste obbligazioni.

La Società delle Meridionali fino al 1882 ha emesso gradualmente un prestito di 200 o 230 milioni, ad un prezzo medio che equivale al 43.40 circa per cento, e paga un interesse medio di 6.92 mi pare. Aggiungendo quindici centesimi per ammortizzare in 90 anni le 66.60 lire di capitale perduto, che ha aggiunto a quello effettivamente riscosso, si viene al 7.07 per cento.

Se si fosse emesso anche al 7 $\frac{1}{4}$ si sarebbe ora potuto fare la conversione al cinque per cento, come ha fatto recentemente la Società del Gottardo, e si sarebbe potuto dare così al capitale primitivo della Società delle azioni un interesse quasi doppio, e così si avrebbe avuto il vantaggio di diminuire il danno di aver dovuto emettere le obbligazioni nei momenti difficili.

Questo sistema delle Meridionali non è altro che una imitazione straniera. In Inghilterra, in Francia, si emettono queste obbligazioni altre per cento; ma l'imitazione straniera bisogna farla con il discernimento delle diverse condizioni dei paesi; se no, avendo l'apparenza di imitare quello che si fa all'estero, ci si trova in un sistema tutto diverso; e questo sarebbe appunto il caso nostro.

Il 3 % in Inghilterra è una rendita alta perchè si emette alla pari; il 3 % in Francia non è una rendita abbastanza alta, ma poco bassa; il 3 % in Italia è bassissima, specialmente negli anni scorsi; voi vedete che è stata emessa in una media di 43 40. Io quindi ripeto non potrei ammettere questo sistema, nei momenti presenti, delle rendite basse.

Anzi, giacchè sono su questo tema delle Convenzioni, mi piace accennare ad una voce che ho sentito ripetere, poichè se ciò fosse vero, neppure mi garberebbe. Si diceva che il Governo fosse prossimo a fare una conversione del nostro 5 %.

Ma il 5 % non è ancora alla pari; quindi coi metodi naturali, la conversione non si può fare; allora ciò vuol dire che si deve ricorrere a metodi artificiali, per esempio a quello adoperato in Francia dal Ministro Fould; ma io credo che questi sistemi artificiali non valgano; sono in apparenza favorevoli, ma in sostanza dannosi perchè pregiudicano l'avve-

nire. Sarà forse un'operazione che potrà dare anche qualche piccolo utile, sarà fors'anco lodata in borsa, ma non gioverà sostanzialmente.

Bisogna, o Signori, riflettere che l'indole, la natura del finanziere di Stato è ben diversa dall'indole, dalla natura del finanziere di borsa. Il finanziere di borsa non guarda che all'oggi e non si preoccupa del domani.

Egli vi farà delle operazioni che realmente non crede utili, purchè possa presupporre che l'opinione pubblica lo sorregga per qualche tempo fino a tanto che egli si sia sbarazzato della operazione; lo Stato invece che è eterno, bada non tanto all'oggi che al domani, e vi farà delle operazioni che forse in apparenza sembreranno a prima vista cattive; quando lo Stato sa che debbono in avvenire portare il loro frutto.

Io non seguirò il mio dire su questa questione di metodo sull'emissione degli prestiti. È una questione che ho trattata già diffusamente in altri tempi nel Parlamento subalpino; prima, ed in seguito nei primordi del Parlamento italiano.

Dirò solo che da un calcolo approssimativo da me fatto sull'emissione dei nostri prestiti ho potuto calcolare che se si fosse tenuto il buon sistema dell'emissione delle rendite alte, ora noi avremmo un aggravio di meno, mediante le conversioni successive che avremmo fatte; avremmo sui nostri bilanci nel capitolo dell'interesse del debito pubblico un aggravio di meno di circa 70 milioni all'anno.

Dirò ancora una parola sul metodo di emissione.

In Francia, Napoleone III aveva adottato il sistema che poi la Francia ha trovato buono e non ha più smesso, che è quello, invece di ricorrere ai banchieri, di ricorrere direttamente al pubblico. E infatti il Governo ha mezzi di pubblicità, e così opportunamente sparsi su tutto il suolo, che nessun banchiere al mondo potrebbe averli, per piazzare e collocare convenientemente il Debito pubblico. La Francia vi ha trovato un altro vantaggio inestimabile, che è quello di stimolare con questo mezzo la economia ed i risparmi, che sono poi la civiltà, delle classi meno agiate. E non mi capacita neppure il sistema delle ga-

ranzie di cui vi ha già parlato l'onorevole Finali.

Il Governo è quello che dà il credito alle Società. Le Società hanno tutto il loro capitale impiegato col Governo, e devono tutto al Governo. Se il Governo cessasse d'adempiere i suoi impegni, di pagare le garanzie, le Società sarebbero fallite.

Ebbene, che cosa accade? Il Governo forma il credito delle Società. Le Società poi prestano questo credito così fatto colla loro firma al Governo. Questo non si fida ancora di tale credito e perciò mette ancora la sua firma, e garantisce la firma delle Società.

Sarà questa un'abile combinazione finanziaria; non lo so; ma francamente a me pare un pasticcio. Mi arieggia molto a quell'uso che hanno alcuni commercianti, i quali, avendo poco credito, cercano di prestarsi le firme l'uno coll'altro, credendo di migliorarlo, e finiscono poi per perderlo totalmente.

D'altronde un Governo che ha un miliardo e mezzo di rendita, perchè deve andare a mendicare la garanzia di Società che hanno poche centinaia di milioni di capitale, il quale poi dipende dal Governo medesimo?

Ora viene l'altro prestito di 265 milioni.

So bene che non lo si vuol chiamare prestito. Io non voglio qui far questione di parole. Se dovessi classificarlo io lo direi uno di quegli imprestiti mascherati sotto la forma di vendita a condizione di riscatto, che vengono usati spesso da quelli che non si trovano in buone condizioni finanziarie; ma io ripeto non faccio questione di parole. Io mi domando solo se il Governo poteva aver questi milioni a miglior mercato. E non vi è dubbio poteva averli coi mezzi ordinari intorno al 5 per cento. Qui invece apparentemente paga il 5.79; ma in realtà paga molto più, perchè questo capitale è quello stesso con cui si esercitano le ferrovie. Dunque, attaccati a questo imprestito, o vendita se volete così chiamarla, vi sono i benefici delle Società.

Fino al 7 $\frac{1}{2}$ per cento i benefici sono tutti per loro. Dopo vengono divisi a metà col Governo, sebbene vi siano molte scappatoie per non pagare al Governo negli articoli dei contratti!

Per esempio, a citarne una, c'è l'aumento del capitale. Per una Società è vietato l'au-

mento, per l'altra no. È una di quelle solite contraddizioni che non si capiscono, è sistema Prudoniano. Non si sa dunque fino a che punto anderà il vantaggio che avrà questo imprestito o capitale, comunque voi lo vogliate chiamare, certo si alzerà di molto.

Per me sono convinto che un gruppo di banchieri intelligenti, con tutte le condizioni che si trovano in queste Convenzioni, il capitale dei 250 milioni avrebbe potuto darlo per niente, quanto ad interesse e non quanto a capitale, e fare ancora un buon affare.

Viene ora la questione del riscatto eventuale delle Meridionali. Di essa ve ne ha già parlato l'onorevole Finali. Io la riassumo in poche parole.

Si aveva un contratto pel riscatto delle ferrovie, il quale portava, secondo gli allegati forniti dal Governo, un aggravio allo Stato di 33 milioni all'anno. Si è lasciato cadere e contemporaneamente invece si è fatto il contratto per cui si pagano 36 milioni, senza avere la proprietà.

Io non so se questa sia una buona cosa. Di più si aveva un contratto di riscatto su questa base: che si supposeva il reddito netto della Società in questo modo: Si dava ad ogni azione 21 lira e 70 nette di ricchezza mobile, ma si è lasciato andare; ed ora si sa, si sapeva, era notorio anche allora che la Società invece di lire 21 70 aveva stabilito di dare per le sue azioni lire 32 e mezzo. Bisognerà pur pagarli questi redditi quando si verranno a fare i conti col nuovo sistema. La differenza è di 3,240,000 lire all'anno, vuol dire 64 milioni di capitali, e nel 1884, che è l'anno che deve servire di norma per il riscatto, da quello che vedo anche dalla Relazione dell'onorevole Relatore, gli introiti delle Società hanno da essere aumentati. Questi nuovi guadagni bisognerà ancora pagarli.

Ecco in poche parole come io definisco la questione del riscatto.

Ora la questione dell'esercizio.

Non crediate che io voglia venire a farvi una lunga analisi di tutte le gravose condizioni che si contengono in questi capitoli.

Sono state già fatte minutamente: io non ho la capacità di farlo come hanno fatto altri, e poi stancherei troppo la vostra pazienza.

Io non prenderò che una di queste condizioni

che mi sembra gravosa e servirà di campione per tutte le altre; voglio parlare della percentuale.

Prima voglio fare però un'osservazione.

Quando un padre di famiglia, un tutore che amministra la cosa d'altri, vuol venderla o locarla, prima ne fa la preparazione e cerca di portare la cosa stessa che vuol vendere o locare al punto che non appaia al pubblico in condizione di valore minore di quello che veramente ha.

Or bene, questa preparazione è stata fatta? Non mi pare.

Io mi ricordo che anni addietro, prima ancora che si parlasse di queste convenzioni, sentiva dire, da un abile amministratore delle ferrovie, che cambiando il sistema che si aveva ereditato dalla Società dell'Alta Italia, di infelice memoria, si potevano risparmiare molti milioni, e me ne dava anche il dettaglio, che io ora non ricordo.

Gli indizi, i confronti di ciò che si spendeva nella rete subalpina, con ciò che si spende in tutte le altre reti del mondo, mi fanno credere che questo che mi diceva l'amico fosse vero.

Ora invece si era stabilito che non si potesse mutare nulla a quelle condizioni d'impianto, che aveva lasciato la Società dell'Alta Italia, Società spendereccia, e qualche cosa di più anche che spendereccia.

Dunque preparazione non se ne è fatta, a meno che non si voglia dire preparazione una misura presa che mi ha meravigliato molto, e che perciò mi permetterete, di accennare.

La dimissione od espulsione, come volete chiamarla, di due individui, del Consiglio di amministrazione dell'Alta Italia,

Si è data l'apparenza di rifare il Consiglio unicamente per espellere questi due individui.

Erano due egregie persone, l'una il Paladini, uomo dotto in varie dottrine, che era stato uno degli organizzatori delle ferrovie del Lombardo-Veneto, uomo integerrimo, quantunque avanzato negli anni, lavoratore indefesso.

L'altro l'ingegnere Tortarolo, che nomino a cagione di onore per la sua rara capacità ed eccezionale onestà; chiamato anche dalla Società del Gottardo a far parte di quella ammi-

nistrazione, non per designazione del Governo, ma per i suoi meriti.

Entrambi uomini di carattere.

Ma il carattere al giorno d'oggi viene a noia. Eppure se ne avrebbe tanto di bisogno; perciocchè abbondano gli uomini di talento, abbondano anche gli uomini onesti, nei loro affari diretti, incapaci di abusi; ma abbondano anche più gli uomini che o per debolezza di carattere, o per insipienza, o per interessi indiretti finiscono inconsciamente per diventare manutengoli. Dunque costoro furono dimessi e rimpiazzati con altre due persone, dimessi quando stava per cessare l'esercizio, e la funzione del loro impiego.

Furono dimessi e rimpiazzati da due persone, ottimi miei amici, uomini eccellentissimi, che hanno molte buone qualità, ma che in materia di ferrovie non hanno alcuna esperienza: speciale capacità, nè tecnica, nè commerciale.

Ma perchè quando proprio stava per cessare questo esercizio, furono licenziati quei due sperimentati amministratori?

Voi crederete in tali condizioni che fossero stati ladri, trovati colle mani nella cassa a rubare. No, poichè sono stati ringraziati con effusione dei servizi resi, anzi ad uno di questi poi fu proposto quasi come compenso un certo lavoro da farsi, compenso sdegnosamente rifiutato, preferendo morire di dolore per l'ingiuria patita...

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Non è vero.

Senatore CASARETTO: Non è forse morto?

Io non accuso il Ministro; i Ministri non possono vedere tutto coi propri occhi, e sono spesso obbligati a vedere cogli occhi degli altri; io non accuso il Ministro, ma la fatalità che governa certe cose.

Dunque preparazione non ne fu fatta.

Un'altra cosa che deve fare un buon padre di famiglia, un amministratore della cosa d'altri, è quella di cercare di avere la maggior concorrenza possibile: ebbene, la concorrenza nel nostro caso era facile; poichè, se si rinunciava ad avere i 265 milioni, il capitale per esercitare le ferrovie, è quasi nullo; non ci voleva forse che la garanzia da darsi al Governo, una delle solite garanzie; era facile, giacchè le entrate entrano ancor prima delle spese; ebbene, invece le trattative sono state portate in pri-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 APRILE 1885

vato, quasichè un contratto fosse una congiura. Ciò non ostante la concorrenza venne, a quel che ne dissero i giornali, e le pubblicazioni distribuite alla Camera.

Ebbene, ci fu un gruppo misto di stranieri ed italiani (precisamente come quello con cui ha trattato il Governo, poichè è notorio che questo è composto di capitale italiano e straniero); che accettava i capitolati.

Notino bene, io non la conosco questa persona, non ne ricordo nemmeno il nome, l'ho letto nelle pubblicazioni fatte al Parlamento. Questi individui dunque accettavano i capitolati, e perciò anche la nazionalità italiana del Consiglio di amministrazione. Dapprima furono tenuti a bada (come risulta da quelle pubblicazioni); poi scia inviati ad intendersi coll'altro concorrente. Ma se un padre di famiglia o un tutore conduce le cose in questo modo, che cosa ne accadrebbe?

Io ricordo di essere entrato una volta in una sala d'astà pubblica, ed ho visto in un cartello, un articolo di legge, non ne ricordo i precisi termini, ma mi è rimasto impresso, che stabiliva pene contro coloro i quali tentassero di vendere meno libera la gara con intelligenza fra i concorrenti. Al signor Ministro non è mai venuto il dubbio che questo sistema di spingere ad intendersi i diversi concorrenti, avesse incappato in questo articolo?

Veniamo alla percentuale: la percentuale è composta così: 72 e mezzo in totale per cento, per le linee principali; del quale 10 per cento al fondo di riserva, 62 e mezzo all'esercizio. Il signor Ministro, assicura che questa base è stata presa dalle spese effettive che hanno fatto le ferrovie e specialmente quelle dell'Alta Italia.

Io non lo metto in dubbio, ma non accetto questa base, perchè essa, come vi ho detto, non era preparata, ed ho motivi per credere che non vada bene. Già anni addietro, conoscendo in parte le spese esagerate, parlandone con amici, io aveva previsto che su quelle basi sarebbe surta una speculazione dannosa allo Stato; fui profeta a buon mercato. Ma pure ammessa la base, essa quindi andava vagliata poichè nelle spese entrano molte spese in conto capitale, in fondo di riserva, e spese poi di puro esercizio.

Ora, questo vagliamento, come ha detto ieri l'onorevole Finali, è difficilissimo. Il signor Ministro, lo ripeto, non può veder tutto coi suoi

occhi; egli è costretto a vedere cogli occhi degli altri e non può fare altrimenti. Egli può essere sicuro che questi vagliamenti siano stati fatti a dovere e senza idee preconcelte?

Io so che uomini tecnici competenti, di parte governativa ed avversari, hanno fatto dei calcoli ed hanno trovato che molti milioni non andavano messi tra le spese di puro esercizio; e di questi dubbî, per verità, ne ho anch'io. Il Governo in questi ultimi tempi ha dovuto fare molte spese per le ferrovie dell'Alta Italia, perchè la Società ha lasciato al Governo una eredità assai cattiva, e tra le altre cose, si facevano dei conti molto curiosi. Per esempio, tutte le opere di riparazione delle locomotive erano scritte in conto capitale, e come in aumento del valore della locomotiva stessa, la quale, allorchè diventava del tutto inservibile, raggiungeva un valore favoloso.

Il Governo non aveva, è vero, un grande interesse ad esaminare ed a vagliare accuratamente questi conti, ma bisognava bene farlo ora per stabilire le pure spese di esercizio. Per conto mio non credo che questi conti siano esatti. Gettando appena un'occhiata, giacchè non mi sono trattenuto ad esaminarla accuratamente, sulla statistica pubblicata dal Governo, ho cominciato a vedere che nel decennio precedente all'anno normale su cui si è stabilito la base, cioè precedente il 1882, si è speso per ghiaia, spesa assolutamente di esercizio, per chilometro 35 lire in media, invece nel 1882, si è speso lire 321, lo che porta una differenza di lire 1,100,000 lire in più, per quell'anno, in più della media decennale; in queste proporzioni non è più spesa di esercizio, ma di capitale, e porta due effetti, di aumentare la percentuale e di esonerare la Società dalla spesa negli anni venturi. Nel 1883 si è speso ancora il doppio; 689 per chilometro: noti bene il signor Relatore, le maggiori spese fatte nel 1883 per me non stanno niente affatto là per giustificare il 1884; io dubito del contrario.

Nei capitoli della manutenzione che riguardano e dovrebbero riguardare l'esercizio comune annuale, nel 1882 si sono spesi 3 milioni e mezzo più di quello che si sarebbe dovuto spendere secondo la media anteriore.

Dunque per me ho gran dubbio che il vagliamento non sia stato fatto bene.

Queste condizioni di cose furono ancora peg-

giorate con tutti i favori messi nelle Convenzioni, di cui in parte vi ho accennato ieri.

Un altro indizio io lo ho dal fatto di quel concorrente di cui vi ho parlato poco fa. Quel concorrente diceva che egli era convinto, e, notate, per quello che dice la pubblica voce, era anche un competente amministratore di ferrovie.

Egli stabiliva che in Italia si potevano esercitare le ferrovie al 50 per cento, come in Inghilterra; ed infatti, se noi dobbiamo pagare qualche cosa di più i carboni, questi non entrano che per una quinta parte in proporzione di ciò che entra la mano d'opera e gli stipendi. Tutti sanno che gli stipendi, la mano d'opera, in Inghilterra sono molto più cari che in Italia.

Quindi, quest'affermazione dell'inglese mi pare che sia molto ragionevole; e per dare una prova della sua convinzione egli esibiva di fare una deduzione sulle percentuali del 5 per cento e mostrava di volerla ridurre ancora quando ne fosse stato il caso.

Il 5 per cento sopra 212 milioni, equivale alla somma di lire 11,600,000 all'anno. In venti anni, con l'interesse composto, si ragguagliano 367 milioni. Se si dovesse poi andare ai 60 anni, non ve lo dico neppure, si raggiungerebbe una cifra favolosa; sarebbero quasi quattro miliardi!

Insomma io non posso procedere che per induzione, ma abbiamo degli indizi colossali. Per esempio, la rete subalpina esercitava il 46 $\frac{1}{2}$ circa; la Società del Gottardo è rete di montagna, anzi è rete di Alpi, il che porta una grande differenza, ed esercita al 48 per cento, e noi dobbiamo esercitare al 72 $\frac{1}{2}$? perchè vi comprendo per paragonare cose eguali il fondo di riserva. Il Governo, francese coi suoi contratti con l'Est-Algeria ha stabilito che quando la rete arrivi al prodotto di 20,000 lire si dovrà calcolare le spese di esercizio in ragione del 52 per cento, e noi che invece di 20 ne abbiamo 27,000 lire per chilometro, dovremmo calcolare il 72 per cento? Ma la differenza è enorme!

Io ho qui un libro che credo sia ufficiale, perchè non trovasi in commercio, intitolato: *Elementi per una statistica delle strade ferrate*, pubblicato da due ufficiali superiori delle ferrovie dell'Alta Italia a Roma, coi tipi della tipografia del Ministero delle Finanze, anno 1880. Questo libro dà minutamente tutti gli introiti

e tutte le spese delle ferrovie europee e le fonti ufficiali da cui furono cavate.

Io ne ho fatto un estratto ed ho trovato che sopra 152,000 chilometri di strade ferrate, con un prodotto medio di 39,000 lire circa, si ha una percentuale di 55.80. Ho poi fatto da queste un estratto di quelle che più si assomigliano alle nostre; sono:

	Chilom.	Prodotto	Percentuale
Unione Ferroviaria Germanica	50,000	33,000	55.25
Austria-Ungheria	17,000	33,000	50.70
Bavaresi	3,600	27,000	62.60
Midi, in Francia	2,100	36,000	45.60
Württemberg (Esercizio di Stato)	1,300	25.8	53.23
Svizzera	2,500	24.1	59.50
Orleans, seconda rete	2,400	18.6	52.87
	78,900	Media 31,000	54 $\frac{1}{3}$

In media dunque 54 $\frac{1}{3}$ di percentuale, e noi stabiliamo il 72 $\frac{1}{2}$!

Ho fatto anche un estratto di quelle reti che somigliano piuttosto alle Sicule, ed ho questo risultato:

	Chilom.	Prodotto	Percentuale
In Danimarca	1,157	11,267	64.23
Paris-Lyon, M. ^o , 2 ^a rete	1,345	16,665	67.80
Meklemburghesi	321	17,493	48.10
Francesi, di Stato (secondo il <i>Débats</i>).	1,621	9,640	77.14
Suddette (secondo il Relatore in anno più vicino)	2,378	12,490	77.50

Infine il contratto del Governo francese col l'Est-Algeria, quando il prodotto arriva a lire 14,000, accorda la percentuale del 60 %; e noi stabiliamo invece il 97 %. È enorme!

Ora, con questi esempi, come volete un voto tranquillo? Osservate la fase curiosa che percorrono le nostre percentuali. Quando si tratta di applicare la percentuale alle due grandi reti, che hanno 27 mila lire di prodotto iniziale, si tratta di applicarla solamentè nell'interesse della Società. Più è alta, e meglio è per loro.

Ebbene, si calcola fra le due divisioni della percentuale il 72 $\frac{1}{2}$. Quando poi si tratta di applicarla per il riscatto eventuale delle ferrovie Meridionali, e quindi a loro danno, e a vantaggio dello Stato, allora le cose cambiano.

Voi crederete che le ferrovie Meridionali, avendo solo circa 16 mila lire di prodotto chi-

lometrico, mentre le altre reti ne hanno 27, certo crederete che la percentuale di 72 $\frac{1}{2}$ sarà cresciuta di molto? (perchè voi sapete che la percentuale cresce in ragione della diminuzione del prodotto lordo). Invece no! Che volete? Quasi per incanto la percentuale in questo caso diventa piccina! Diventa il 68 %. È curioso!

Vediamo ora come si comporta colla rete Sicula!

Qui nuovamente si tratta di applicarla a favore della Società e contro il Governo.

Le Sicule hanno due mila lire chilometriche di meno che le Meridionali; è giusto quindi che si calcoli la percentuale alquanto di più che per la rete Meridionale; ma la differenza di prodotto è poca; quindi al massimo il 2 % di più, cioè il 70.0%! Ma no! Invece, di nuovo, come per incanto, la percentuale si fa grande, giganteggia, è il 97 %.

Tre per cento di elemosina al Governo che saran presto assorbiti dalle altre parti del contratto.

È un giuoco ameno, o Signori! Ma i contribuenti lo troveranno noioso.

Insomma quando in tutto il mondo si esercitano le reti ferroviarie nelle migliori condizioni, in Italia solo non si saprà esercitare le più grandi reti che al 72 $\frac{1}{2}$ per cento, ed al 97 le minori? Ma Signori, non vi basta avere proclamato la incapacità del Governo, voi volete proclamare avanti al mondo l'incapacità della razza italiana? Avrà ragione il signor Ministro, i suoi conti saranno ben fatti; non dubito certamente, ad ogni modo, delle sue intenzioni, ma il pubblico lo crederà davanti a questi fatti? Signori, le apparenze contrarie sono troppo numerose, sono troppo stringenti; la fede è difficile; per credere ci vorrebbe la fede miracolosa, di quelle che trasportano le montagne, ma la fede è un dono di Dio; io vi confesso il mio peccato: manco di fede, ed io credo che il popolo in queste cose sia un poco incredulo anche lui. Non crederanno? Ebbene, ciò basta politicamente. È la condanna della legge, perchè un Governo deve essere creduto.

Veniamo ora agli appalti.

Si sussurra nelle Borse un motto, se volete, triviale, ma significativo; si dice: Il buono dell'affare non sta tanto nell'esercizio, quanto nelle costruzioni; io lo traduco in linguaggio parla-

mentare. Il danno dello Stato, a mio modo di vedere, è uguale dappertutto.

Io veramente credeva che il Governo oramai fosse sazio di questi grandi appalti, che si danno molte volte a persone non tecniche e che quindi non li imprendono che per farvi sopra l'aggiotaggio, giacchè l'esperienza ha dimostrato che se questi grandi appalti vanno bene, chi li ha intrapresi intasca il vantaggio, mentre se vanno male, chi paga è il Governo.

Informino le ferrovie Liguri, le quali, date in appalto à forfait per circa cento milioni, si temeva che coloro che l'avevano prese in appalto dovessero rovinarsi, ed invece hanno finito per guadagnarci; e il Governo sapete quanto ci ha aggiunto, quanto ha pagato di più? Circa 70 milioni sopra 100.

Tutte le altre grandi imprese sono finite ugualmente. Credevo quindi che il Governo fosse sazio, tanto più dopo che questo genere di imprese fu stigmatizzato con parole di fuoco da uomini autorevolissimi e magistrati che avevano potuto vederci bene addentro; dopochè ha lasciato tante pagine dolorose sui nostri bilanci, credevo, ripeto, che il Governo fosse sazio; ma no, Signori, dopo il pasto aveva più fame di pria.

Se prima si andava a centinaia di milioni, ora si va a miliardi.

Non so preciso questi appalti a quanto ammonteranno, ma credo a un miliardo e mezzo o due.

Ma insomma che cosa vi si domanda?

Vi si domanda la facoltà di dare in costruzione le ferrovie che abbiamo già votato negli anni indietro e che stiamo votando adesso in due modi.

Il primo modo è in commissione. Il Governo fa fare gli studi dalla Società stessa, poi le dà il vantaggio di eseguirli per conto del Governo.

È un po' strana veramente questa abdicazione che fa il Governo del suo ufficio in mano dei privati. Privati, ancora pazienza; un privato può ispirare una fiducia personale eccezionale, quantunque la legge debba essere sempre impersonale in ogni tempo.

Ma pazienza; ma qui si tratta di Società anonime. Queste Società non hanno personalità vera, sono enti morali nei quali gli uomini da cui sono amministrati, variano da un giorno all'altro.

Dunque non è il caso di parlare di fiducia personale. Non è stabilito quale commissione si dovrà pagare per questo lavoro.

Che lo vogliono fare per niente?

Ma allora io mi appiglierei al proverbio: « Da largo partito guardimi Iddio ».

Per niente non si fa niente.

Sarà uno per cento? Ebbene, saranno 15 milioni o 20. Sarà 10 per cento? e allora saranno 150 milioni; saranno 200 milioni. Insomma è una cifra ignota; non si sa quanto.

Al centinaio di milioni non ci si bada. L'altro sistema è a prezzo fatto, cioè a dire: le Società fanno gli studi; su questi studi si dà loro l'appalto a prezzo fatto, a cottimo, della costruzione.

È un po' strano dare degli appalti sopra i prezzi e sopra gli studi fatti dalle Società stesse appaltatrici.

Ma io vedo dai documenti che ci ha presentati il Governo, che gli appalti dati in dettaglio per asta, hanno dato il 20 % di ribasso. Ora invece si dà a cottimo senza metterli all'asta. Il 20 % sopra un miliardo e mezzo saranno 300 milioni, sopra 2 miliardi saranno 400 milioni. È un regalo principesco. Ne saranno contenti i contribuenti? Ma questo non è niente. Quest'asta che ha dato il 20 % di vantaggio, di ribasso, era stata fatta sopra studi fatti da impiegati del Governo, i quali non avevano nessun interesse a fare gli studi esagerati; al contrario, avevano interesse a farli in modo che fossero giusti per non parere di non conoscere il loro mestiere, ed erano incorruttibili perchè ignoravano quale sarebbe stata la ditta appaltatrice.

Qui la cosa cambia; gli studi sono fatti dagli interessati. Qui si dirà: vi è il Consiglio superiore dei lavori pubblici che fa il controllo.

Il Consiglio sta in Roma e non può vedere con i suoi occhi; forse mauderà sul luogo degli impiegati subalterni ad esaminare e controllare, poichè il Consiglio superiore controlla ed esamina le materie sopra i dettagli che gli possono essere forniti.

Ora l'esame sui luoghi deve versare su moltissime cose: vedere se il tracciato della linea è fatto nell'interesse di chi deve costruirla ed esercitarla, o nell'interesse del proprietario Governo; vedere ed esaminare la natura delle rocce e dei terreni, il costo della mano d'opera; verificare le misure, ed un'altra quantità di

dettagli tali che credo sarebbe più presto fatto, se i progetti fossero compilati dal Governo.

Son convinto che sia più difficile e lungo controllare che fare, quando non si voglia un controllo *pro forma*; anzi, per me, non temo di dire che il controllo efficace è impossibile.

Ora aggiungete che l'impiegato mandato sul luogo conosce già chi è l'impresario, e potrete a fronte un impiegato a due o tre mila lire di stipendio, con due miliardi?; la lotta non è pari: Cristo non volle esser tentato!

Qui si domanda adunque un voto di fiducia illimitata al Governo che dia e dispensi tutti questi appalti, questi lavori a trattative private.

I Ministri non possono esaminare questa farragine di affari da loro stessi: devono fidarsi; fra i consiglieri del Ministro non è possibile che si infilti qualche uomo indettato?

Ma, in ogni caso, a chi questa sterminata fiducia?

Al Ministero Depretis, forse? Ma se io guardo la media della vita ministeriale in Italia, io dovrei quasi dire, che il Ministero presente è in fin di vita; ha resistito tetragono a questa legge colossale, è vero, ma se io guardo i precedenti delle cadute ministeriali, io, senza essere profeta, nè figlio di profeta, potrei dirvi, che forse fra non molto potrà cadere per un nonnulla, ed intanto la legge rimane in vita da eseguirsi per 10 anni, e forse più. A chi date voi dunque la vostra fiducia?

Io non lo so, voi non lo sapete; dunque la date all'ignoto; forse a taluno, che se ora si presentasse su quei banchi, gli dareste un voto di sfiducia.

Esiste una legge fondamentale, impersonale, diffidente come devono esserlo tutte le leggi, la quale stabilisce, che, quando una spesa arriva a 10 mila lire deve essere messa all'asta; e noi abbandoneremo due miliardi all'ignoto, ad un controllo impossibile, alla corruzione forse di qualche impiegato subalterno? E la legge continuerà a stabilire, che 10 mila lire di spesa devono essere messe all'asta; legge ironica!

Signori, pensate che l'Italia, fra tutti i paesi civili, è il più gravemente tassato; pensate che anche dopo le ultime catastrofi toccate alla Francia, il contribuente francese, secondo accurati lavori fatti, paga appena il quarto di ciò che paga il contribuente italiano a ragione di reddito. Pensate ai seimila contribuenti che

tutti gli anni vengono espropriati perchè impotenti a pagare le imposte; pensate che l'agente delle tasse, in questa condizione di cose, è il più efficace apostolo dei partiti sovversivi, e di quei partiti che contradicendo alle leggi della natura, che sono leggi di Dio, meditano lo smembramento della patria; pensate che il denaro dei contribuenti male speso, porta sventura!

Ora io vorrei parlare ancora di una questione pregiudiziale, che forse avrei fatto meglio a toccare da principio.

Questa legge, come ora si dice, è un *omnibus*, un *omnibus* gigantesco, però ben fatto e armonico, perchè tutte le membra sono gigantesche.

Ma questo genere di leggi io lo credo contrario allo spirito dello Statuto, il quale vuole che le leggi siano discussé e votate il più separatamente che sia possibile, per lasciare la maggior libertà di voto. Qui invece lo spirito di chi deve votare è conturbato; esso è messo nel bivio o di respingere una legge buona o di votarla, ma al patto mefistofelico di votarne anche una cattiva. L'onorevole Depretis, anni addietro, innanzi ad un *omnibus* di questa fatta, ma rimpetto al presente *omnibus*, nano, e mancante di qualche membro, si dimise indispettito da Deputato, fece una protesta, se ne appellò agli elettori, e gli elettori gli han fatto ragione. Io, più calmo di Depretis, non mi dimetterò, ma vi confesso che, sazio da gran tempo di questo genere di leggi, mi sono fatto una promessa: *omnibus* non votarne mai. Del resto, a che scopo quest'*omnibus*?

Ve lo ha detto anticipatamente nella sua protesta, con ammirevole sincerità, l'onorevole Depretis stesso. *Lo scopo è di riunire tanti interessi particolari, da esercitare tale pressione, tale violenza morale da far sì che una legge la quale in altro modo sarebbe respinta, venga invece approvata; giacchè a detta dell'on. Depretis stesso, le leggi buone non hanno bisogno di questi sotterfugi.*

Ecco lo scopo. Esso sarà buono; io per me non lo credo. Io so che i contratti che si conchiudono per violenze o per pressioni la legge civile li annulla; la legge penale li condanna, e sotto la pressione il mio sentimento, il mio orgoglio di gentiluomo si ribella; e grido: Non firmo! E qui la pressione c'è, pressione enorme,

o Signori. Voi sapete come in Italia disgraziatamente i Comuni e le Provincie per avere un piccolo beneficio qualunque non badano ai sacrifici enormi dello Stato, e gli incauti non pensano che la rovina di tutti ricade sui singoli, essi sperano nella rovina comune di ricavarne un brandello migliore.

Questa tendenza sarà la rovina d'Italia, se non vi si pone un rimedio, e qui invece si surrecita questo istinto antipatriottico. Qui c'è la pressione; 100 milioni di cui si esonerano le Provincie ed i Comuni; strade ferrate da farsi in 23 anni, invece si fanno in dieci; mille chilometri di ferrovie nuove che non si sa a chi toccheranno; fatte brillare come un quaterno al lotto che tutti sperano di guadagnare e via discorrendo. Sotto questa pressione, credete voi che i Deputati delle provincie e della nazione possano votare liberamente? Io non lo credo.

Questa questione delle pressioni specialmente in materia di contratti è per me così delicata che io non vorrei (sarà un mio errore) che in materia di contratti si mettesse mai neppure la questione ministeriale; perchè come già diceva l'onorevole Depretis, i contratti buoni non abbisognano di questi artifizii. Le questioni finanziarie, le questioni specialmente che riguardano i contratti, vogliono essere esaminate a mente serena, e dove si mette la questione ministeriale sorge la questione di partito che annebbia ogni serenità.

Ma la questione per me è molto più alta ancora. Ogni contratto, voi lo sapete per esperienza, qualunque sia, anche il più lindo, il più utile, ingenera inevitabili sospetti; e l'uomo di Stato non può fuggiare lui la natura umana, deve pigliarla come è, non come dovrebbe essere.

Se in questi contratti vi sono delle clausole dubbie, incerte, i sospetti ingigantiscono; e se si mette la pressione ministeriale i sospetti si avvelenano.

Orbene, io ho sempre stimato che, se per un individuo, più che parere, è necessario essere onesto, per un uomo di Stato, per un Governo, più che esserlo, è necessario parerlo...

(*Rumori. Mormorii.*)

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici.* Io non divido questa opinione.

Senatore CASARETTO.... Sì, o Signori, lo ri-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 APRILE 1885

peto: per un Governo, più che essere onesto, è necessario parerlo, e vi dirò le ragioni.

Poco male, o Signori, può fare un Ministro corrotto; può portare un danno materiale di dieci, venti, trenta milioni, non importa; ne renderà conto a Dio, è male materiale, è limitato, si può riparare; ma il male morale del sospetto che nasce nel pubblico, è immenso; e la più grande disgrazia che possa accadere ad un popolo è quella appunto di avere un Governo sospetto.

Imperocchè, quando il Governo è sospetto - a torto od a ragione, non importa, chè bisogna guardare ai fatti esterni e non alle intime cose - le ingordigie si risvegliano, gli esempi che vengono dall'alto si diffondono rapidamente al basso, gli affaristi si scuotono, il Governo è circuito, la nazione, o meglio la classe dirigente della nazione si corrompe; e nelle plebi si genera il disprezzo della classe dirigente, precursore della rivolta; in una parola tutta la nazione si corrompe.

Ora voi sapete, e la storia ce lo insegna, che le nazioni sono risorte molte volte dalle catastrofi militari; dalla corruzione mai o quasi mai. Roma risorse dalle rovine dei Galli, risorse dalla guerra ventenne di Annibale, risorse da Canne; ma il suo decadimento in mezzo ai suoi trionfi era segnato; lento, perchè senza rivali, ma continuato senza ritorno, fin da quel giorno in cui Giugurta potè cacciarle in faccia il famoso motto, pronostico della sua vendetta: *Omnia Romae vendibilia sunt*.

Io vi parlerò ancora per poco di politica e poi ho finito.

Io ho sentito esprimere nel Parlamento una opinione, e ripeterla in tutti i crocchi politici. Si dice: questa legge la stimiamo cattiva, ma la votiamo nell'interesse del partito, poichè vogliamo fondare un grande partito.

Ma dunque i grandi interessi della patria, morali e materiali, hanno da essere sottoposti agli interessi di partito o ai gruppi di partito, che quasi non hanno ragione di essere in Italia, a tal punto che il popolo quasi non sa distinguere, tanto sono poche le differenze?

Si vuole fondare un gran partito sopra un contratto! Ma dunque i programmi dei partiti in Italia non si fondano più sugli alti ideali della politica, sui grandi problemi della finanza, sui grandi problemi della buona amministra-

zione, che portano nel loro seno tanta parte dei destini della patria?

No, si fondano sopra un contratto; e quale contratto! Triste e di male augurio è questo altare su cui si vuole giurare il patto!

I grandi interessi morali e materiali della patria non sono vittime gradite agli Dei!

Io so, o Signori, che tratto una causa vinta; ma io piccolo, mi conforto nel pensiero di un grande: *Victrix causa Diis placuit, sed victa Catoni*.

Io mi conforto nel pensiero che se sventura verrà, i miei figli non avranno il dolore di leggere nelle pagine di questa legge il nome del loro padre. (*Mormorio*).

Signori! Siete voi conservatori, intelligenti, liberali, che sanno prevedere e provvedere senza studio nè di casta, nè di parte?

Ebbene, se tali voi siete, votate contro questa legge, perchè una legge pericolosa per la sicurezza dello Stato; disastrosa per le finanze dello Stato, disastrosa per tutta l'economia nazionale; una legge incitatrice degli appetiti dissolventi dei Municipi, eccitatrice delle ingordigie dell'affarismo, disseminatrice presso le plebi, di disprezzo verso la classe dirigente, in fine una legge rivoluzionaria come questa in Italia non fu votata mai; ed io prego Iddio che questa legge non sia il Waterloo economico della nazione italiana, e non sia il Waterloo politico delle classi dirigenti d'Italia! Io abbandono la legge alle vostre serie meditazioni!

Giuramento del Senatore Marchese Gaetano Gravina di S. Elisabetta.

PRESIDENTE. Trovandosi presente nelle sale del Senato il nuovo Senatore Marchese Gaetano Gravina di Santa Elisabetta, i cui titoli furono prima d'ora convalidati, prego i signori Senatori Marchese Luigi Gravina e Marchese di Sant'Alfano di volerlo introdurre nell'Aula.

(Introdotta nell'Aula, presta giuramento nella consueta formola).

PRESIDENTE. Do atto al signor Senatore Gaetano Gravina di Santa Elisabetta del prestato giuramento, e lo proclamo Senatore del Regno ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. La parola è al signor Senatore Majorana-Calatabiano.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Mi rincresce, onorevoli signori Senatori, di prendere la parola dopo che un valentissimo oratore ha parlato nel senso della reiezione della legge, nel qual senso sono pur io costretto di parlare. Avrei desiderato che qualcheduno dei molti onorevoli Colleghi, i quali appoggiano la legge, avesse portato nuovi lumi in sostegno di essa, affinché a mia volta io avessi potuto modificare, o tentare di modificare, qualche considerazione, o meglio rafforzare le mie.

Ma mi valgo del mio turno, e colla massima possibile brevità, svolgerò intorno all'assai vasto e complesso argomento che ci occupa, le mie idee.

Quando, in ragione composta del voto della Camera elettiva, delle proposte del Ministero, del voto degli Uffici del Senato, di quello unanime dell'Ufficio Centrale, si è presentato alla discussione ed ai voti nostri il grave tema, a me è parso che al Senato si volesse indicare il modo di soluzione, in nome del principio di autorità.

Poche leggi, infatti, non dirò così gravi - chè gravi come questa in esame, credo, non ce ne siano state mai da che Italia è - ma molto meno complicate, ed implicantì questioni assai meno importanti; poche leggi, dico, ebbero così rara fortuna di incontrare modificazioni così lievi nella Rappresentanza popolare, così concorde voto di maggioranza negli Uffici del Senato, così unanimi suffragi nella sua eletta e numerosa Commissione.

Di certo il principio di autorità, se qualche volta si è mostrato potente, in questa si rivela potentissimo.

E, quantunque in ogni cosa nella quale è mio diritto l'arbitrio, mio dovere la buona scelta, io sia, per istinto, educazione, abitudine, poco benigno verso il principio di autorità; pure mi vi arrenderei, se vedessi qualcheduno, o qualche ente, degno d'ispirare piena fiducia, risoluto e convinto nell'assumere, con intera ed illuminata cognizione di causa, tutta la responsabilità della legge che siamo invitati a votare.

E di vero, si lascerà forse imporre il Senato dal voto della Camera elettiva?

Ma chi tra voi, o Signori, ignora quello che sia avvenuto alla Camera prima del voto finale,

e con quale esiguo numero di suffragi l'urna vi abbia salutato la legge?

Ponendo attenzione a quanto si fece palese nello studio degli Uffici della Camera, nella scelta dei Commissari, nei lavori e deliberati della Commissione, nella lunghissima discussione, non si può non riconoscere in tutto ciò che l'urna contradisse a molte cose, e a non poche tolse l'apparente valore.

È ben vero, in fatti, che voti palesi molto più importanti per numero, furon dati in corso della discussione; ma cotesti voti riguardavano qualche punto della questione, ed erano apertamente dominati dalla eterna e perigliosa questione di fiducia.

Il termometro del valore morale della legge sta adunque nel voto finale.

Ma una scarsissima maggioranza in una legge così importante, ammasso anzi di tante leggi, varrà a permettere al Senato di riposare tranquillo sulla responsabilità assunta dalla Camera elettiva?

Io credo che, pur ispirandomi al principio di autorità, il fatto della Camera mi direbbe poco; se non pure si debba giudicare che la forte e numerosa opposizione della Camera elettiva, in questa non riuscita vincitrice, avesse fatto assegnamento su una qualche azione riparatrice della Camera vitalizia.

Sarebbe in ogni modo ancora meno male, se il Senato si trovasse a fronte di un Ministero che avesse assunto nel più largo significato della voce, tutta la responsabilità della legge: ma neppur questo, per le parti sostanziali di essa, è seguito.

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, di fatti, a proposito dell'abbandonato riscatto delle Meridionali, secondo la legge del 23 luglio 1881, ci dice: Che cosa volete? Sono venuto così tardi al Ministero, che, prima ancora di avvedermi se avessi modo, e fossi in tempo, di provvedere, questo mi è sparito. È una fatalità di eventi; non potei fare altrimenti: peraltro al riscatto si è provveduto colle Convenzioni di esercizio differendolo ad altro tempo, sebbene per una somma capitale di molto maggiore; ed intanto ho consentito che si accresca di parecchi milioni l'annuale canone delle Meridionali.

Onde è chiaro che il Ministero non assume la responsabilità di quel grande aggravio; e

dimenticando che lo fa gravissimo e reale in presente e in futuro, intanto crede di mettere al coperto la propria responsabilità, incolpandone la fatalità degli eventi ministeriali!

Quanto al gravissimo obbietto delle tariffe, il Governo pur declina, quasi, la sua responsabilità: di fatti osserva che quelle delle convenzioni non sono altro che le tariffe presentate e annesse al progetto del già Ministro Baccarini.

Io le ho accettate, dice l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, tali e quali come le ho trovate; e me ne sono valso per i contratti. Le particolarità di questi, gli elementi erano stati studiati precedentemente; io ne ho accettato le conclusioni, vagliate già dai miei predecessori, accettate in specie dall'onorevole Baccarini: ora, conchiude il Ministro, secondo quelle conclusioni, i patti contenuti nelle Convenzioni sono i migliori.

Ma, infine, domando io: se al Ministero avessimo l'onorevole Baccarini e coloro che lo precedettero, perchè il lavoro rimonta al 1876, da quando cioè avvenne il riscatto; un po' di conforto la Camera vitalizza l'avrebbe, vedendo la continuità dei fatti e la indiscutibilità e responsabilità di coloro che li vagliarono e giudicarono: invece, avendo a fronte solo l'onorevole Genala, ed egli protestandosi quasi straniero agli studi ed alle conclusioni antecedenti, non potremo dire che egli, dalla responsabilità legale infuori, si possa giudicare autore convinto e con piena morale responsabilità, del fatto che ha solamente accettato.

Gli Uffici del Senato, e più tardi l'Ufficio Centrale si sono ispirati all'opportunità politica della legge; e han preso le *risoluzioni che convengono al momento presente* (parole della Relazione), per le quali non si può fare a meno di subire la legge. E così non se ne è fatto, e nemmeno si è preteso di farne, uno studio esatto, completo, per quanto io riconosca che, in alcuni particolari subalterni, questo sia stato diligentissimo ed anche a me sia riuscito convincente.

Invece poi di apportare il minimo emendamento, l'Ufficio Centrale si contenta di alcune esortazioni e di ordini del giorno, bastandogli per l'approvazione pura e semplice della legge l'invocata opportunità, l'alta convenienza politica!

Ma il Senato per lo meno sarebbe in diritto e,

vorrei trovarmi in errore, in dovere, di esigere spiegazioni di questo concetto di alta opportunità politica. Ebbene, la Relazione dell'Ufficio Centrale, e, per quanto rammento, anche l'Ufficio del quale io feci parte, non hanno nemmeno tentata la spiegazione di quelle parole.

Ora, come si può chiedere il voto affermativo per una legge, quando manca chi ne assuma, non la responsabilità meramente legale, ma quella ben pure d'ordine morale, dicendosi pienamente illuminato e convinto dei principî ai quali la legge è informata; dicendosi sostenitore, o altrimenti rispondendo della veracità, dell'esattezza, dell'imparzialità di tutti gli accertamenti e dei calcoli sui quali sono fondate le Convenzioni e quindi la legge; assumendo piena responsabilità, per intera conoscenza di causa, per pienezza d'illuminata volontà, per armonia ed efficacia di atti?

D'altra parte, se vogliamo appagarci dell'apparenza, le Convenzioni non dovrebbero riuscire quella cattiva cosa che molti dicono e che io penso che sia.

L'Italia, a giudicare dall'entità delle spese e dalla loro qualità, deve versare in condizioni di grande felicità! Se tornassero al mondo coloro i quali furono testimoni delle difficoltà della vita dello Stato sino a molto meno di dieci anni fa, che cosa penserebbero essi delle larghezze presenti? Se poi ci trasportiamo colla fantasia ad un ventennio avvenire, quando i maggiori effetti della scarsa presente previdenza saranno fatalmente palesi, che cosa presagiremo dovrebbe esser detto di noi?

Che pensare di tante decine, di centinaia di milioni (non parlo delle Convenzioni) spese o impegnate in costruzioni delle quali non si conoscerà nè si conosce l'utilità e l'importanza, riuscite o che riusciranno interamente sterili; e di altre, spese o impegnate in opere di lusso, in beneficenza, in sovvenzioni? Che dire delle surrogazioni della responsabilità dello Stato alle singole responsabilità personali o locali, dell'assicurazione quasi degl'infortuni privati a danno dei più sfortunati che sono i contribuenti? Che dire poi quando, giusto sullo scorcio del 1884, mutando di punto in bianco la politica sostenuta in quest'Aula fino al maggio dello stesso anno, ci eleviamo non a teorici propugnatori, ma a materiali fattori di colonie poli-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 APRILE 1885

tiche? Ma sotto questo aspetto in ispecie, è inutile ch'io lo rilevi, il sistema coloniale, dovrebbe da tutti riconoscersi, va incontro a rischi indefiniti e indefinibili.

Se vediamo, d'altra parte, quale grande maggioranza appoggia - ed io ne sono lietissimo - quel valente timoniere dello Stato (*accennando al Presidente del Consiglio*); se vediamo la grande eco che di cotesta maggioranza si ripercuote in Senato; se vediamo che, pur a canto di tanto spendere, e di così subito imbrancarsi in arrischiate e pericolose imprese, si promettono disgravi d'imposte attuali: allora da così liete e concordi apparenze sono indotto a pensare si debba se non essere certi, almeno ci sia da sperare che molto bene anche ne dovrà venire dalle Convenzioni che discutiamo; chè non sarebbe ammissibile il sospetto che le nuove felicità, appunto dovute all'armonico svolgimento della cosa pubblica fra noi, dai medesimi fattori e fautori del bene, potessero minimamente volersi compromettere!

Eppure non sono capace di scacciare i miei dubbj contro le Convenzioni e la legge che discutiamo. Quando penso infatti che, allato del molto oro chè appare, sorge, circola perigliosa l'agitazione sociale, il malcontento, il danno dei lavoratori di campagna, dei proprietari dei terreni, degli operai, degli industriali, dei commercianti e degli speculatori; mi nasce allora il sospetto della discutibilità della via in cui ci siamo posti; e temo di trovarmi in una fantasmagoria dietro la quale non è l'oro auspicato, sono anzi moltissimi reali e legittimi bisogni insoddisfatti, angustie create dall'erroneo andamento delle funzioni dello Stato, perigli del suo bilancio e del suo credito, minaccia di ulteriori aggravii, almeno sotto forma d'indefinito aumento del debito pubblico. È di tale stato di cose potrebbe essere causa d'ulteriore fatale peggioramento, io giudico, l'accoglienza della legge che discutiamo.

In tale condizione dell'animo mio, in me è stata piena, assoluta e dolorosa la convinzione essere non che diritto, pur dovere solenne del Senato di andare in fondo alla questione, e non arrendersi al principio di autorità.

Io peraltro provvederò a quanto m'impone l'altissimo ufficio, anche in relazione alle isti-

tuzioni, ed all'interesse del paese, tentando di esporre il mio giudizio sul grave tema odierno.

Non creda però il Senato che io voglia affrontare tutto ed ogni singolo aspetto del grave problema; io lo sfiorerò per sommi capi, su molti punti anzi sorvolerò affatto.

Ma affinchè non mi si dia la taccia, di certo non meritata, di contraddizione, e non mi si creda amico in principio, o tollerante incondizionato nella pratica, dell'esercizio di Stato; io dichiaro che la mia teorica fu, è, e sarà in favore dell'esercizio privato. Però vuolsi soggiungere che non è questione di principio quella che in quest'Aula divide oggi i più dai pochissimi, ai quali io appartengo; è questione di mero fatto, non dominato, anzi contraddetto, da ogni principio.

La questione di principio, secondo me, nel caso presente è esclusivamente accademica; e chi accetta la legge, a qualsiasi scuola appartenga, può fin d'ora dichiararsi sconfitto nei suoi opinamenti teoretici.

Le condizioni di fatto per i rapporti dello Stato colle Società ferroviarie, non sono quelle del 1876. La quantità e l'importanza delle strade non sono quelle. L'indole, e l'estensione delle costruzioni, la gravità degli impegni assunti per le molte migliaia di chilometri ancora da costruire, i fatti svariati seguiti in proposito, ha tutto creato uno stato di cose affatto diverso da quello del 1876.

Quindi io nego che si possano riprodurre a capello gli argomenti che determinarono il voto politico del 18 marzo 1876. Non mi pare che la legge in quell'anno stesso votata, sia quella che abbia ad avere senz'altro piena esecuzione; e tanto più non mi pare, inquantochè e il 18 marzo e la legge dell'anno 1876, furono sostanzialmente modificati in virtù della legge del 1878, che ordinò l'inchiesta; e tanto più non mi pare, perchè si apportò benanco una notevolissima modificazione allo stato di cose antecedenti, dalla legge di costruzioni del 1879, e da altre leggi susseguenti.

Ma aggiungo che nel caso pratico a me riesce della massima evidenza il concetto che non versiamo nell'ipotesi dell'esercizio governativo secondo la scienza; nè in quello preluato dagli antecedenti parlamentari, per la pratica, in Italia.

Io non ho bisogno di riconfermare come riesca indiscutibile l'essenza monopolistica delle concessioni che vengono a farsi colle Convenzioni che ci sono presentate: dirò solamente che quanto di costoso, di cattivo, di sterile dell'autoritarismo vi possa essere nell'esercizio di Stato; quanto vi ha di egoistico, di gravoso, di cattivo, di nocevole nell'esercizio privato: tutto ciò, in danno della finanza dello Stato e dell'azienda del paese, si raccoglie in queste Convenzioni. Ond'è, secondo me, una vera ironia battezzare i contratti quale omaggio al principio dell'industria privata. Ed è una vera ironia l'asserire che colle Convenzioni è sconfitto l'autoritarismo.

Di fatti, per accennare a qualche punto, dove troveremo nelle varie sue mansioni la responsabilità del Governo, dove quella delle Società? Dove la libertà delle medesime, la garanzia della minima spesa e della bontà del loro servizio, dove la loro concorrenza nell'esercizio?

D'altra parte, come potrebbe esser mai compatibile l'esercizio privato con l'unificazione delle tariffe?

Ne dico una sola.

In un grande paese, vario per posizione geografica, diverso per condizione economica, diversissimo per consuetudini, per forze, per movimento di uomini, di merci, in cotesto paese come si può costringere l'industria privata ad unificare le tariffe, senza autorizzarla a rovesciare ogni maniera di sue perdite o d'inazione, sulle spalle delle finanze dello Stato e dell'economia nazionale?

Il principio di unificazione, è solo ammissibile nell'ipotesi di un largo socialismo di Stato, quando cioè, a spese del contribuente, il Governo, esercitando la sua autorità e assumendone tutta la responsabilità, s'impegna di distruggere le ineguaglianze dei redditi delle varie linee ferroviarie, le abbassi (mettendone tutto il carico sul bilancio dello Stato) tutte quante al livello della linea o del tronco più improduttivo, cui solo dal bassissimo prezzo, appena remuneratore delle spese, si può dar una qualche vita.

È forse codesto che potevasi fare, e fu fatto con le Convenzioni? Ne discorrerò più sotto.

Non entro nell'esame di tutto il merito delle Convenzioni.

Molto è stato detto.

Io farò precipue avvertenze su due punti: 1° la percentuale; 2° le tariffe.

E chiedo: è vero, sì o no, che la teoria dell'esercizio privato si fonda principalmente sulla realizzazione a pro dello Stato concedente, dell'economia della spesa?

Mi pare indiscutibile cotesto principio; imperocchè, se fosse vero che il 20, il 25 per cento di spese di esercizio si sciupino dalle Società private, come si presume che vengano sciupate, e di fatti in gran parte si sciupano dallo Stato quando egli è esercente; io non vedo in che consisterebbe la grande utilità che si crede di trovare nell'affidare le strade all'esercizio privato.

D'altra parte, se le Società risparmiano, e devono di certo risparmiare, una parte notevole delle spese di esercizio, rispetto a quello che farebbe lo Stato al loro posto; i calcoli per determinare la percentuale, si sarebbero dovuti fare sulle spese effettive delle industrie private, non su quelle dell'esercizio di Stato. Ma se invece tutti i calcoli sono fondati sulla spesa passata: domando io, forse gli esercenti attuali, Governo compreso, erano modelli di buon esercizio, di attività libera e meramente privata?

Indiscutibilmente gli esercenti attuali erano o assicurati dallo Stato o in servizio dello Stato.

Ma se si ammette che, sotto l'industria privata, si abbia a conseguire una grande economia, domando ancora: come si può dire che sia sperimentale la risultante della percentuale, se lo esperimento non solo non è fatto, ma era impossibile che si facesse?

Secondo argomento, e chiudo.

Ma il mondo degli affari ne sa infinitamente più di tutti i Parlamenti.

Io riconosco il bisogno che il compenso agli oneri delle Società debba essere equo, sufficiente; perchè non si può pretendere che si danneggi e si rovini l'industria privata delle Società che l'esercitano; chè il loro è, in qualche modo, danno dello Stato, e indirettamente di tutta la convivenza. Ma se l'industria privata deve essere onestamente e abbastanza remunerata; se le Convenzioni assicurano un ragionevole equilibrio negli interessi dello Stato e in quelli delle Società, come si spiega il fenomeno che in Italia, in Europa tutta, a differenza di tutte le contrattazioni che implicano

alea, specie di quelle fatte in altri paesi e in altri tempi nella materia ferroviaria, i titoli degl'Istituti interessati nei contratti in esame, sono stati salutati con premi bensì esorbitanti, ma pur soggetti nella loro elevazione all'altalena delle vicende della legge?

Chi volesse accertarsi sperimentalmente, perchè questa non è una mera deduzione teorica, ma è indiscutibile induzione di fatti, non avrebbe a fare altro che prendere in esame il listino dei prezzi delle azioni degli accennati Istituti, anteriore alla presentazione delle Convenzioni. E allora vedrebbe che non solo la Società delle Meridionali, che fece il lauto acquisto di liberarsi dal riscatto a condizioni più miti per lo Stato, e ad assicurarsi intanto un maggior reddito, e più tardi un prezzo capitale molto più elevato; ma anche le altre Società partecipanti si avvantaggiarono dell'elevazione di prezzo delle loro azioni, e talmente che, per nessun altro prospero evento, sarebbe stato mai possibile qualcosa di simile.

Soggiungo che in ciò è stato così evidente il rapporto di causa ed effetto che, appena nella scorsa estate, si sparsero dei dubbî sulla fortuna di queste Convenzioni, prima negli Uffici della Camera elettiva, e poi col rimando d'ogni discussione al novembre, fluttuò il valore con quasi matematica equivalenza dell'entità del timore e dell'alea del ritardo.

Ma, quando il Parlamento si riaprì, la questione si riaccese; la speranza divenne quasi certezza morale di un fatto futuro, pressochè immanchevole; e il rialzo dei titoli superò di molto quello che si era ottenuto nei primi momenti della presentazione della legge.

Ora, i giudizi del gran mondo della speculazione mi sembrano molto sperimentali a favore dell'eccessiva utilità per le Società assuntrici.

Io non farò altre analisi, chè allo stato delle cose e della discussione sarebbero inutili; e termino questa parte senza entrare in altri punti del contratto, e soprattutto non entrerò nel tema grave ed astruso delle costruzioni.

Toccherò invece il tema di grande interesse per l'economia del paese, di sommo interesse dello Stato, di grandissimo interesse delle stesse Società: le tariffe.

L'onorevole Presidente del Consiglio non deve aver dimenticato un fatto parlamentare.

Non mancai di appoggiare con voti, con parole e con opere il programma suo, fino a che stette nei termini delle idee che avevano formato il comune programma, al quale non ero straniero. Ma quando, per una supposta questione di metodo, il Gabinetto, non presieduto dall'onorevole Depretis, ma del quale egli pure era parte massima, ed in cui si trovava l'onorevole Magliani, abbandonò la via tracciata da un grande partito parlamentare e, secondo me, approvata dalla grande maggioranza del paese; quando in contraddizione di leggi sancite, volendo affrontare il problema dell'abolizione del corso forzoso, vidi che si obbliava di risolvere ancor prima quello bancario, io, amico della persona dell'onorevole Presidente del Consiglio, ma molto più amico delle mie idee, che pur erano state le sue, non mancai di metterlo sull'avviso del gravissimo errore in cui era per cadere, e nel quale si sarebbe, con grave danno del paese, involuto Governo e Parlamento.

Stetti in quella guardinga aspettativa in cui si pongono coloro i quali temono i grandi e profondi disaccordi.

A nulla valsero i miei uffici privati e in Parlamento; il danno, e ne farò accenno più sotto, si apportò. Ma soggiungerò che il grande errore intorno al modo di provvedere all'abolizione del corso forzoso mi pareva foriero di altri molti; e presto mi avvidi che qualcosa di peggio sarebbe potuto avvenire intorno alla questione ferroviaria, onde mi affrettai a interpellare in Senato l'onorevole Depretis, divenuto allora Presidente del Consiglio, ed il suo Collega Ministro dei Lavori Pubblici, l'onorevole Baccarini: discorsi principalmente di tariffe, misi in rilievo come di questo ingente capitale di molti miliardi il paese non abbia avuto, non che tutta, nemmeno una buona parte dell'utile a cui aveva diritto; e suggerii una varietà di rimedî che si sarebbero potuti attuare, indipendentemente da ogni convenzione.

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici d'allora promise di prendere in considerazione alcune delle mie avvertenze, e di occuparsene.

L'onorevole Presidente del Consiglio ribadì la promessa con accento di uomo pienamente convinto che in qualche modo bisognava, e che si poteva, provvedere.

Le Convenzioni provano che non se ne fece nulla.

La fama mi aveva avvertito nello scorso maggio che, nelle Convenzioni già presentate e non ancora pubblicate, erano interamente obliate le più elementari previdenze nel governare il servizio ferroviario, principalmente quanto a tariffe; e mi affrettai, prendendo occasione dell'apologia che il nuovo Ministro dei Lavori Pubblici faceva di alcuni concetti prevalsi nelle Convenzioni, a muoverne dei dubbi in Senato.

L'onorevole Genala, con una franchezza invidiabile, rispose al modesto interrogante di allora, che quello non era il luogo di cosiffatta discussione; che sarebbe venuto il tempo in cui egli avrebbe provato come il Senatore Majorana versasse in errore. E si tacque; aveva la coscienza della sua potenza; mise in dubbio il diritto e, secondo me, il dovere, di un Senatore, di avvertire in tempo un Ministro che, forse a torto, è giudicato di non trovarsi sulla buona via; ma il Ministro rispose dicendo: non rispondo. Il Senato non fece motto, e l'incidente fu chiuso!

Ho atteso pazientemente le Convenzioni, anzi, per mio vecchio vizio, nemico dello zelo, me ne sono occupato molto mediocrementemente per lo passato, aspettando solo di utilizzare questo quarto d'ora per tenermi, come sempre ho fatto, in assoluta pace colla mia coscienza.

È seguita nell'altro ramo del Parlamento una famosa discussione; non so quanti siano i volumi stati stampati, e non parvero soverchi. Si viene in Senato a giorno fisso, quasi contestando nei Senatori il dovere di esaminare la legge. Io mi studio in fretta e in furia di vedere che cosa si trovi nelle grandi linee sui principali obbietti del contratto: e a riguardo delle tariffe che cosa trovo? Quello che avevo accennato in principio del mio dire. L'onorevole Genala dice: Queste sono le tariffe che io ho trovate.

Ma, onorevole Genala, chi vi dava il diritto di fare delle convenzioni su basi di cui non vi eravate resa piena ragione? A che rispondere che le tariffe le avevate trovate così? Ed in ogni caso non era egli elementare distinguere la differenza delle ipotesi del disegno Baccarini, da quelle delle Convenzioni Genala?

Ma il Baccarini non faceva Convenzioni; e questo io notai nel mese di maggio, perchè

speravo persuadere l'onorevole Genala ch'ei fosse ancora in tempo di correggere nelle stipulazioni la parte più errata ed esiziale: ma nulla ei fece. Obliò del tutto che l'onorevole Baccarini domandava la potestà di concedere l'esercizio delle ferrovie ai di sotto, o altrettanto, giammai oltre la somma che per ciò era massimo degli oneri dello Stato per percentuale, per interessi e per tutt'altro che rientrava nei suoi obblighi; domandava la facoltà di non consentire tariffe al di là di determinate somme, ovvero con classificazioni più onerose, o con condizioni e garanzie minori. Il disegno Baccarini insomma, dava l'ultimo termine degli obblighi dello Stato; il minimo di quelli delle Società. Quei massimi e quei minimi non precludevano, come avviene con le Convenzioni, le quali in più punti accordano di più che non era chiesto con quel disegno, non precludevano la via alle più sostanziali modificazioni e a qualsiasi miglioramento.

Dal momento della pubblicazione del progetto Baccarini era aperta la discussione non nel solo Parlamento, ma nel paese tutto. Quando fosse rimasto quel disegno; e quando, caduto l'autore, l'onorevole Genala che gli successe, pur con modificazioni, perchè era nel suo diritto, l'avesse conservato: sarebbe stata forse identica la condizione di cose che ora è fatta al Parlamento e al paese, con la legge che discutiamo? Sarebbe stata sostanzialmente diversa! Camere di commercio, Comizi agrari, Associazioni di agricoltori, di proprietari, di commercianti, di lavoranti, Comuni, Provincie, paese, tutti insomma, anche non chiamati, avrebbero potuto manifestare la loro opinione sulla più grave parte della materia ferroviaria, cioè sulle tariffe.

E notisi che, se a convenzione fatta si è potuto far trascorrere oltre di un semestre prima ancora che se ne sia cominciata la discussione; se questa si è potuta protrarre per quattro mesi in un sol ramo del Parlamento; a convenzione non fatta, si poteva attendere ancora qualche anno pria che la legge dei massimi oneri dello Stato e dei minimi obblighi delle Società, fosse divenuta tale. E, nell'intervallo, di certo l'onorevole Baccarini avrebbe modificati i suoi massimi e i minimi; avrebbe date maggiori guarentigie al paese, avrebbe soddisfatto e illuminato la opinione pubblica. E

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 APRILE 1885

se anche la legge dei massimi e dei minimi non fosse stata modificata, il Ministro non sarebbe stato sotto l'incubo di una convenzione con scadenza di obblighi a giorno fisso; con centinaia di milioni promessi ed impegnati; colla speculazione in moto; colla attrazione d'ingenti capitali verso ogni affare di giuoco; colla loro distrazione dagli ordinari e modesti collocamenti.

Il Ministro, provveduto di una legge di facoltà di concedere entro massimi obblighi dello Stato, e non al disotto di minimi obblighi dei concessionari, avrebbe ispirato completa fiducia.

È ben vero che col metodo Baccarini si sarebbe forse ritardato ancora un semestre od un anno: ma il danno, a fronte del sistema esiziale seguito, sarebbe stato nullo.

Il Parlamento, ripeto, con piena cognizione di causa, con assoluta libertà, senza bisogno di fare un *omnibus* al modo che ora ci si impone, avrebbe salvaguardato gl'interessi delle finanze e dell'economia del paese; e ai possibili futuri contratti, non dirò che tutta l'indole di monopolio sarebbe stata sottratta, ma si sarebbe assicurata almeno quell'equità che nasce e dalla libertà della contrattazione e dall'esperimento di quella limitata concorrenza che rendevasi possibile dalla natura dell'affare.

Col metodo Baccarini sarebbe stato accertato un notevole vantaggio, e nel miglior servizio, e nelle più basse tariffe, e nella meno alta percentuale.

Ora, quando al metodo Baccarini si surroga quello Genala, io chiedo: il caso di convenzione bella e fatta, che cosa ha da fare con il progetto di abilitazione a concedere all'esercizio privato le ferrovie, in base a dati massimi e minimi?

L'onorevole Genala non volle i lumi del paese, perchè esordì con le Convenzioni prima ancora che il paese conoscesse i suoi intendimenti. Io dico che non volle lumi; ehè pur quelli che gli vennero in corso di discussione, non accettò.

Io non faccio la questione sul tenore delle doglianze dei Corpi che quasi rappresentano i diversi rami dell'economia del paese. Mi preme poco l'ammettere che siano stati molti quelli che contraddicono all'esercizio privato: e pochi quelli che domandano l'esercizio di Stato; solo riconosco questo, che cioè tutti hanno recla-

mato e vivamente insistito contro il sistema delle tariffe.

E se qualcuno ha taciuto, a causa di qualche lieve beneficio che ne viene alla sua contrada o al suo traffico, ciò non vuol dire che tutti siano stati e potevano essere contenti del tutto.

Che l'onorevole Genala poi non abbia voluto i lumi, quantunque ne avesse bisogno, lo desumo anche da un fatto accertato per la grande benevolenza dell'Ufficio Centrale. Nel mio Ufficio avevo sollevato un quesito teoretico; avevo ragionato così: il Governo non può scemare le tariffe senza compensi; ma l'obbligo del compenso suppone che le Società con le tariffe attuali abbiano degli affari su date linee, su date percorrenze, per date merci, per date classi di viaggiatori. Ebbene, io osservai, sarebbe giovevole conoscere se ci siano delle linee nelle quali, benchè si spenda, come per le altre, il 40 e più per cento, pel solo personale, pure cotesta spesa, e quell'altra che non ha attinenza colla trazione e col maggior traffico, in massima parte vanno perdute, chè quelle tali linee sono pressochè prive di merci e di viaggiatori. E, per non infastidire l'Ufficio, mi limitai ad una sola domanda, affinchè avessi potuto argomentare dalla risposta: *ab uno disce omnes*.

Raccomandavo pertanto di richiedersi dal Ministero, il quale presso la sua Direzione Generale delle ferrovie è così ben provveduto di accurate statistiche da rispondere alle più minute esigenze, di richiedersi, io dico, i fattori delle somme esposte in alcune colonne di una pagina delle sue statistiche, in quelle colonne cioè nelle quali è riferita, oltre il medio reddito chilometrico, la media percorrenza del convoglio-chilometro, della tonnellata-chilometro, del viaggiatore-chilometro.

Ed affinchè non si andasse per le lunghe, aggiunsi che mi accontentavo che il Ministero mi desse notizia solamente dell'entità dei trasporti delle merci e del movimento dei viaggiatori, per tutte le percorrenze al di là di 500 chilometri.

Il Ministro che, richiesto dall'Ufficio Centrale, si rivolse per avere le notizie alle singole Direzioni delle ferrovie, gli rispose così: Le statistiche del Ministero non sono fatte per le differenti zone di percorso. Aggiunse che l'Alta Italia dice non essere in grado di rispondere

alla richiesta fattale, perchè il movimento dei viaggiatori e merci è riassunto in complesso e non per zone distinte di 100 chilometri. Le Romane e le Calabresi, che hanno statuti i quali richiedono le statistiche per zone, rispondono pel 1882 e 1883. La rete Sicula non ha percorrenze oltre 500 chilometri; la sua maggiore è di 394.

Il Ministero accompagna la sua nota con un quadro statistico in cui è data la quantità delle tonnellate trasportate al di là dei 500 chilometri per le Romane e le Calabresi. In quel quadro è rilevato che per le Calabresi le merci che superarono quella distanza nel 1882 non furono che 332 tonnellate, e nell'83 ascесero a 890 tonnellate.

Lascio i particolari di poca importanza pei viaggiatori, i bagagli, il bestiame: nè dico della parte del quadro che si riferisce alle Romane. Ma, avute quelle notizie, io faceva questo raziocinio: Se voi sapete che la meschina media della percorrenza delle merci non è formata di coefficienti per tutte le zone, ciascuna di 100 chilometri, ma precipuamente del più grosso coefficiente della prima parte della prima zona; se voi sapete che nelle altre zone, vale a dire seconda, terza e quarta, il coefficiente gradatamente va notevolmente assottigliandosi; se voi sapete che, quando si arriva alla quinta, esso è assai tenue, ed arrivando alla sesta quasi comincia a sparire; se sapete che, nelle più alte zone, specie in quelle oltre la decima, il movimento è eccezionale e per le merci di non infimo valore: in allora perchè, pur conservando i prezzi delle tariffe nei primi 100, 200 e anche 300 chilometri, non trovate modo di abbassarle per le più lunghe percorrenze, alla cifra minima compatibile colle spese d'esercizio? Non vi avvedete che le tariffe alte con le quasi insensibili differenziali, agiscono quali tariffe proibitive per le lunghe percorrenze, e però condannano alla sterilità numerose linee pel cui esercizio pur si è speso e spende tanto?

Ma l'onorevole Ministro forse avrebbe provveduto, se egli si fosse addentrato nello studio delle tariffe, in relazione al vincolo che era per imporre allo Stato; se egli avesse ricercato e avuto almeno la conoscenza del movimento e dei prodotti, distinti per zone su tutte e su ciascuna azienda ferroviaria.

Però vi è un compenso. Le Convenzioni proclamano il santo principio di unificazione delle tariffe: obbietto, dicesi, di desiderio universale in Italia!

Ma, domando io, se aveste dato in appalto le sussistenze militari, per esempio, in diverse regioni, a diversi intraprenditori, e con diversità di modi, avreste potuto unificare i prezzi per tutti? No: perchè necessariamente o la finanza dello Stato, o le intraprese o almeno qualcheduna di esse, avrebbero dovuto ingiustamente essere danneggiate o favorite. Ebbene, quando domandate alle Società esercenti di stabilire delle tariffe uniformi per tutte le linee, senza aggravarne alcuna, come potete attuare il principio di unificazione senza abbandonare una grossa parte del vostro reddito? Però vi si interdice di abbandonarlo! La finanza ve lo impedisce.

E allora, perchè non abbandonate l'unificazione? A che sacrificare a questa astrazione, quando essa si risolve in danno incomportabile della finanza o in ispoliazione delle ragioni, dei diritti, quasi acquisiti, dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, che a tutti è noto come sieno poco prosperi?

Avete unificato: ma avete forse attuato il principio di non elevare per veruna rete o linea le tariffe? Non l'avete potuto attuare. E sapete perchè? Perchè, si risponde, se abbiamo elevato le tariffe di prima e seconda classe per i treni diretti nelle Meridionali e nelle Calabro-Sicule, abbiamo abbassato quelle di terza: sicchè vi è compensazione. Ma quale rapporto hanno i viaggiatori di 1^a e 2^a classe con quelli di 3^a? È positivo o no, che i viaggiatori delle prime classi, i quali viaggiano sempre sopra i treni diretti nelle lunghe percorrenze, non hanno nulla a vedere con quelli di terza che, quasi sempre viaggiano sopra i treni misti e per brevi percorrenze? E se la percorrenza di 1000 e più chilometri forma essa sola un ostacolo al ravvicinamento degli Italiani fra loro; se per quest'ostacolo le ferrovie fruttano poco, e in certi punti niente: come credete voi di migliorare le condizioni delle Società esercenti, di migliorare quella del fisco, di non intristire l'economia nazionale, aggravando le tariffe?

Ma è poi vero che, anche per le merci, vi siano delle elevazioni?

Io non voglio far questioni accademiche; accetto di attenermi alla sobrietà e alla sintesi raccomandate dall'Ufficio Centrale; e dimostro la mia tesi con pochissimi esempi.

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici presentò alla Camera dei Deputati lo stato comparativo fra le tariffe attuali e quelle proposte dalle Convenzioni per le linee della rete Meridionale. Ebbene, quando esamino quelle tavole, che cosa vi trovo? Ecco: nella tavola prima è scritto: per le piccole partite di cereali colle tariffe vigenti, a 100 chilometri, si paga lire 6 per tonnellata, colla nuova tariffa lire 7; ed anche con vincolo di tonnellaggio, si paga per tonnellata lire 5 colla vigente, e lire 5.25 colla nuova; oltrechè per le piccole partite, per 200 chilometri, anzichè 12 lire a tonnellata, devono pagarsene 13; così per 300, 19 invece di 18; dai 400 in poi sparisce la differenza: ma badisi che allora è minimo o nullo il movimento delle merci. Le farine sono aggravate lo stesso, cioè lire 6 ed ora 7; ugualmente i legumi, e così pure i vini nelle piccole partite; non c'è innovazione per il trasporto con tonnellaggio vincolato. Per l'olio di oliva a piccole partite si è consacrata una speciale persecuzione: la tariffa attuale è di lire 7, la nuova sarà di 10 per i primi 100 chilometri; e pei 300, anzichè lire 21, sarà lire 27.50; e così pei 400, invece di 28, sarà di 35.50, ed ugualmente pei 500, anzichè 35, sarà di 42.50, e continua la differenza in più finchè non sia giunta la merce a 1000 chilometri, e allora la tariffa novella si eguaglia all'antica: e taccio di altri aggravii, pei quali il peggioramento non sarà inferiore.

Nè mancarono reclami che mettersero in rilievo i mali derivanti dalle proposte tariffe. È notevole quello della Camera di commercio di Reggio di Calabria, la quale metteva in rilievo il fatto che le nostre ferrovie non lavoravano colle tariffe vigenti, sebbene più miti, sotto alcuni riguardi, delle nuove. Osservava come quella importante provincia sia tuttavia costretta a spedire i suoi agrumi per mare; e come le condizioni che le sono fatte, riescano tali che spesso la costringono a perdere grande parte del ricco prodotto.

Occorrono, osservava, 1900, 1500 lire almeno, per portare da Reggio Calabria a Modane o a

Peri, secondo la tariffa generale delle Convenzioni, sempre a piccola velocità, un carro con 8 tonnellate di agrumi: *prezzi enormi*, aggiungevasi, *che superano di circa 2 volte il valore della merce*; nè punto liete riescono le condizioni fatte nelle tariffe speciali.

Uno scemamento di qualche centinaio di lire, anche di più centinaia, per tutto il percorso, non varrà a togliere l'essenza proibitiva alle alte tariffe convenzionali. Ma, guardando il fenomeno della elevazione delle tariffe, le quali, per le merci e i viaggiatori e le contrade che le subiscono, e per tutta l'Italia che con queste ha traffici, non potranno essere confortate di miglioramenti su altri obbietti, io farò questo breve ragionamento:

Se l'industria era depressa con le tariffe presenti; se il reddito di molta parte delle linee delle Meridionali, è stato ed è scarsissimo, e delle Calabresi quasi nullo, malgrado che per le une e le altre si avessero più miti tariffe; se giustamente si è deplorato, e deplorasi, che tante centinaia di milioni spese nella costruzione, che tante annue decine di milioni spese nello esercizio, per estrema scarsezza di traffico, andassero perdute: come potrà mai credersi che il nuovo sistema di aggravamento di tariffe riuscirà acconcio ad avviare alla buona soluzione il problema?

O non doveva affrettarsi l'unificazione, o doveva, in modo assoluto, evitarsi per lo meno di apportare qualsiasi aumento a qualsiasi maniera od obbietto di viaggio e di traffico. Al danno flagrante, intenso, ingiusto, è assai magro conforto l'attuazione intempestiva della teoria dell'unificazione!

Ma questo, insistesi, è un grande beneficio, al quale fa compagnia un secondo, di cui brevemente dirò.

Differenziali. — Le differenziali colle tariffe attuali presentano questo sconcio, che, cioè, alcune derrate, pur percorrendo alcuni chilometri, perfino qualche centinaio più di altre derrate, pagano quasi quanto quelle che si trasportano a più breve distanza, e qualche volta pagano di meno.

Ingiustizia, dicesi.

Ed io confermo: ingiustizia!

Ma che cosa si è fatto per eliminarla colle Convenzioni?

Con esse si è tolto il sistema di ragguagliare la totalità della spesa del percorso di tutte le zone, sulla tariffa assegnata all'ultima di esse.

Si comincia con le tariffe attuali nelle grandi reti continentali, specie nelle meridionali, con 16, con 14, con 8 centesimi per la prima zona e per tonnellata-chilometro, e saviamente si scende nell'ultima zona a 10, 8, 6, 4 e perfino 3 centesimi: si paga, pertanto, secondo le diverse classi o merci 10, 8, 6, 4, 3 centesimi sulla totalità della percorrenza per ogni tonnellata-chilometro.

Invece, con le Convenzioni, se per la prima zona di cento chilometri si paga, secondo le varie categorie di merci, 16, 15, 14, 12, 10, 9 a tonnellata-chilometro, questa tassa rimarrà immutabile per i primi 100 chilometri, qualunque sia la percorrenza cui è destinata la merce; la quale però si avvantaggerà dello scemamento (né per tutti i casi) di un centesimo o meno per secondi 100 chilometri, d'un ulteriore eguale scemamento per la terza zona dei 100 chilometri e così per la quarta zona, così per la quinta; al prezzo della quale, si cammini pure per 2000 chilometri, salvo alcune eccezioni, si deve pagare ogni tonnellata-chilometro della maggiore percorrenza.

Però il risultato pratico e positivo è questo: che nello stato attuale si trasportano per le lunghe distanze le merci con molto minore spesa; e malgrado che non si possano applicare le differenziali, fuorchè misurando le distanze di ciascuna rete, pure è indiscutibile e notevolissima la minore spesa presente, non che per le assai lunghe distanze, per quelle che arrivano a presso 500 chilometri; ed il commercio se ne è avvantaggiato e con esso le ferrovie. Ma col sistema vostro avete rispettato la giustizia, chè non più si pagherà altrettanto o meno per la maggiore distanza; ma avete solennemente contravvenuto allo scopo di migliorare le condizioni del commercio; le avete anzi singolarmente intristite.

Voi che sapete come la percorrenza della tonnellata-chilometro abbia una media generale, in tutte le linee, di poco superiore ai 100 chilometri, e nelle Calabro-Sicule nel 1883 non l'ebbe che di 83 chilometri: che cosa potevate temere di danno nel lasciare integra la prima unità della prima zona di cento chilometri, e quindi discendere senz'altro, per qualunque maggiore

percorrenza, al prezzo dell'ultima zona, il quale sarebbe stato, secondo le qualità della merce, di 8, 7, 6, 5, 4, 3 e perfino di 2 centesimi e mezzo per tonnellata-chilometro?

Se aveste studiato, a scopo di conciliare, col l'interesse della finanza e delle Società, quello dell'economia del paese, le statistiche; vi sareste accertati, non solo del nessun danno dell'adozione di sistema cosiffatto, ma anche del grande ed armonico giovamento ad ogni genere d'interessi.

Io so peraltro che, per talune merci, e per alcune provincie, la media della percorrenza della merce è molto superiore ai cento chilometri; ma tutto compreso, col sistema al quale io accenno, sarebbe stato evitato qualsiasi detrimento. Avreste rispettata la giustizia; chè, qualunque si fosse stata la mitezza delle tariffe per l'ultima zona, sarebbe stato impossibile che la merce, che fa più cammino, pagasse meno o solo altrettanto di quella che ne fa di più; dessa avrebbe pagato un soprappiù, a base sempre proporzionale, benchè mitissima: però voi non avreste strozzato quel poco commercio che in atto vi è; avreste dato, anzi, vita ad altri traffici.

Se il Ministero, se il Governo avesse tenuto di mira il fine per cui al paese si è imposto il grave pondo dei molti miliardi spesi e degli altri da spendere; se si fosse prefisso, com'era ed è suo dovere, di trarne il massimo utile, egli avrebbe potuto raggiugnere quel fine senza imporre a chi che sia vertuna maniera di aggravio: chè anche se aveste voluto conservare l'intero reddito presente dei 57 milioni, avreste potuto farlo; molto più che avreste potuto attuare un ribasso notevole nelle tariffe, solo che l'aveste cercato in alcune economie.

E di vero: non si è avveduto il Governo che, ove gli fosse riuscito impossibile ogni altro mezzo di ottenere lo scemamento delle tariffe, ne aveva uno in mano, che era quello di togliere, dove meno n'era il bisogno, qualche coppia di treni?

E che qualche coppia di treni si sia dimostrata soverchia, è provato, dacchè il loro aumento degli ultimi anni, in alcune linee, non ha portato accrescimento di reddito, bensì di personale e di spesa.

Chi poi obbligava il Governo a perseverare nel concetto d'intraprendere la costruzione di strade, le quali esso stesso riconosce che per lunghi anni non saranno di alcun giovamento?

La parola è dura; però è egli lecito, in un paese che si trova nelle condizioni finanziarie, economiche, morali e politiche dell'Italia, inventare, creare, aggiungere sempre delle direttissime, perfino dove non sono grandissimi centri di popolazioni, e dove sono linee anche raddoppiate, parallele, e forzare il dizionario per creare treni non semplicemente diretti, celeri, non celeri, ma superlativamente tali?

In Italia questo lusso non è giustificato; e solo scemandolo, senza nemmeno toglierlo del tutto, e mettendo freno ad una parte delle spese affatto inutili e improduttive nella stessa materia ferroviaria, o che possono rimandarsi ad altro tempo; se ne sarebbe ottenuto un fondo tale da potere, per esso, provvedere ad un notevole scemamento delle tariffe: tali sempre da remunerare la spesa e lasciare un qualche compenso al capitale.

Le economie, da destinare alla più vera utilizzazione delle strade fatte, si sarebbero potute estendere, e si potrebbero, a parecchie decine di milioni annui.

Quando fu votata la spesa di alcuni tronchi che oggi si riconoscono affatto onerosi, si credeva che una qualche utilità avrebbero apportato: ma, una volta acquistata la convinzione contraria, perchè, domando io, alle ferrovie che non hanno e non avranno un traffico in qualche modo remuneratore, non si surrogano *tramways* a vapore, delle quali per qualche decennio prima del compimento delle promesse ferrovie, con l'aiuto e l'utile dell'industria privata, si sarebbero potute dotare presso che tutte le regioni perfino di mediocre importanza? Perchè delle *tramways*, che servono per lo più a scemare provento alle ferrovie dello Stato, questo non ne fece largo esperimento? Perchè non se ne è affrettata la legge, rimasta negli archivi del Senato?

Io credo che si sarebbero potute ridurre di molto le spese, che io riconosco debbano sopportare le Società concessionarie, attenuandone i carichi poco giovèvoli o di mero lusso.

Ma, ove il Governo non si fosse voluto o saputo mettere nella via del miglioramento a

mezzo delle ben intese economie, sarebbe poi lecito sostenere che in questo genere di servizio non si possa e non si debba affrontare il sacrificio di rinunciare, a favore dell'economia del paese, ad una parte del reddito?

Io non arrischio la proposizione dell'abbandono dei 57 milioni di reddito che producono le ferrovie; sebbene, onorevole Presidente del Consiglio, la potrei arrischiare; perchè le vostre idee di abolizione di decimi, e di sgravio di non so quali altre imposte, tradotte in atto, nuocciono alla finanza in tal guisa che sarà impossibile avvenga per lo scemamento delle tariffe. Aggiungo che il sacrificio di un reddito che pesa sui trasporti, non solo non avrebbe fatto quel vuoto che i disegnati disgravi faranno, non solo non sarebbe riuscito sterile, come quelli riusciranno, ma sarebbe stato di tale e tanto giovamento all'economia del paese, e perfino all'azienda finanziaria, che avreste benedetto il fatto di esservi rivolti a' cosiffatta giovèvolissima maniera di disgravio, anzichè ad altre inefficacissime per ogni reale sollievo delle depresse condizioni economiche. Ma, si risponderà, l'attenzione del Parlamento è rivolta agli sgravî, comunque siano; delle tariffe se ne parlerà più tardi. Però io rispondo che codesto modo di considerare gli interessi del paese, è un pregiudizio. Ed è lecito ai poteri dello Stato di nettamente alimentare il pregiudizio?

Se il Governo avesse posto questo quesito al paese ed al Parlamento: conviene abbandonare, anche con le discutibili surrogazioni di altri supposti più lievi aggravî, 27 o 30 milioni sull'attuale reddito delle ferrovie, anzichè altrettanti o più di quelli che, di recente, su altri cespiti, si è promesso di abbandonare? la scelta non sarebbe stata dubbia.

Alleggerire frazioni di imposte, pur gravissime, riesce di ben poco sollievo. Ma abbandonare il 50 o 60 per 100 del prodotto che si ottiene dalle ferrovie; coordinarvi le tariffe, e notevolmente abbassarle nell'intento precipuo di facilitare e rendere ad assai buon mercato il movimento degli uomini e delle merci che più ne hanno di bisogno: tutto ciò sarebbe creare la vita dove è morte, il progresso dove è l'immobilità.

Io penso che Camere di commercio, Comizi agrari, lavoratori (poichè c'è anche la questione delle mercedi), agricoltori, proprietari, indu-

striali, commercianti, tutti ad una voce avrebbero prescelto il grande buon mercato nei trasporti, a qualunque altro disagio.

E se, per non ammissibile ipotesi, dubbio o diverso fosse apparso il responso dell'opinione pubblica, o malamente sarebbe stata interpretata, o in ogni caso essa sarebbe stata vittima di un errore, di un pregiudizio: il Governo avrebbe sempre avuto il dovere di scegliere la via migliore; e, se fermo e risoluto, sarebbe stato esaudito dal Parlamento.

Questo io rilevo in risposta al grande argomento dell'addotto male che le ferrovie durino in mano dello Stato. I disagi nelle tariffe non minacciano la sua finanza; se ben fatti, l'avvantaggiano grandemente. Il male, secondo me, è stato lo strano socialismo che ha presieduto nell'azienda ferroviaria. Si è prestabilito il tema di spendere dei miliardi senza opportuno impiego, cioè non del tutto secondo i bisogni, l'utilità, la giustizia: così in notevole parte si sono spesi, e si continueranno a spendere.

Però, a parte di essersi speso troppo per aver poco e male, il fine per cui le spese si fanno o si faranno, fu ben poco e, parmi, ancor sia ben poco, tenuto di mira. Il fine è di far lavorare utilmente la locomotiva: e nol sarà mai utilmente, se i veicoli non sieno al possibile carichi di uomini e di derrate; e carichi non saranno, se non condotti e trasportati a buon mercato; e questo non è tale se non in rapporto al bisogno ed al valore del servizio che si rende.

Vedendo scarsa in Italia la percorrenza media dei convogli, debole la loro composizione per locomotive, vetture, vagoni, esagerato il numero totale dei convogli in un giorno; vedendo scarso, talora decrescente, il movimento dei viaggiatori e delle merci, messi in rapporto al numero e alla composizione dei convogli: se n'è attribuita la causa a scarsezza di bisogno di movimento e di trasporti. Laonde si è pensato: se in Italia non vi sono uomini a cui convenga di viaggiare, e non vi sono merci che possano essere trasportate da un punto all'altro, a che scemare le tariffe? Si perderebbe un reddito senza veruna utilità. Errore solenne!

Io sono convinto che la economia dei trasporti opererebbe in Italia una vera benefica rivoluzione economica. Altre volte ebbi ad osser-

vare in Senato che i listini dei prezzi ufficiali, poco dissimili dai reali, delle sussistenze e dei principali prodotti agricoli, da una regione ad un'altra presentano tali e così mutevoli differenze in Italia, da provare in modo evidente, che solo le difficoltà e il costo dei trasporti rendono possibile tanto divario, che si risolve in perdite per i produttori, e in danni dei consumatori.

Il Piemonte e la Lombardia hanno dei prodotti importanti, comprese le manifatture. Ebbene, se colle vigenti tariffe, e peggio colle future, trasportano e trasporteranno da un punto all'altro i loro prodotti, di piccolo peso e di molto valore, potranno fare altrettanto per quelli di grande peso e di minimo valore?

Potranno a lor volta prendere in cambio, o, per i loro consumi e le loro industrie, richiedere e ottenere, a buon mercato, i commestibili, i prodotti e i materiali agrari e minerali di molto peso e di scarso valore del Mezzogiorno, della Sicilia? Non lo possono; e perchè? Perchè si preferisce perdere gran parte di quel quaranta per cento del personale, quanto, rispetto al prodotto lordo, osservò l'onorevole Genala, costa quello solo nell'azienda ferroviaria da noi; si preferisce non utilizzare il corpo stradale e le opere d'arte, le stazioni e i fabbricati, l'armamento e i meccanismi fissi; si preferisce far camminare vuoti, o quasi, vagoni e vetture, anzichè, almeno per le grandi distanze, abbassare le tariffe per guisa da evitare perdite all'azienda ferroviaria, e rendere possibili i trasporti di merci pesanti e di poco valore!

E accade che, mentre l'Italia ha chiusa la via a tutti gli sbocchi stranieri, salvo che se li procuri con grave perdita, è poi costretta a ricevere in casa sua la concorrenza dei prodotti anche agricoli stranieri, i quali potrebbero in qualsiasi parte della penisola arrivare con un costo di spesa di trasporto molto minore, venissero anche dall'America, di quanto occorrerebbe perchè la stessa merce si spedisse da Reggio Calabria a Milano!

Quale e quanta infatti non è stata la perdita di questo anno nelle contrade reggiane ed in tutta la Sicilia, per gli agrumi che non si sono potuti esportare per il mezzo ordinario di trasporto marittimo nelle piazze estere? Ingente n'è stato il danno: ha prodotto in alcune classi una vera crisi; anche perchè, durando le cose

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 APRILE 1885

presenti, si rendono inevitabili, anche sulla proprietà terriera, le crisi future. E chi potrà asserire che i 30 milioni di consumatori in Italia i quali avessero a buon mercato le frutta, gli erbaggi e gli agrumi dell'Italia meridionale, non se ne avvantaggerebbero?

E chi può dire quale e quanta ricchezza ne verrebbe alle contrade dell'Italia settentrionale e centrale, allorquando fossero a buon mercato i trasporti, specie per le lunghe percorrenze?

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, mi può, è vero, domandare: Ma che cosa pretendete di ribasso per le lunghe percorrenze?

Nulla che implichi perdita. Mi accontento che, ad ogni materiale o prodotto di tenue valore e a tutti i prodotti agricoli che non reggono alla spesa di trasporto per le lunghe percorrenze, estendiate, senza privilegio, senza limite di quantità di vagoni, le maggiori agevolanze accordate in alcune linee a talune merci, o Ditte.

Nè ho bisogno di fare delle supposizioni; mi limiterò a prendere i vostri decreti, e quelli del vostro predecessore, per alcune merci come carbone, pozzolana e per prodotti anche agricoli, per i quali avete fatto tali ribassi da renderne possibile il trasporto. Togliete ogni monopolio di Ditte, ogni determinazione, o vincolo di migliaia e di centinaia di vagoni, il quale vincolo si risolve in un nuovo monopolio nocivo al produttore, al commerciante, al consumatore; attuate i buoni precetti dell'economia, che sono quelli pure della giustizia, e non avrete aggravato d'un centesimo le finanze dello Stato, pur facendo il maggiore utile del paese.

E se, per raggiungere un risultato su vasta scala, occorrerà qualche ribasso di tariffe, non esitate a farlo; perchè, nel grande movimento che si svolgerà, troverete il compenso. Se non lo troverete immediatamente, l'avrete più tardi. Se giudicate che il ribasso nuoce fin da ora alle finanze, difendetevvene col destinarvi i redditi che vi prefiggete di ottenere in surrogato di altri contestabili disgravi che intanto dovrete differire.

Io ho così posto termine alle mie brevi avvertenze intorno ai contratti ferroviari; solo mi preme di aggiungere una parola intorno alla emissione delle obbligazioni per le nuove costruzioni, ed intorno all'anticipazione dei

265 milioni che dalle Società devono anticiparsi al Governo in prezzo del materiale mobile.

Io temo che il *Deus ex machina* delle Convenzioni sia stato il pensiero finanziario delle obbligazioni e delle anticipazioni.

Se così fosse, avrei da rallegrarmene ben poco. Imperocchè, per quanto io mi sia sforzato di trovare, in pro di quel doppio espediente, un qualche conforto nella ragione finanziaria ed in quella del credito dello Stato, per altrettanto non vi sono riuscito.

Se le Società concessionarie potessero minimamente farci presumere che esse possedessero, non la totalità, ma una parte notevole del capitale occorrente per le anticipazioni che saranno fatte e per quelle che serviranno alle costruzioni; io, abbandonando un'infinità di valide considerazioni, per le quali si proverebbero molto discutibili quei due espedienti, ne rimarrei poco scontento.

La cosa invece è gravissima se si pensa che i fondi non si avranno in paese, ma necessariamente e per più centinaia di milioni, si hanno da ricercare fin da ora all'estero. Anzi si può affermare, senza timore d'ingannarci, che in previsione di imminente approvazione dei contratti, dei milioni è stata già fatta la ricerca.

L'onorevole Ministro delle Finanze, nel modo col quale procedette all'applicazione del concetto dell'abolizione del corso forzoso, credette di dover raggiungere il fine, impegnandosi a chiudere, dopo la grande emissione che doveva servire per quell'abolizione, il Gran Libro: così mirava, se non a togliere del tutto, ad attenuare notevolmente le cause di perturbazione degli scambi internazionali.

Credendo alla bontà e alla sicurezza di cotal pensiero, sacrificò l'antica concordata teoria, quella cioè di abolire il corso forzoso contemporaneamente, se non dopo il riordinamento dei banchi. Soprattutto, siccome molte leggi l'imponavano, e una pur controfirmata dallo stesso on. Magliani, ei sacrificò la concordata teoria di non doversi venire all'abolizione del corso forzoso, fuorchè dopo che i banchi si fossero sperimentati buoni a vivere col corso libero, o meramente fiduciario: il principio cioè di far precedere la cessazione del corso legale; per effetto di quale esperimento è di tutta evidenza che nel mercato non sarebbe rimasta, della carta dei banchi,

che quella parte soltanto la quale fosse determinata dai loro mezzi, dalla loro fiducia, dai bisogni della circolazione.

Ma l'onorevole Ministro delle Finanze, mutando quasi repentinamente consiglio, pel buon successo della sua nuova idea contava, quasi che ne fosse garantito da una specie di contratto, contava che in Italia ci sarebbèro stati per lunghi anni eccellenti raccolti, non epidemie, non perturbazioni interne, non esagerate spese, non scosse al credito pubblico, non difficoltà e lotte di carattere internazionale; pur contava sulla moderazione dei banchieri e degli speculatori, nazionali ed esteri!

Ma non si mancò di avvertire, persino in Senato, che a cosiffatti desiderî partecipiamo tutti: però altra cosa è il desiderare il nostro futuro bene, ed altra cosa è il provvedere in modo da poter fare illimitato assegnamento sulla fortuna, e quasi sovr'essa soltanto.

Or che cosa è accaduto?

Il corso legale non è cessato; non so quante proroghe si diedero, dopo l'abolizione del corso forzoso, quante se ne daranno ancora: forse si decreterà pure il corso legale perpetuo che in Italia, attesa anche la molteplicità dei banchi, sarà un larvato corso forzato perpetuo!

I banchi, peraltro, non si sono riordinati. E se si riordineranno col sistema proposto, la causa che determinò il corso forzoso, diverrà infinitamente più potente: imperocchè, dopo di avere riconosciuto la convenienza di preparare l'abolizione del corso forzoso, colla restrizione della carta che i banchi avevano in circolazione nel primo semestre 1879, e a tale scopo pur provvedeva un progetto presentato anche a nome dell'onorevole Magliani; ai banchi, non solo si consentì di non attenuare la loro emissione, non solo nullà fu opposto che l'accrescessero secondo le precedenti leggi, ma ad essi stessi, in aperta violazione della legge 1879, pur controfirmata dall'onorevole Magliani, si accorda ancora la potestà di accrescere di più centinaia di milioni la carta attualmente esorbitante!

E pure l'onorevole Ministro delle Finanze, quando vide che, nella speranza di far bene, io mi arrendeva anchè a votare la legge abolitiva, perchè ei prometteva correggere, con immediate leggi e provvedimenti, i mali dell'errato metodo in essa applicato, l'onorevole Magliani,

dico, non mancò di rassicurare me ed il Senato che scrupolosamente avrebbe provveduto ad ogni cosa per rendere possibile, e quanto più si potesse pronta, l'attuazione della legge, per evitare il ritorno di perturbazioni, e far sì che non di nome, ma di fatto; e durevole, fosse l'abolizione del corso forzoso.

Ma di lì a poco che cosa avvenne? Si manifestò questo fenomeno strano. Per non chiesto favore, dalla benignità sua e del Senato fui assunto a far parte della Commissione di vigilanza per l'esecuzione della legge abolitiva del corso forzoso: ma, intervenutovi, fui costretto a notare fino dai primi momenti che non si facevano i passi rassicuranti del buon successo; nel senso delle dimostrate buone intenzioni del Ministro e delle promesse fatte al Parlamento.

E credo di essere stato solo in quella Commissione a far osservare che sarebbe stato meglio che su alcuni punti si mutasse indirizzo, pronto, naturalmente, ove avessi continuato a vedere l'inefficacia del mio concorso, a rinunziare al mandato. Fu tutto vano: si continuò a edificare, invocando la buona stella; io divenni inutile nella Commissione. E il Senato fu generoso nel dispensarmi per gli anni susseguenti dell'inutile fastidio, o nel risparmiarmi l'obbligo di dimettermi: onde mise al mio posto uno degli onorevoli sottoscrittori delle Convenzioni.

Ora, io riconosco sia solenne debito cittadino di accettare il bene ancorchè metta in rilievo un nostro errore, ancorchè sia dovuto al trionfo di metodi e sistemi opposti ai nostri. Anzi, se il problema del corso forzoso e dei banchi si fosse per lo meno normalmente avviato alla sua soluzione; se cogli anni anzi non si fosse peggiorata la posizione; se questa incomparabilmente più buia omai non si disegnasse per un avvenire, forse, non remoto: io approvarei, e in ogni caso tacerei: il rispetto e la stima verso l'onorevole Ministro, ed il patriottismo, me ne farebbero obbligo. Difatti mi sono taciuto e per più anni, sempre nella speranza che per mera fortuna di eventi le cose migliorassero.

Ma poichè vedo che il silenzio può divenire colpa, poichè io trovo nocevolissimo, al fine della decretata abolizione, ogni ulteriore indebitarci, come si fa con le Convenzioni, verso lo straniero;

poichè, come gli stessi fautori del monopolio bancario non mancano di rilevare, al meno stormire di foglia la teoretica abolizione del corso forzoso può fare completo naufragio: così non è male sia fatta ora qualche avvertenza.

Non mancai di notare al tempo della discussione della legge Magliani, in Senato, che per qualche anno, anche senza ulteriori provvedimenti, anche con poco buona fortuna, l'abolizione del corso forzoso sarebbe apparsa reale.

La ragione era semplice; perchè i banchi di emissione avevano in mano una pompa aspirante, buona a facilmente provvederli di argento e di oro. Se i loro biglietti portavansi ai loro sportelli pel cambio, se ne rifornivano in misura eguale, e anche decupla ove l'avessero voluto, nelle casse del tesoro; chè essi, raccogliendo i suoi biglietti, ne ottenevano l'oro. E l'hanno ottenuto e l'ottengono.

Ma le casse del tesoro saranno sempre piene e pronte?

Se stiamo alla legge, avreste dovuto allontanare da voi la responsabilità realizzando il cambio e ritirando dalla circolazione la totalità della carta destinata a sparire. La legge però non è stata eseguita, almeno nei suoi termini. Il cambio si fa con tali restrizioni che ancora c'è del danaro nelle casse dello Stato, proveniente dal prestito del 1881: ma è poco e non durerà sempre: quindi la crisi può scoppiare....

Senatore CASARETTO. La crisi c'è.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO... Il puntello artificiale ha impedito fin qui la vera crisi, on. Casaretto; quella che abbiamo patita, e patiamo è una perturbazione, un danno, che io spero pel paese, siano passeggeri e circoscritti. Una cosa pertanto è fuori di ogni dubbio, che cioè passi avanti per consolidare l'abolizione del corso forzoso e raccordarsi i banchi, non se ne sono fatti: si sono fatti invece passi indietro; perchè la circolazione è cresciuta, mentre il capitale nazionale, invece di restare nel paese, di destinarsi alle utili intraprese, è volato in braccio alla speculazione; i risparmi del popolo, collocati nelle Casse postali, sono stati in massima parte consumati dai Comuni e dalle Provincie; molta parte del prodotto nazionale deve pagare il capitale straniero poco utilmente consumato in paese; infine, la condizione economica della nazione è tutt'altro che in progresso.

Ma si dice: C'è l'elevazione del saggio della

rendita pubblica. Grande fortuna! In parte anche vi contribuì l'Amministrazione: ma questa fortuna e questo merito trovano l'addentellato nella fortuna del mondo, e per poco che questa sia menomamente scossa, io non so che cosa ce ne accadrà. Io non arrivo a capire come uno Stato, travagliato da tante angustie, possa essere per lunghissimi anni, non soltanto per qualche semestre, abbandonato nelle mani della dea Fortuna! Ed è impossibile che non segua ad una un'altra annata di cattivo raccolto? È impossibile altresì che una agitazione pericolosa costringa lo Stato a dolorose repressioni, e forti sacrifici? È impossibile che le nostre relazioni estere si perturbino? È impossibile che negli altri paesi, sul cui capitale abbiamo fatto, e dovremo sempre più fare assegnamento per lo andamento delle cose, ci abbia ad essere sempre abbondanza di raccolti, pace perpetua, felicità e ricchezze progressive?

Di certo metafisicamente impossibile tanta copia di bene universale non è: ma nemmeno si può dire che per noi sia una speranza fondata. La legge storica ci ammonisce; e da più anni, della teoria contraria, abbiamo avuto, e all'interno e all'estero, i più rattristanti sintomi.

Aggiungiamo che, mentre versiamo in così difficili condizioni, quasi troppa fosse in noi l'esuberanza di vita e di prosperità, c'impigliamo in intraprese, ammirevolissime, forse pel decoro e per la politica del paese; dalle quali però, per lo meno, dobbiamo attenderci che, anche involontariamente, a noi varranno ad addossarci la nostra non piccola parte di responsabilità e di danno alla prima perturbazione internazionale. Ed in questo caso, io chiedo: gioveranno i puntelli per negare il cambio ai portatori di biglietti in oro, costringendoli a tenerli, salvo che si accontentino di pigliarsi una moneta, che è quasi anch'essa al corso forzoso, perchè non buona agli scambi internazionali ed è deprezzata, specie se in spezzati? Basteranno, per impedire che l'oro e perfino i pezzi da cinque franchi in argento vadano fuori, i puntelli di parlare all'orecchio dei direttori degli Istituti e dei grossi banchieri, perchè cerchino di frenare la speculazione che compra a basso prezzo all'estero e vende a prezzo caro all'interno?

Ha dimenticato l'onorevole Ministro delle Finanze che nel fatale 1866, per soli 150 e poco

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 APRILE 1885

più milioni, in biglietti, che il grande Istituto aveva in circolazione, fu impossibile al Governo di allora di non decretare il corso forzoso? Ora che abbiamo ben oltre un miliardo, comprendendovi i biglietti di Stato non destinati al ritiro della circolazione; ora che, se la legge del riordinamento delle banche, informata ai principî così detti di libertà, anzichè fare naufragio com'è a desiderare, arriverà in porto, siamo minacciati di ancor più larghe emissioni: domando io come ci troveremo? È proprio impossibile l'ipotesi di tornare indietro al 1881?

Io vorrei considerar la cosa assai diversamente; ma con mio rincrescimento nol posso.

Fatte tutte quelle considerazioni, dirò dove sta il nesso loro colla legge che discutiamo. Dovranno domandarsi allo straniero, secondo me, tutti i 250 milioni: perchè, se di essi una parte anche notevole resterà in Italia, non è già che per acquistarli vi si destinerà un capitale nazionale attualmente in ozio. Il capitale in paese, specie quello dei banchi e della speculazione, è già investito in effetti che, di certo, non sono a debito di stranieri; chè questi, fuori di Italia, troverebbero credito a miglior mercato; è investito in rendita pubblica e altri titoli, in mutui od anticipazioni anche all'industria: onde, se si toglie da un collocamento per rivolgerlo ad un altro, si apparterebbe il maggior danno all'industria e all'economia del paese; per evitare od attenuare il quale, pertanto, il nuovo capitale deve venirci dal difuori.

Ma se oggi, in parte sotto forma di vendita all'estero di altri effetti nostri, in parte maggiore direttamente, chiediamo allo straniero fin da ora 250 milioni, fra alcuni anni almeno un miliardo, temeremo meno che esso ci rimandi al primo panico, non che alla prima crisi; i suoi nuovi titoli, per attingere alle nostre deboli e contestabili provviste monetarie, e così peggiorare la nostra circolazione e sconvolgere del tutto l'operazione del corso forzoso?

Io non entro nell'apprezzamento delle condizioni intrinseche dell'obbligazione 3% rispetto alla rendita 5%; potrei perfino concedere che esse non siano peggiori, bensì migliori della rendita, e che mirino ad ancor più accreditarla. Ma se il danaro delle obbligazioni pur lo domandiamo all'estero; ci faremmo una deplorabile illusione, ove credessimo che la quantità

sempre crescente dei debiti dello Stato non determini, più che altre cause, il valore del suo credito.

Questo indubbiamente, colla esecuzione delle Convenzioni, è destinato a peggiorare, di certo a non raggiungere il progresso che poteva attendersi da uno stato di cose meno improvvido.

E qui torno ad osservare: è lecito che ci diamo il lusso di tante e non necessarie spese da rifornire mediante prestiti sempre crescenti all'estero?

In Italia c'erano dei debiti da pagare, delle ingiustizie da far cessare, dei conforti, o, se vi piace, dei godimenti da procurare a mezzo delle spese e dei servizi dello Stato.

Questo c'era: ma alla parte non urgente, non indiscutibilmente utile, alla parte di lusso io avrei consentito che pur si fosse provveduto, bensì ad un patto solo, a quello che alla spesa si fosse soccorso col danaro, col reddito nostro, che non si fosse andati ad incontrare sempre maggiori debiti per spese improduttive.

Che siano improduttive in buona parte le spese, quali si fanno, delle ferrovie - togliamo gli equivoci - i vostri bilanci lo provano; e non solo sono improduttive, ma sono sorgenti di nuove e maggiori spese.

Eppure si è voluto mantenere l'equivoco.

Fin da molti anni si era contestata l'opportunità di provvedere al servizio della costruzione delle ferrovie coll'emissione di rendita.

Si diceva non esser vero che al capitale che va investito nelle costruzioni si surrogasse un capitale nazionale, cioè un valore, se non produttivo direttamente per le finanze, almeno giovevole, in misura non inferiore al suo costo, all'economia del paese.

Si rispondeva: No, Signori; poichè grandi sono gli utili indiretti di coteste spese.

Ebbene, l'esperienza si è fatta.

Abbiamo sei o sette anni nei quali la spesa non è stata piccola; e l'aumento del reddito dovuto alla spesa non solo è stato nullo, ma è stato cagione d'incremento di esiti; imperocchè la massima parte dei tratti di ferrovie che sono stati creati, non hanno reso niente, e non renderanno niente, ancora per molti anni.

E se qualche tratto rende qualche cosa, ciò d'ordinario è avvenuto a danno dei tratti con-finanti.

D'altra parte, il sistema delle alte tariffe ha condannato alla sterilità le nuove e le antiche strade; e ha impedito quel vantaggio nell'economia nazionale che solo si sarebbe avuto con l'utilizzazione in pro del paese, col minimo onere, del costosissimo strumento.

Onde gli aggravî delle finanze si sono risolti in maggiori oneri dei contribuenti, cioè della nazione; e le spese hanno sostanzialmente nociuto.

Ma una volta che è accertata l'indole fatalmente consuntiva di talune costruzioni; una volta che, con le Convenzioni, lo Stato si toglie il mezzo di volgerle a solo utile del paese, è egli lecito imbrancarci in esse e accrescerle sempre poco saviamente per gli anni futuri?

Io metto termine alle mie parole.

Non posso dare il mio voto alle Convenzioni, perchè fino ad ora non mi è stato provato che esse rispondano al principio lungamente auspicato, di passare alla industria privata l'esercizio delle ferrovie.

Non voto le Convenzioni, perchè di per se stesse sono grandemente onerose, come a me ne fa fede lo studio accurato di esse, e come ne fa fede pure l'esperienza italiana e forestiera.

Sono contro le Convenzioni, imperocchè non le precesse uno studio sopra un sistema di tariffe da vincolare con patti, buono a conciliare gli interessi del paese e delle finanze, senza detrimento delle industrie private. E non essendosi fatto cotale studio potevasi bensì chiedere dal Parlamento una legge di massimi e di minimi, non dovevasi accettarli di peso e farli divenire obbietto di convenzioni.

Sono contro le Convenzioni, perchè qualunque innovazione, largamente giovevole, sarà impossibile, o riuscirà grandemente onerosa allo Stato, o sarà indubbiamente di assai piccola efficacia.

Sono contro le Convenzioni perchè esse sono, come è stato detto e ripetuto, e, secondo me, largamente provato, un grande ed esoso monopolio, il quale va fatto a spese dei contribuenti, e serve ad isterilire i molti miliardi stati spesi e da spendere.

Sono finalmente contro le Convenzioni perchè esse perturbano notevolmente il credito, le finanze dello Stato e l'economia del paese.

Tanta copia di motivi, dei quali ho piena ed assoluta convinzione, se in altri tempi mi fossi trovato, mi avrebbe dato diritto di sperare nella respiscenza di coloro che hanno opinioni diversi dai miei; e soprattutto di rivolgermi al Presidente del Consiglio, perchè facesse *tabula rasa* di tutto ciò che si è compiuto senza che egli l'abbia potuto minutamente studiare: l'avrei fatto tanto più volentieri, in quanto che le Convenzioni non portano la sua sottoscrizione.

Ma non amo predicare al vento!

Solo aggiungerò che in questo momento le condizioni generali della speculazione sono cambiate: se il Governo invitasse le Società a recedere, potrebbero queste arrendersi per la parvenza del loro minor beneficio, in causa delle presenti difficoltà di far appello vantaggiosamente ai capitali stranieri. In tale ipotesi soltanto si potrebbe dire per lo Stato e pel paese che non tutto il male viene per nuocere: ma anche questo pensiero sa di illusione, e lo depongo.

Non mi resta che il conforto di avere adempito il mio dovere, pur con poca o nessuna speranza di vedere rigettata la legge! (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Il Senatore Consiglio ha la parola.

Voci: A domani.

Senatore CONSIGLIO. Io faccio preghiera al signor Presidente di riservarmi la parola per domani, tanto più che sarò brevissimo.

PRESIDENTE. Domani alle due pomeridiane seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

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

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 APRILE 1885

in relazione al testo unico delle leggi sul reclutamento del regio 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 pom.).

