

CXLVII.

TORNATA DEL 23 APRILE 1885

Presidenza del Presidente DURANDO.

Sommario. — *Notizie sulla malattia del Senatore Mamiani — Seguito della discussione del progetto di legge per le Convenzioni ferroviarie — Discorsi dei Senatori Consiglio e Cambray-Digny — Osservazioni dei Senatori Finali e Casaretto per fatti personali — Replica del Senatore Cambray-Digny — Discorsi dei Senatori Alvisi e Deodati.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 20.

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

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

PRESIDENTE. Sono dolente di non potere anche oggi dare notizie di miglioramento nelle condizioni di salute dell'egregio nostro Collega Mamiani. Il bollettino firmato dai medici Tassi e Marchiafava reca: « Nessun mutamento da ieri a questa mane; però aumento di debolezza ».

Seguito della discussione del progetto di legge
N. 175.

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

L'onorevole Senatore Consiglio ha la parola.

Senatore CONSIGLIO. Onorevoli Colleghi; io sono uno dei pochi non rassegnati, a cui alludeva

l'onorevole Relatore della Commissione. Io non vedo le necessità politiche e finanziarie che ci obbligano ad approvare la legge.

Io credo invece, che la sana politica degli interessi generali del paese, alla quale dovrebbe ispirarsi sempre il Senato; e la buona finanza, che con tanto valore, ma con poca fortuna propugna l'onorevole Saracco, mi impongano di votare contro questo progetto di legge.

L'onorevole Relatore dice: È troppo tardi.

Mi permetta il Senato che io citi un aneddoto.

Un mio amico banchiere mi consigliava di fare una raccolta di massime turche e di professarle. A me pareva una cosa strana che un banchiere, il quale è di molto arricchito, professasse massime turche; ma quando le ho potute leggere ho dovuto persuadermi che il mio amico non aveva torto almeno per quella, che io mi permetto dire al Senato:

Il n'est jamais trop tard pour être raisonnable. Ed io credo che se i mussulmani che si dicono fatalisti si ispirano a questa massima, perchè l'alto Consesso composto degli uomini più eminenti del paese non dovrebbe seguirla in questa occasione? È troppo tardi.

Che cosa ha davanti a sé il Senato? La legge del 1876. E cosa è questa legge? Una dichiara-

razione di principio e null'altro. L'Inchiesta, i cui risultati ci sono esposti nella dotta Relazione del Ministro dei Lavori Pubblici, allora Relatore di quella Commissione.

Questi sono dei precedenti assai importanti nel campo teorico e scientifico, mentre nel campo pratico noi abbiamo solo la legge votata dall'altro ramo del Parlamento con una scarsissima maggioranza.

Nè la nave sarebbe entrata in porto per forza propria. Essa ha avuto bisogno di potenti rimorchiatori, che sono le proposte aggiunte alla legge, proposte che sono la negazione della buona finanza e della buona amministrazione.

Pertanto io non discuterò della parte storica e teorica che riflette la legge sottoposta alla vostra approvazione, perchè se ne è discusso assai nell'altro ramo del Parlamento, e perchè l'onorevole Finali e l'onorevole Casaretto ne hanno detto abbastanza anche essi in questa Assemblea.

Ed io non sento le mie forze proporzionate all'arduo e difficile tema, anzi per natura mia mi sento più inclinato a discutere la questione de' fatti anzichè rimontare all'origine e discutere sui precedenti.

Io mi atterrò quindi al contratto ed alle conseguenze che ne risultano.

Qualcuno potrebbe dire che è necessario anche discutere sui principî, perchè le erronee teoriche producono erronee applicazioni. Ma io non amo filosofare. Io credo limitarmi ad esaminare il contratto, e se è buono, che si approvi pure; se è cattivo, devesi respingere.

Nè sarò lungo nell'esaminare questo contratto, nè entrerà in molti particolari, ed anzi per dimostrare che non sono animato da ragioni politiche, io prenderò le mosse dall'istesso concetto da cui è partito il Governo, ed esaminerò se con questo contratto si è ottenuto quello che il Governo desiderava, oppure se ne ottiene un effetto contrario.

Il concetto del Governo è stato di assicurare un reddito ai molti danari spesi per le ferrovie e liberarci dalle alee amministrative e politiche alle quali finora è andato soggetto.

È naturale che nel discutere questo tema io non devo esaminare il solo contratto, ma i provvedimenti votati dalla Camera dei Deputati, che fanno oggi parte della legge.

Dunque incomincio a parlare delle disposizioni principali.

Si comincia con un prestito di 265 milioni. Oh non si spaventino, onorevoli Senatori; io non voglio discutere dei tre aspetti con i quali si presenta questa operazione, che il Governo fa con le Società.

Adopero la parola prestito, perchè appunto è un onere che grava sulle finanze. Nè voglio esaminare se l'interesse del 5.79 per 100 sia assai oneroso per lo Stato e se non era meglio non parlarne, dovendo questo interesse far parte degli utili dell'azienda. Io credo, che ai banchieri è piaciuto, che questo interesse fosse posto, perchè agli azionisti, ai partecipanti ordinariamente si suol dare un interesse sul danaro versato; e poi tutto il di più si chiama utile, e forma il dividendo che si distribuisce alla fine della gestione. È una forma un poco antiquata.

Ora, il sistema della Banca moderna, di tutte le buone aziende è quello di fare un conto solo e alla fine dell'anno si liquida.

Ma in generale in Italia c'è questo sistema di assicurare agli azionisti un interesse, e poi si distribuiscono gli utili.

La forma del prestito mi fa venire un'altra idea, la quale ha potuto essere il movente di questa forma speciale; vale a dire che la Società ha potuto essere saggia e previdente, perchè dà oggi al Governo 265 milioni (forse saranno 280, perchè la legge lo permette).

Adunque alla fine dei 20 anni, come si sa che nei Governi parlamentari vi sono dei cambiamenti frequenti, le Società potrebbero profittare del momento in cui un nuovo Ministro di Finanza trovasse difficoltà sui mercati per contrarre un nuovo debito per pagare il vecchio; necessariamente si dovrebbe rinnovare il contratto.

Ma lascio stare queste considerazioni. Voglio solamente dire che questa è una spesa che grava sul bilancio, e che per la maggior parte serve per mettere le ferrovie in condizioni molto diverse da quelle in cui oggi si trovano.

Se non isbaglio, è questione di milione più o meno. Sono 165 milioni che si devono spendere per il miglioramento delle reti ferroviarie; quindi prego di tener conto dei 165 milioni.

Ho detto di esaminare insieme tutte le proposte.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 APRILE 1885

Viene la proposta dell'aumento da 72 a 102 milioni; il danaro che dovrà spendersi ogni anno per le costruzioni ferroviarie.

Ecco uno dei rimorchiatori: i 72 milioni che si spendevano prima sono diventati 102. Si è detto, che la legge del 1879 comprendeva molte linee, che si erano fatte molte promesse, che si era posto mano a molti lavori e che era necessario di fissare somme maggiori proporzionate alle opere in corso.

Intanto però è certo che se non si fosse votata questa legge, la quale è causa del contratto, lo Stato non si troverebbe obbligato a pagare 102 milioni, ed invece ne spenderebbe soli 72 come era stabilito.

Dunque altri 30 milioni di aggravio alle finanze per questa legge. Vengono poi i mille chilometri di nuove ferrovie, ed a questo proposito io non dubito che gli onorevoli Ministri non convengano che questa non sia una proposta di aggravio per le finanze dello Stato, alla quale non si sarebbe neanche pensato se non fosse stata discussa la legge. Io non voglio qui esaminare se i chilometri di ferrovia da costruirsi saranno mille o più, giacchè non sono per linee già destinate, ma bensì rappresentano costruzioni da compiersi per tutta Italia; ed è quindi probabile che per contentare tutti, invece di mille saranno forse mille e cinquecento; ed in vero mi reca meraviglia come la Commissione si contenti di quanto è detto da un ordine del giorno. Se vi sono leggi che non vengono eseguite, figuratevi poi degli ordini del giorno proposti ed approvati da un solo ramo del Parlamento.

Vengono dopo gli oneri ai Comuni e alle Provincie, e qui la somma si calcola in circa cento milioni, a cui il Governo rinuncia in forza di questa legge.

Io non discuterò sul sistema delle obbligazioni: se ne è parlato tanto, ed io non voglio ripetere il già detto.

Del resto, l'onorevole Ministro converrà che questo è un sistema un po' antiquato.

Quando parlò nell'ultimo suo discorso finanziario egli benissimo disse che adesso la conversione è il miglior sistema da additarsi per l'ammortamento dei debiti. E si basa su di un principio giusto, cioè, quando il danaro è a buon mercato non vi è ragione, perchè il Go-

verno deve pagare più caro degli altri cittadini.

Io deduceva quindi da quell'idea espressa dall'onorevole signor Ministro che non era qui il caso di entrare in questo sistema di prestito ammortizzabile, il quale, come è stato osservato, obbliga il Governo allo sborso di una somma al di là dell'incasso; e quando l'interesse è alto, ne consegue che esso prende proporzioni straordinarie.

Non parlerò dei due Gran Libri del Debito pubblico; è naturale che invece di uno ne avremo due; uno per la rendita ordinaria ed un altro per le obbligazioni ferroviarie.

Io avrei forse compreso la emissione di queste obbligazioni speciali se fossero state comprese nel bilancio delle ferrovie; ma non può regarsi che si tratta di un prestito come ogni altro, il quale forma un nuovo libro che si chiamerà il libro delle obbligazioni ferroviarie.

Da tutto questo ne viene al Governo un onere finanziario gravissimo, e le Società si mettono in condizioni ben diverse da quelle colle quali il Governo ha esercitato le linee ferroviarie. Non avranno più il materiale mobile in cattivo stato ed insufficiente; troveranno le linee in buono stato e tutto ciò a spesa del Governo.

Vengono poi i fondi di riserva. Io non discuterò lungamente se questi sieno sufficienti o no. So che molti favorevoli al progetto, dicono che non sono sufficienti. Ed io dico che non lo possono essere.

E perchè? Perchè è nell'interesse delle Società che si spenda molto. Più si spende e più proficuo sarà l'esercizio. In migliore stato si troverà il materiale mobile e fisso, e maggiori saranno gli utili, e minori saranno le spese. Quando è il Governo che deve spendere è naturale che le Società troveranno di loro tornaconto di far spendere anche al di là del preveduto.

Vengono dopo i fondi patrimoniali. Anche questo è un vantaggio positivo. Il fondo patrimoniale non è altro che ciò che serve per le spese dell'aumento del traffico, ingrandimento delle stazioni, cambio delle rotaie da ferro in acciaio, ecc.

Tutto ciò, è evidente, migliora le condizioni delle Società e farà sì che il fondo patrimoniale non sia neppur esso sufficiente perchè le Società faranno sentire maggiormente i bisogni; pre-

senteranno maggiori spese perchè l'esercizio vada meglio.

Ora ritorno un poco ai fondi di riserva.

Il Governo ci dice: noi abbiamo stabilito che una locomotiva debba durare 40 anni, che un vagone ne debba durare 60, ecc.

Ma, Dio buono, come è possibile mantenere questo patto se questa macchina, questo carro si consuma invece in 20 o 30 anni, come ci hanno assicurato valenti oratori di questo e dell'altro ramo del Parlamento? In questo caso il Governo ne dovrà essere responsabile e noi non troveremo alcun tribunale il quale possa condannare una Società, quando voi con questa Società avete stipulato un patto il quale non sta nella natura delle cose, e come è naturale, in questo caso il Governo dovrà rimetterci del suo.

E dopo ciò credete voi che il Governo abbia fatto tutto? Niente affatto; se i fondi di riserva non saranno sufficienti, se il capitale patrimoniale non corrisponde alle spese da farsi, il Governo dovrà provvedere.

I conti fatti dal Governo, riguardo alla durata del materiale mobile, riguardo alle spese che ci vorranno per mettere in buono stato le linee, per l'aumento del traffico saranno molto esatti; ma è certo che se le Società avessero accettato questi conti avrebbero detto: io mi contento del 10 %. Ma le Società non ammettono il ragionamento del Governo, e quindi il Governo deve supplire alle maggiori spese se saranno necessarie.

Dunque dopo che il Governo ha fatte tante spese, dopo aver organizzato il bilancio delle Società, queste non gli garantiscono nemmeno quel tanto di rendita che ha presentemente. In verità questo è un bel contratto di locazione!

Figuratevi un proprietario il quale possieda una casa che gli rende poco, e che per questa casa ci vogliono molte spese per la manutenzione, e per farla dare un maggior reddito sia necessario spender molto; questo proprietario naturalmente pensa di sublocarla, e quali patti fa? Fa i patti di percepire la rendita che questa casa dava quando si trovava in cattive condizioni, e tutta la spesa di manutenzione e le nuove spese di miglioramento a suo carico e tutti i benefici che risultano dalle maggiori spese fatte a vantaggio del locatario.

Ma l'onorevole signor Ministro dice che tutto

questo è ipotetico, che in fondo le Società non guadagneranno neppure il 7 $\frac{1}{2}$ per %, perchè le spese sono calcolate al disotto di quelle che il Governo paga alle Società, e per dimostrare questo il Relatore nel suo Rapporto sostiene e rafforza i calcoli del Ministro.

Esaminerò quindi brevemente la percentuale.

Per far questo io non intendo presentarvi un nuovo metodo scientifico, ed anche se volessi presentarlo non lo saprei fare.

Io accetto invece il metodo pratico dell'onorevole Ministro, cioè di prendere i prodotti e le spese di un dato anno e metterli in rapporto, in armonia col contratto.

A me sembra che non vi era altra via da seguire, nè si poteva fare diversamente per avere una sicurezza della spesa con ferrovie che si trovano in condizioni così diverse.

Dunque sono d'accordo per il metodo pratico dell'onorevole signor Ministro, ma questo metodo vi può dare un risultato certo per il solo anno per il quale è fatto, cioè per il 1882, mentre per il contratto che comincia all'85 sarà una notizia storica.

E perchè una notizia storica?

Io a questo punto prego il Senato di far bene attenzione.

Il maggior danno per il Governo era la costruzione ed esercizio delle linee nuove.

È certo che il prodotto delle linee vecchie sarebbe andato sempre crescendo se non vi fossero state le linee nuove, che hanno diminuito il prodotto delle vecchie.

Ora le Società faranno secondo il contratto l'esercizio delle linee vecchie con la percentuale stabilita, mentre per le nuove strade si fanno delle condizioni speciali.

Allora che cosa ne avviene? Succederà che l'aumento delle linee vecchie non sarà più turbato da questo fattore di perdita delle linee nuove, ed invece resterà il miglioramento costante. Quindi miglioramento costante nella vecchia rete, e il beneficio delle linee nuove, le quali verranno ad accrescere il movimento delle linee vecchie.

Io non so se mi sono spiegato bene in questa parte. A me pare evidente che questa condizione di cose deve necessariamente produrre per le Società un grandissimo beneficio, il quale è composto di due fattori, cioè il miglioramento che debbono sempre avere le linee vecchie, e il

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 APRILE 1885

miglioramento che deve venire dalle linee nuove, le quali sono come i rivoli che si versano in un piccolo fiume, che diventa gigante per questi affluenti.

Il Relatore della Commissione per sostenere il ragionamento del Ministro dice: « Noi abbiamo voluto fare il conto del 1883 ed abbiamo trovato una spesa di 64, e nel 1884 di 63 ».

Io non voglio mettere in dubbio questi dati; dunque io li accetto perfettamente.

Ma l'onorevole Relatore finisce per dire, che nel 1884 ci troveremo con soli 19 milioni per raggiungere il prodotto iniziale.

L'onorevole Relatore sopra questi rimanenti 19 milioni calcola il 52 % di spese, e dice: « Vedete, quando avremo raggiunto il prodotto iniziale, la percentuale sarà di 63 invece di 62 1/2 come è stabilito nel contratto ».

Ma l'onorevole Relatore deve osservare, che il suo calcolo sarebbe esatto se le linee rimanessero nelle condizioni in cui si trovano e nelle mani del Governo. Ma le Società, come ho detto prima, avranno le aziende delle ferrovie in condizioni affatto diverse, e poi il prodotto non sarà turbato dall'esercizio delle nuove linee; quindi è evidente che su questi 19 milioni non vi potrà mai essere il 52 % di spese.

Le Società non avranno neppure la necessità di aumentare il personale, poichè esso è sufficiente, come lo dimostra il fatto asserito nell'altro ramo del Parlamento che nell'Alta Italia da 24 mila gl'impiegati furono portati a 30 mila.

Ora, tenuto conto di tutte queste circostanze, non vi è tema di errare se si dice che le Società ricaveranno subito il beneficio del 7 1/2 per cento.

Riassumendo adunque, con le spese, che il Governo deve fare, e con un bilancio nel quale tutte le alee sono a carico delle finanze dello Stato, la Società ha assicurato il 7 1/2 per cento prontamente; con altre condizioni del contratto e con le costruzioni, di cui hanno parlato altri oratori, si prepara maggiori utili dopo, ed al Governo rimane solo la metà dei guadagni dopo che la Società ha raggiunto il 7 1/2 per cento; è proprio il caso di dire che allorchè le Società saranno satolle allora *date pauperibus quod superest?*

E, quel che è peggio si è che qui non si tratta di un piccolo capitale, ma di 300 milioni!

Se, non si fosse trattato che di 100 milioni,

ad esempio, il male sarebbe stato minore, poichè il guadagno per le Società doveva limitarsi a 100 milioni; ma per 300 milioni bisogna che la Società guadagni 22 1/2 milioni prima, per poter poi dare qualche cosa al Governo.

Nè poteva essere altrimenti, poichè il Ministro dei Lavori Pubblici, che ha molto studiato e si è appassionato della questione, è venuto al Ministero col proposito preconcepito di risolvere la questione ferroviaria - e mi ricordo, che disse al Senato: se questa questione ferroviaria non ci fosse stata non avrebbe forse nemmeno accettato il portafoglio. Ed era questo il concetto del Governo, egli diceva: o noi spendiamo sempre danaro, e mai ne ricaviamo alcun utile, o quel poco che se ne ricava viene assorbito dalle spese sempre crescenti, e da tutte quelle altre che l'elemento politico ci obbliga a fare. Le Società invece potranno far meglio di noi perchè non sono soggette alle influenze e possono dedicare tutta la loro attività nel migliorare il servizio.

Ma nel venire alla stipulazione dei contratti molte incognite si presentarono, come lo stabilire la percentuale delle spese, i fondi di riserva, ecc. Il Governo credeva che queste incognite sparirebbero molto facilmente, e che le Società si assumerebbero tutti i pericoli. Ma se queste avessero fatto ciò, in verità che avrebbero concluso un molto cattivo affare, e perciò hanno invece dovuto risolvere tutte le incognite a loro favore, e quindi si sono stabilita una percentuale vantaggiosa per loro, si è dovuto provvedere per tutti i miglioramenti, per tutti i danni possibili di forza maggiore, per tutte le spese di rinnovazione. Insomma tutte le incognite del bilancio delle Finanze si sono consolidate con vantaggio della Società e con danno della finanza; e, disgraziatamente si era considerato anche i danni che vengono dall'influenza politica, perchè le Società che migliorano le loro condizioni con le spese che vi fanno, saranno il movente perchè questa influenza si spieghi con forza maggiore.

A me pare che abbiate peggiorato il contratto della Regia dei tabacchi del quale oggi si dice tanto male, ma che è certamente migliore di questo che discutiamo. Bisogna infatti considerare i tempi in cui quel contratto venne fatto. Allora l'Italia non aveva alcun credito, ed esistevano difficoltà amministrative di ogni na-

tura, le quali fortunatamente oggi non esistono più. Con tutto ciò si stabilì allora che ogni cinque anni si rinnovasse il canone sulla media del quinquennio; ciò che equivale a dire che una Società anche avendo fortissimi utili, non poteva perciò usufruirne che per cinque anni, e qui non avete presa nemmeno questa cautela perchè dura 20 anni. E l'onorevole Ministro delle Finanze il quale non ha voluto rinnovare il contratto colla Regia dei tabacchi, ha poi accettato questo contratto che è molto peggiore. L'inconsequenza è palese. Come mai mentre con un prospetto ci dimostra la migliore amministrazione che ha fatto il Governo di questo monopolio, dà poi alle stesse persone l'esercizio delle strade ferrate?

Questi che non erano buoni ad amministrare il monopolio dei tabacchi, lo saranno dunque poi ad amministrare le strade ferrate?

Lo stesso Ministro ha pure presentato un prospetto dei possibili utili che ritrarrà la Finanza da queste Convenzioni. L'onorevole Relatore non crede a questo prospetto. Egli dice che l'avvenire è sulle ginocchia di Giove. Io credo che ci poteva essere allorquando l'esercizio fosse rimasto al Governo, ma dappoichè questo passerà alle Società, l'avvenire sarà in mano degli speculatori i quali non sono elementi come gli Dei, e farebbero dei cattivi affari se volessero fare dei benefici al Governo.

Ed ora la Commissione ci dice: È una fatalità, bisogna approvare questo contratto, ci sono delle ragioni che ci obbligano a farlo.

In verità io non so trovare quale forza possano avere queste ragioni, e non farò che esaminarle brevissimamente.

L'aver migliorato le condizioni della Società delle Meridionali; ecco una delle ragioni.

Io non lo avrei fatto; ma capisco che il Governo non poteva continuare a mantenere con la Società i patti onerosissimi che nel contratto v'erano stipulati; ed in tutto questo non c'è che un danno finanziario.

L'onorevole Relatore dice: Ma voi non avete riscattate a tempo debito le ferrovie stesse.

Che male c'è in tutto questo? Rimarrà questa Società e se farà buoni affari, tanto meglio, sarà di stimolo ed ammaestramento al Governo perchè amministri bene le sue linee.

La Commissione parla della legge del 1876, ma questo non mi pare possa avere influenza

su questa legge, e se il contratto è cattivo non credo che quella legge nè tutte le inchieste che ne venissero in seguito potrebbero obbligarci ad approvarlo.

Io per queste ragioni mi auguro che il Senato non vorrà approvare una legge che può essere fonte di così gravi e perniciose conseguenze per la finanza ed il credito dello Stato.

Da ultimo il Relatore ci dice: Bisogna finirla, bisogna che cessi il soffio delle malsane passioni; certo anch'io deploro che uomini onesti, che meriterebbero la venerazione del paese per tutti i servizi che hanno reso, siano invece colpiti da tante recriminazioni; non può non dolere che il paese sparga delle calunnie...

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio*. Non è il paese.

Senatore CONSIGLIO.... dirò, che dei malevoli spargano calunnie.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio*. È giusto; allora sta bene.

Senatore CONSIGLIO. Questepassionipasseranno, perchè l'agitazione di fuori viene dall'agitazione parlamentare; ma quando questo momento sia passato, i fatti poi dimostreranno che lo Stato ha concluso un cattivo affare. E che cosa vorrà dire allora il paese?

È per queste ragioni che io voto contro questo progetto di legge.

PRESIDENTE. La parola spetta al Senatore Alvisi.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

Senatore ALVISI. Siccome hanno parlato alcuni Senatori in senso di opposizione, credo che il Senato gradisca ora sentire un oratore che parli in favore delle Convenzioni; perciò cedo la parola all'onorevole Cambray-Digny.

PRESIDENTE. Il Senatore Cambray-Digny ha la parola.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Signori Senatori. Dopo tre intere giornate di argomentazioni degli oratori opposenti, non dispiacerà, io spero, al Senato di ascoltare una voce in favore della legge.

Veramente non era mia intenzione di prendere la parola in questa discussione.

Pareva a me che la splendida Relazione dell'onorevole Saracco, così chiara, così convincente, avrebbe avuto per effetto di far tacere gli oppositori e di rendere inutili ulteriori difese.

Ma uditi i preopinanti, specialmente alcuni,

ed udite certe argomentazioni un po' nuove per quest'Aula, io ho sentito il bisogno, e per qualche parte, direi quasi, il dovere di non rimanermi in silenzio.

Io, signori Senatori, procurerò di essere breve.

Il Senato non udirà da me parole che gli facciano perdere troppo tempo. Non farò sfilare davanti a lui fantasmagorie di milioni, non parlerò dei pericoli di agitazioni sociali; insomma cercherò di dire la verità, senza preoccuparmi se le mie convinzioni potranno espormi ad essere impopolare.

Io credeva, signori Senatori, che la questione dell'esercizio governativo fosse oramai una questione finita; dopo l'articolo 4 della legge del 29 giugno 1876, mi pareva oramai che quella questione fosse definitivamente risolta.

Capisco bene che nella applicazione del concetto dell'esercizio privato si potessero discutere questioni di forma, si potessero analizzare i contratti, e combatterli come fece ieri l'onorevole Majorana; ma mi pareva oramai che non si dovesse risollevar fra noi la questione dell'esercizio governativo.

L'onorevole Senatore Brioschi, il primo che abbia parlato in questa discussione, non risolvè cotesta questione.

Egli volle dar ragione del come, Presidente di una Commissione eletta in tempi in cui pareva che le tendenze fossero per l'esercizio di Stato, egli fosse arrivato a concludere in favore dell'esercizio privato.

Questo solo era stato il motivo che lo aveva indotto a parlare dell'esercizio di Stato.

Ma gli onorevoli preopinanti Finali e Casaretto, e perfino l'oratore che ha cessato or ora di parlare, l'onorevole Consiglio, sono venuti a sostenere virilmente l'esercizio di Stato, come se la legge del 1876 fosse lettera morta.

Nonostante, signori Senatori, io non vengo davanti a voi per rispondere partitamente a tutti gli argomenti da questi miei onorevoli Colleghi portati in campo in questi tre giorni. Io temerei di abusare di troppo della pazienza del Senato; mi limiterò quindi a poche e brevissime osservazioni.

All'onorevole Casaretto, che ci ha trattenuti ieri e avanti ieri, io mi permetto di osservare che se in Francia, in Inghilterra, in America esistesse quell'odio al capitale, che si è pur troppo cercato di eccitare nelle popolazioni italiane,

quelle nazioni non sarebbero nè grandi, nè potenti, nè ricche come ora sono.

Ricorderò che la città di Genova è splendido esempio della potenza del capitale per fare la prosperità delle popolazioni.

L'onorevole Senatore Casaretto chiudeva il suo discorso censurando severamente questa legge, facendola apparire come un atto immorale. Ebbene, io confesso che non veggo ove una siffatta asserzione possa fondarsi.

Fra le proposte da lui fatte ho poi trovato quella di un indefinito abbassamento delle tariffe ferroviarie.

Ebbene: a parer mio l'abbassamento indefinito delle tariffe ferroviarie significa che le spese di trasporto anzichè gravare gli interessati, quelli che devono pagare, andrebbero a pesare sui contribuenti. E ciò non mi pare sia nè giusto nè morale.

Passo all'on. Senatore Finali. E qui dichiaro, o Signori, che io sono veramente dolente di trovarmi in un campo diametralmente opposto a quello in cui oggi figura l'on. Senatore Finali. Egli è un antico mio amico personale e politico: è il mio cooperatore più valoroso ed efficace di quando ebbi l'onore di sedere su quei banchi come Ministro delle Finanze.

Io sono quindi tanto più costretto di parlare in questa discussione, e di rispondere agli argomenti da esso presentati al Senato.

Una frase dell'on. Finali confesso che mi ferì profondamente.

Più dei teorici economisti - egli disse - sono convinti dell'esercizio privato soltanto coloro che mirano a lucri personali....

Senatore FINALI. Domando la parola.

Senatore CAMBRAY-DIGNY.... Ora, o Signori, mentre io ritengo che non fosse nell'intenzione dell'oratore, è un fatto che nella loro forma medesima quelle parole sono un'offesa a rispettabili persone, le quali, se non si danno ad un faticoso lavoro, impegnano però il loro nome e la loro responsabilità in questa grande impresa industriale e corrono rischi, che talvolta possono essere anche colossali.

L'on. Finali, in quel suo discorso, parlando appunto di queste Società nuove che si vanno a costituire, pronunziò anche dei nomi; nomi rispettabilissimi, e a me parve, in certo modo, che sembrasse designarli alla pubblica avversione.

Ora un simile linguaggio non è consueto a sentirsi in Senato.

Ma quegli onorevoli personaggi non hanno bisogno della mia difesa, e passo oltre.

Non posso però dissimulare la mia meraviglia nel trovare l'onorevole mio amico il Senatore Finali convertito a dottrine affatto nuove.

Nei tempi ai quali facevo allusione poco fa, mi pareva che fossimo concordi in certi principî.

E per esempio in quello che è fondamentale nella scienza economica, cioè che lo Stato debba ingerirsi il meno possibile in tutto ciò che può fare l'interesse privato, che non debba essere agricoltore, che non debba essere industriale, nè commerciante.

Mi pareva che egli fosse parimente persuaso di un altro principio che guidò allora la pubblica amministrazione, che cioè sieno di grande utilità della pubblica finanza il concorso del capitale e la cooperazione della privata industria.

Teorie, se si vuole, come egli accennava: ma teorie comprovate dai fatti, teorie tanto comprovate dai fatti che in gran parte noi dobbiamo ad esse se vediamo oggi convertiti all'esercizio privato molti che anni sono erano invaghiti dell'esercizio di Stato.

Nè qui finiscono le mie sorprese.

Io udii l'onorevole Senatore Finali paragonare questo contratto, quasi a titolo di condanna, alla Regia cointeressata dei tabacchi.

Non mi fermerò alla opinione più favorevole espressa dal precedente oratore: nè d'altra parte è questa l'occasione per discutere se il Governo abbia fatto bene o male a ripigliare nelle sue mani cotesta amministrazione.

Ma l'onorevole Finali questo spero non potrà contrastare, che uno degli scopi, che noi ci proponemmo, quando affidammo all'industria privata l'azienda dei tabacchi è oggi completamente raggiunto; quello cioè di riordinare completamente codesta azienda, di metterla in grado di rendere minuto conto di tutti i suoi movimenti in quantità ed in valore, cosa che mai era potuta riuscire alle precedenti amministrazioni governative.

E non bastò che l'onorevole Finali così accennasse con parole severe a questa antica legge, che affidò i tabacchi all'industria privata; ma egli volle portare alcuni esempi, a provare che male sia in sostanza chiamare l'industria ad ingerirsi nelle cose del Governo.

Egli annunciò che mentre nel 1883 sotto l'amministrazione privata il prodotto netto dei tabacchi fu il 71 e qualcosa per cento, nel 1° semestre del 1884 nelle mani dell'amministrazione governativa fu del 75 %.

Io so dove l'onorevole Finali ha trovato questi dati. Egli li ha presi in una tabella che si legge a pagina XXXVIII di una splendida Relazione che il direttore generale delle Gabelle ha presentato al Ministero sull'amministrazione dei tabacchi del 1° semestre dell'anno 1884.

Ma l'onorevole Finali poteva leggere, e poteva comunicare al Senato le ragioni per le quali questo fatto, che il Direttore generale chiama « risultato eccezionalmente favorevole », si è verificato.

Queste ragioni il Direttore generale le ha dette coscienziosamente, e sono intieramente persuadenti, e non è alla cessazione della Regia che sono dovute le cifre diverse.

Un altro fatto egli citò come prova del suo assunto; disse che se nel primo semestre del 1884 l'amministrazione dei tabacchi fosse rimasta ancora alla industria privata, si sarebbero avuti molti milioni di meno.

Ora, anche questa prova il Senatore Finali l'ha cavata da una tabella che si trova a pagina XL della stessa Relazione. Io non debbo tacere al Senato che in questa tabella vi è un errore: il risultato indicato sarebbe esatto se dopo il 1° gennaio 1884 avesse continuato l'amministrazione della Regia, e il canone fosse rimasto il medesimo che nel precedente quinquennio, cioè di 100 milioni; ma ai termini del contratto, se la Regia avesse continuato dopo il 1884, si sarebbe dovuto stabilire un nuovo canone sulla media dei prodotti netti del quinquennio precedente, e questo nuovo canone invece di 100 sarebbe stato di 112 milioni.

Se l'onorevole Finali prendesse la penna in mano rileverebbe da ciò che la differenza in meno, nelle mani dell'industria privata, sarebbe stata molto minore.

Comunque sia, e per finirla su questo argomento, io dirò francamente al Senatore Finali che non credo sia stata una colpa il fare la Regia dei tabacchi; però seppure una colpa deve essere considerata, ebbene, io confesso d'essere stato il colpevole; ma l'onorevole Finali fu certamente il mio principale complice.

Torniamo alle ferrovie.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85. — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 APRILE 1885

Gli onorevoli Finali e Casaretto hanno detto che le ferrovie del Regno di Sardegna si esercitavano con una spesa infinitamente minore di quella a cui oggi si accenna; del 40 %, diceva l'onorevole Finali, del 46 %, diceva l'onorevole Casaretto.

Ma, Signori, le strade che si esercitavano al 40 %, non erano mica una rete, bensì una linea che congiungeva nientemeno che Genova-Alessandria-Torino, una strada dove il movimento dei treni allora si faceva in proporzioni molto minori di adesso. In sostanza si capisce che in una linea di grandissimo prodotto occorra una proporzione minore di spese, di quanto non abbisogni nei gruppi di linee, alcune delle quali di poco prodotto.

Questo accade dappertutto: io credo che se si avessero i dati della linea che da Torino va a Roma, o di quella Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli, noi troveremmo un prodotto chilometrico molto superiore a quello medio di tutte le linee insieme, ed una spesa forse inferiore del 40 %; mi rincresce di non aver avuto il tempo di procurarmi queste notizie, ma credo di non sbagliare nell'affermare ciò. Quello che poi fa crescere la media della spesa sono le strade traverse, quelle strade che portano un viaggiatore al giorno, ed il cui prodotto chilometrico non copre le spese. E questo si capisce, senza che io abbia bisogno di aggiungere altre parole.

Per questo tutte quelle citazioni che faceva l'onorevole Casaretto dei prodotti netti delle ferrovie di tutta l'Europa - supponendo anche che siano perfettamente esatte, quantunque non sappia da dove egli le abbia tratte, - perdono molto di importanza, perchè io credo che portando un attento esame probabilmente se ne troverebbero le ragioni.

Del resto mi permettano gli egregi oppositori di citare anch'io alcune cifre.

Tra le reti francesi se ne trova una, e non tra quelle di inferiore importanza, la Paris-Lyon-Méditerranée, della quale l'esercizio costa l'81 % e un'altra in cui ascende al 77.

Ma insomma, come fu riconosciuto dallo stesso onor. Finali, e come diceva benissimo l'egregio signor Ministro Genala, ogni linea ha la sua percentuale, e le medie sono quelle che possono essere, secondo la maggiore quantità di tronchi produttivi che nella rete si trovano.

Del resto anch'io, come hanno fatto gli egregi

oratori che mi hanno preceduto, potrei citare una linea sempre condotta dall'industria privata, e che ha dato splendidi risultati, la linea Firenze-Livorno. Questa linea sino a che fu sola potè dare dividendi senza bisogno di sussidio governativo; ma quando venne collegata con una rete di altre strade poco produttive, anch'essa è caduta come le altre.

Signori, molte cose ancora potrei dire per dimostrare i vantaggi che appunto nelle strade ferrate si possono ottenere col concorso del capitale e dell'industria privata; e non solo in materie ferroviarie, ma altresì in tutte le altre industrie esercitate dal Governo, siano monopoli naturali, siano monopoli derivanti da legge.

Io me ne asterrò per non annoiare con una lunga dissertazione il Senato.

Prima però di passare ad altro argomento, dirò che un'altra grande sorpresa, nella discussione che dura da tre giorni, fu per me l'udire i preopinanti appoggiarsi all'esempio dell'Inghilterra e dell'America per sostenere l'esercizio di Stato. Io per me credo che, se si possono citare questi paesi, sia al contrario in appoggio, in splendido appoggio, dell'esercizio privato.

Ripeto, che non voglio entrare in minute dimostrazioni. Molte cose vi sarebbero da rispondere, ma ci penserà l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale.

Io desidero soltanto di aggiungere qualche parola a schiarimento di alcuni punti dei contratti.

Mi propongo di dimostrare al Senato, almeno per sommi capi, che questi contratti gioveranno molto efficacemente alle nostre finanze. Prenderò ad esaminare argomenti isolati, uno dopo l'altro, e comincerò da quello della compra e rivendita del materiale mobile.

Spiegazioni lucidissime furono per verità date dall'onorevole Relatore Saracco; e non meno lucide e chiare sono state poi quelle che ha date l'onorevole Senatore Brioschi; ma secondo le orazioni che abbiamo inteso, pare che un concetto chiaro non si sia fatto comune ancora.

Signori, tutti sanno che era necessaria una forte somma al Ministro delle Finanze ed al Ministro dei Lavori Pubblici, per rimettere in buon grado le strade ferrate dello Stato, per fare i necessari ampliamenti richiesti dallo sviluppo del traffico, per aumentare e migliorare il materiale rotabile. Per procurare questa

somma, non c'erano che due vie: o fare un debito o vendere tutto il materiale mobile del Governo.

Questo ultimo partito ha preferito il Ministero, ed io credo che abbia avuto ragione, perchè così ha interessato le Società proprietarie al buon mantenimento di questo materiale; chè se glielo avesse puramente prestato, sarebbe stato probabile che non lo avessero conservato con la medesima cura. Era dunque naturale che si approfittasse di questa occasione, in cui si faceva la concessione dell'esercizio, per realizzare questa somma, che altrimenti sarebbe occorso procurarsi facendo un debito. Soltanto era da pensare ai modi di riavere poi questo materiale quando il contratto venisse a cessare.

E qui bisogna fare alcune osservazioni intorno ai modi di mantenere un materiale mobile, sempre in istato di perfetta conservazione e capace di servire agli usi a cui è destinato.

Anzitutto è d'uopo fare certe periodiche riparazioni ad alcune parti di questo materiale, riparazioni che oramai l'esperienza insegna che ricorrono ogni quattro, o cinque o sei anni, secondo la qualità, secondo il genere di rotabili di cui si tratta. Poi vengono le spese di rinnovamento.

Una macchina, una carrozza restaurata oggi, restaurata tra quattro o cinque anni, finisce poi per essere inservibile: allora bisogna rifarla nuova.

Dunque due ordini di spese, che io chiamerò uno delle periodiche riparazioni, ed uno dei rinnovamenti.

Tutte queste sono spese di esercizio - intendiamo bene; - ma il Governo nel contratto ha separato questi due ordini di spese: ha accollato alle Società nel 62 1/2 per cento quella delle periodiche riparazioni, ed ha fatto poi un fondo di riserva per provvedere ai rinnovamenti.

Questo punto è la chiave per comprendere come si fa poi la restituzione; perchè alla fine del contratto il materiale rinnovato dal fondo di riserva si trova a far parte dell'inventario di tutto l'insieme del materiale.

Il materiale uscito per essere arrivato alla sua ultima età e per essere divenuto inservibile è stato venduto; e il ricavo è andato a favore del fondo di riserva, per ricomprare il materiale nuovo; sì che il Governo trovasi alla

fine del contratto un materiale nello stato medesimo che era da principio, salvo che le Società abbiano o no fatto le periodiche riparazioni. Si riprende questo materiale per l'istesso prezzo; ma le Società devono pagare il valore delle riparazioni che non avessero fatto. Dunque se le Società conservano perfettamente il materiale, se ci fanno tutte le spese di riparazione, rendono il materiale per il prezzo d'acquisto. Se le Società non vi hanno fatto riparazioni, allora il Governo paga loro meno questo materiale nel riprenderlo e lo paga meno di quel tanto che esse non hanno speso, e che toccherà a lui di spendere per rimetterlo in perfetto buon grado.

Non vi è dunque, o Signori, qui nè guadagno delle Società, nè perdita del Governo: è un regolarissimo ed ingegnoso modo per arrivare alla restituzione del materiale al Governo, ed alla restituzione della somma alla Società.

Senza dubbio si sarebbe potuto mettere anche le rinnovazioni a carico delle Società; ma allora bisognava fare una cosa semplicissima: l'1.25 % che va al fondo di riserva per le rinnovazioni, bisognava darlo in aumento del 62 e mezzo della percentuale di esercizio.

Io credo che il Governo abbia fatto meglio a ritenere il fondo di riserva nelle sue mani perchè, supponete che in 20 anni questo fondo di riserva non si spenda tutto, e che ci sia un avanzo; se fosse stato in mano della Società, questa avrebbe lucrato codesto avanzo, ed ora invece esso rimane in mano del Governo. Adunque qui abbiamo tutt'altro che un danno per la finanza; anzi, come voi vedete, abbiamo un effettivo vantaggio:

Ma, si è detto: voi date il 5,79 % sul valore di questo materiale mobile alle Società; ma se facevate un prestito, lo avreste fatto a miglior mercato. Anzi mi pare che qualcuno degli onorevoli preopinanti abbia affermato che le Società dovevano dare il prezzo del materiale mobile senza alcun corrispettivo.

Vedete, o Signori (non dico che ci sia nessuna cattiva volontà in questo), vedete come facilmente in queste materie ci si faccia delle strane illusioni. Alle Società voi date il 62 1/2 per 100 (ne riparleremo or ora), il 62 1/2 per 100 è calcolato come coefficiente d'esercizio, che non comprende nè il rinnovamento, nè gli interessi del valore del capitale circolante.

Dunque se poniamo a carico delle Società

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 APRILE 1885

questo 5.79 per 100, tanto vale diminuire del 5.79 per 100 la percentuale di esercizio.

Ma, supponete che il Governo non avesse nessun materiale a dare; supponete che le Società, avendo ottenuto dal Governo le strade ferrate, questo materiale circolante lo dovessero comprare per poter fare il servizio; credete voi che esse non dovessero mettere in conto nel loro bilancio l'interesse di questo capitale per calcolare il costo dell'esercizio?

Mi pare evidente che sì. Ebbene, cosa fanno adesso le Società? Esse hanno comprato dal Governo questo materiale, e devono dunque avere l'interesse del capitale che spendono, e lo devono avere in aumento del coefficiente dell'esercizio. Ecco tutto.

Si può dire « che il 5.79 % è troppo » ma è presto detto *troppo*; bisogna considerare che questa è una somma immobilizzata per venti anni. Chi è che fa un prestito per venti anni senza un compenso un po' al disopra di quello che si richiede quando si è sicuri di un rimborso prossimo? Vedete, o Signori, gli avvenimenti di questi giorni giustificano questa piccola cifra di più del 5 % in cotesto interesse.

Avete veduto quanti movimenti hanno fatto i fondi pubblici da otto a dieci giorni a questa parte, e quindi figuratevi quello che può succedere in venti anni. Ora, chi anticipa una somma così rilevante e per una così lunga durata qualche precauzione naturalmente la vuole pigliare. Ond'è che cotesto saggio è tutt'altro che eccessivo.

Osservo ora che questo materiale mobile si vende alle Società per 265 milioni.

Fermiamoci un momento sulla erogazione di questa somma. Di questi 265 milioni se ne spendono in 4 anni soltanto 90 nelle costruzioni. Ci saranno dunque 90 milioni di meno di debiti da fare, ed avremo così un primo vantaggio per la finanza.

E qui viene l'occasione di chiarire un'osservazione fatta dall'onorevole Senatore Consiglio, sopra i 102 milioni che il Governo annunzia di voler spendere.

Effettivamente le Società si obbligano a fare ogni anno nuove costruzioni fino alla concorrenza di 102 milioni; ma il Governo non prende impegni, e dice anzi che ne farà soltanto 90 milioni. Questo è il vero stato delle cose....

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. E non oltre.

Senatore CAMBRAY-DIGNY.... Or dunque, fatta questa destinazione di 90 milioni alle nuove costruzioni, ne avanzano 175.

E questa somma, o Signori, si spende per liquidare il passato; per pagare somme che sono dovute per le costruzioni degli anni addietro, per miglioramenti d'impianto delle ferrovie esistenti; per migliorare ed accrescere il materiale mobile delle medesime, per renderlo atto ai bisogni del servizio.

Di questi 175 milioni, 134 sono spesi per restaurare, per ristabilire, per mettere in buono stato le strade ferrate esistenti, in modo da potere esercitare bene il pubblico servizio; questo mi pare il concetto, e i Ministri mi correggeranno se sbaglio.

Ora noi abbiamo speso (questa cifra l'ho ricavata dalla Relazione, e ne ho anche trovato la riprova nei conti dello Stato) abbiamo speso dal 1876 in poi per mantenere, per migliorare, per ampliare le strade ferrate in esercizio, 180 milioni, e ce ne vogliono ancora altri 134!

Questo, per dire la verità, non fa l'elogio dell'esercizio governativo, e gioverà a persuadere coloro i quali credono che con l'esercizio del Governo ci sarebbe una grande economia, tanto più poi se confrontiamo cotesta somma con ciò che occorre ad una Società privata.

Le Meridionali che hanno pure una grossa parte della rete Adriatica di loro proprietà, sopra questa loro proprietà dovranno spendere soli 11 milioni!

Mi si dirà che l'Alta Italia consegnò la rete in cattivissime condizioni, e che ciò giustifica le grandi spese che ci occorrono ancora.

Io incomincio dall'osservare che di quei 180 milioni la maggior parte si sono spesi appunto per l'Alta Italia; e nonostante ce ne vogliono altri 80, e sapete il perchè, o Signori?

Perchè se è vero che abbiamo messo nei bilanci delle ingenti cifre per fare questi miglioramenti, erano tanti i bisogni, che nessun Ministro si è azzardato a chiedere annualmente tutta la somma che ci voleva.

Ecco dove l'esercizio di Stato trova poi i suoi danni veri.

Quando un paese non ha una finanza in ottimo stato, quando si vanno tutti i giorni crescendo le spese, il Ministro dei Lavori Pubblici

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 APRILE 1885

ha un bel chiedere il necessario per migliorare, per mantenere la rete ferroviaria, ma il Ministro delle Finanze non glielo può dare e non glielo dà.

Questa è la verità.

Ora vediamo cosa va ad accadere coi nuovi contratti.

Abbiamo visto come si distribuisce ed a che scopo è spesa la somma dei 265 milioni.

Ora, a buon conto, se si ammette per un momento (cosa che dimostrerò più tardi, quantunque abbia già in favore il giudizio autorevole dell'onorevole Relatore e dell'onorevole Senatore Brioschi), che i fondi di riserva non siano insufficienti, l'entrata dello Stato, pagato il 62 $\frac{1}{2}$ per 100 alla Società, rimane del 27 $\frac{1}{2}$.

E se si suppone anche che il prodotto iniziale convenuto non si ottenga subito, che si ottengano solamente 200 milioni nel primo anno; intanto il Governo otterrà da questi contratti 55 milioni netti da iscriversi nell'entrata del bilancio.

Osservate qui che l'onorevole signor Ministro delle Finanze nel progetto di bilancio pel 1885-1886 aveva portato in entrata dalle ferrovie dello Stato 59 milioni.

Parrebbe dunque che ci dovesse essere una diminuzione di 4 milioni su quella previsione, ma non è vero.

Infatti: cosa se ne fa il Governo di questa entrata di 59 milioni?

Pigliate le relazioni della Amministrazione dell'Alta Italia, e vedrete che ogni anno una parte di queste somme che si porta all'entrata del bilancio, serve a provvedere alcune di quelle cose che per l'avvenire vanno a carico dei fondi di riserva.

Ora, per far bene il confronto, da questi 59 milioni, bisogna detrarre quelli che vanno erogati in oggetti che si provvederanno in avvenire coi fondi di riserva.

Ebbene, o Signori, si tratta di otto o nove milioni, sicchè invece di 59 milioni, la vera entrata che sarebbe paragonabile con quella che darà il contratto, sarebbe 50 milioni. Dunque il contratto vi dà 5 milioni di più subito il primo anno.

Parliamo un momento della percentuale.

Io non tornerò sui confronti con tutte le percentuali di questo mondo. Vi parlerò solo di quella convenuta nei contratti.

Un'osservazione dell'on. Casaretto, confesso che mi ha molto preoccupato.

L'on. Casaretto ha detto: Voi mettete il 62 e mezzo per 100 del prodotto iniziale come percentuale di esercizio.

Ma poi naturalmente il prodotto lordo non si manterrà uguale al prodotto iniziale. Esso andrà crescendo, com'è naturale, non fosse altro, per effetto delle nuove strade. Ebbene, appena cresce questo prodotto iniziale, la vostra percentuale di 62 $\frac{1}{2}$ scema, perchè voi sull'aumento non pigliate che il 56, e così diminuite il coefficiente di esercizio, di modo che le Società non avranno interesse ad accrescere il transito.

Io ho voluto un po' fare i conti, ed ho visto che potrebbe verificarsi questo danno soltanto se gli aumenti fossero rapidi e fossero infiniti.

Ma prendendo per facilità di calcolo la sola Adriatica, di cui il prodotto iniziale è una cifra tonda di 100 milioni, si vede che questa percentuale iniziale di 62 $\frac{1}{2}$ per 100 cumulata con quella degli aumenti, quando il prodotto lordo è arrivato ai 150 milioni e mezzo, scende a 60.33 %, e quando da 150 milioni il prodotto lordo sale a 200, questa percentuale scende a 57.75 per %.

Dunque, finchè avremo 100 milioni di prodotto lordo, la Società Adriatica avrà 62 milioni e mezzo per la spesa di transito, quando si arriverà a 150 milioni, ne avrà 90 e mezzo, e quando si arriverà a 200 ne avrà 115 e mezzo.

Ma, o Signori, non è solo il maggior transito sulla prima rete che produce questo aumento del prodotto lordo, ma è soprattutto l'aggiunta delle nuove ferrovie alla rete antica, ferrovie nuove che da principio non pagheranno la spesa, quindi a misura che crescerà questo prodotto lordo e da 100 andrà a 150, a 200, saranno i prodotti lordi di tutte queste reti nuove che verranno ad ingrossare quello della rete antica.

Ora, siccome la spesa delle strade secondarie non era da principio coperta sull'entrata, e via via lo verrà ad essere, e ad esserlo sempre di più, sembra che non vi sia da temere che le Società non possano andare innanzi per insufficiente compenso.

Non mi fermerò sulla percentuale della rete Sicula, che si trova con introiti lordi più bassi,

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 APRILE 1885

e per ciò tali da rendere necessario un coefficiente di esercizio maggiore.

Ma passerò ai fondi di riserva. Per essi si è detto che probabilmente sarebbero insufficienti.

Il Senatore Brioschi fece alcune osservazioni mercè le quali si potrebbe da una parte temere questo caso, e dall'altra si può anche fondatamente sperare che ci sia compenso, poiché egli disse, se non erro, che nelle strade prussiane il fondo di riserva per il mantenimento del materiale mobile è di soli 80 centesimi %. Ma io facendo queste ricerche ho trovato, che, mentre il fondo di riserva sul prodotto iniziale viene veramente diminuito un po' troppo dalla detrazione degli interessi della somma rappresentante il valore del materiale mobile, appena comincerà a svilupparsi il prodotto lordo, siccome la detrazione rimane sempre la medesima, finirà per essere una somma abbastanza rilevante per poter contare che basti.

Ho trovato, per esempio, che per le Meridionali, sopra un prodotto iniziale di 400 milioni, abbiamo una percentuale pel fondo di riserva di 3,340,000 lire; ma quando si arriva a 150 milioni diventano 11,340,000 lire; e a 200 milioni diventa 19,340,000 lire; insomma a misura che cresce il prodotto, il pericolo che i fondi non bastino diventa sempre minore.

Venendo alla parte che spetta al Governo per questa rete, si trova che avrà 27 milioni e mezzo da principio, ma poi arriverà a 41 milioni e mezzo, quando il prodotto diventerà di 150 milioni, e gradatamente poi seguirà sempre a crescere.

E francamente, dopo le considerazioni che ho fatto poco fa, mi pare evidente che il Bilancio avrà sempre una somma maggiore di quella che gli sarebbe venuta, se avessimo continuato coll'esercizio governativo.

Io sono vicino al termine del mio discorso; dirò solo poche parole sulle costruzioni. Avrei da dare delle spiegazioni sulla Cassa degli aumenti patrimoniali; ma mi sembra completamente inutile, dopo tutto quello che è stato detto nella Relazione.

Riguardo al modo di provvedere per le costruzioni si è detto che nel primo anno si provvede con i 90 milioni che si ritraggono dalla vendita del materiale mobile; ma bisognerà pur pensare per il secondo anno.

Ora, o Signori, il Ministro delle Finanze aveva

da considerare, che fra la rendita 5 per cento, quella del 3 per cento e quella della Santa Sede, noi abbiamo a tutto il 1884 circa 9 miliardi di debito consolidato; voi converrete meco che seguitare a versare sul mercato altri 90 o 100 milioni di rendita tutti gli anni, per costruire le ferrovie, era gettarsi in un gravissimo pericolo. Era dunque necessario di fermare questa emissione di rendita; e quando il Ministero ha annunziato la chiusura del Gran Libro del Debito consolidato, ha grandemente giovato al credito dello Stato sopra tutti i mercati dei paesi civili.

Il Ministro dunque ha pensato di sostituire un titolo rimborsabile emesso dalle Società.

Questo concetto ha sollevato molte obiezioni, Ora io, su questo punto, mi permetto di fare una semplice osservazione.

Certo il Governo è al primo interessato nell'emissione di questi titoli; ma le Società eziandio sono interessate a che si emettano facilmente e a buon prezzo, e i loro fondatori ed amministratori hanno in mano tutto il movimento economico dei principali mercati d'Italia e delle nazioni vicine.

Evidentemente il concorso di costoro non può che giovare a fare emettere le nostre obbligazioni a un punto o due di vantaggio; e un punto o due di vantaggio, quando si tratta di emettere ogni anno 90 milioni per le costruzioni, che saranno accresciuti di quelli occorrenti alla Cassa dagli aumenti patrimoniali, finiscono per fare delle somme molto ragguardevoli, e possono essere di notevole beneficio al bilancio.

Io quindi, per parte mia, lodo grandemente l'onorevole Ministro di avere preso questo partito che credo favorevolissimo alle finanze dello Stato.

Del resto, o Signori, questi vantaggi che ho enumerati è ben difficile tradurli in numeri e farne un prospetto. Mi pare però di averne detto abbastanza per dimostrarvi che questi vantaggi, un po' più un po' meno, ci saranno ogni anno. Quindi dal lato finanziario potrà verificarsi un progressivo miglioramento che non si sarebbe potuto ottenere mantenendo le strade ferrate in esercizio dello Stato.

Inoltre dal lato economico la chiusura del Gran Libro, sia pure solamente per la rendita consolidata, produrrà una grande tranquillità sul mercato monetario, e produrrà facilmente, col

crescere del saggio della rendita, correnti metalliche verso le nostre piazze; quindi i cambi favorevoli, quindi nessun bisogno di ricorrere a quelle elevazioni di sconto a cui siamo stati costretti nei giorni scorsi, quindi, in una parola, benefici generali per tutte le industrie.

Ecco i veri vantaggi che io veggo. E confesso che questi mi paiono vantaggi certi; mentre quelli che ho udito formulare sulla speranza che il ribasso delle tariffe faccia sviluppare l'industria, e che il Governo trovi dei compensi a quello che spenderà, nell'aumento delle imposte, parmi ci condurrà invece a veder diminuire le entrate pubbliche.

Dunque a me pare evidentissimo, o Signori, che queste Convenzioni recano un notevolissimo vantaggio per la finanza italiana.

Ma oramai vi ho trattenuto abbastanza e finirò col ricordarvi una parola di un celebre economista francese, favorevole all'esercizio privato, che è stata più volte ripetuta, ma non sarà male ripeterla anche una volta. Interrogato sugli effetti dell'esercizio di Stato rispose: « Non ci sarà più finanza in Francia ».

Senatore FINALI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI. Chiedendo la parola per fatto personale, debbo cominciare da ringraziare l'onorevole Senatore Cambray-Digny, che alle parole aspre che dovevano succedere, ne ha premesse delle dolcissime e grate all'animo mio.

Io posso assicurarlo che nell'animo mio verso di lui, oltre quei sentimenti di stima ed amicizia che sono in lui, v'è anche sincera gratitudine, per la fiducia che egli ripose in me negli anni a cui accennava, e di cui mi avevano già onorato Quintino Sella ed Antonio Scialoia; gratitudine che esprimo volentieri, poichè egli ha riconosciuto come io alla sua fiducia corrispondessi lealmente, con tutte le mie forze.

L'onorevole Digny ha detto cose che certamente egli crede; ma le parole e i giudizi che egli mi attribuisce, non corrispondono a quello che io ho detto.

La sua risposta va molto al di là ed al di sopra delle mie parole.

Io ho qui le bozze di stampa; ma perchè nelle bozze di stampa si fa luogo ai pentimenti ed alle correzioni, ho mandato a pigliare le bozze stenografiche.

Ecco, o Signori e Colleghi, quello che io ho detto intorno a coloro che l'onorevole Digny mi accusa di aver designato alla pubblica esecuzione.

Queste sono le mie parole testuali: « *In quanto alla Società Adriatica (e questa è una Società composta di industriali e banchieri), in quanto alla Società Adriatica, di certo ci dà ampia garanzia di buon esercizio. Ma quale garanzia ci danno, tecnicamente parlando, quei due fior di gentiluomini, che sono il principe Borghese e il principe di Scalea, nostro Collega? Qual garanzia ci danno quei banchieri che si accalcano dietro gli onorandi nomi dei nostri Colleghi Bellinzaghi ed Allievi, tra i quali forse è un solo industriale?* »

Vi è ingiuria, vi è designazione all'odio pubblico? Vi è qualche cosa che offenda rispettabili persone; che menomi punto la stima a loro dovuta; che disconvenga a questa alta Assemblea?

Io poi non ho disconosciuta la convinzione teoretica dell'esercizio privato, e non ho attribuito il sostenere l'esercizio privato solo ad interessi personali.

Sarei stato infelicissimo, se le mie parole avessero così falsificato il mio pensiero. Non conosco io dunque, che vi sono rispettabilissime persone, fra le quali non potrei dimenticare il principe degli economisti in Italia, l'onorevole Ferrara, che sono persuase, convinte, che le Compagnie private siano più idonee all'esercizio delle ferrovie, ancorchè appartengano allo Stato?

Io ho ricordata la conclusione di un discorso del principe di Bismarck, nella quale aveva detto che gli avversari al riscatto delle ferrovie (egli intende sempre il riscatto delle ferrovie, e la loro riunione nella amministrazione dell'Impero per essere esercitate dallo Stato) erano specialmente (anzi esclusivamente, egli dice, perchè, come sapete, il Gran Cancelliere va con pochi temperamenti nelle sue frasi), erano dei direttori, dei consiglieri di amministrazione. A questo si può rimediare, egli diceva; si può lasciar loro assegni vitalizi corrispondenti agli assegni attuali.

Io, dopo di aver ricordato ciò, pronunziava queste parole: « *Fra di noi (cioè in Italia, e non muto una sillaba) fra di noi di sinceramente convinti fautori dell'esercizio privato, anche*

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 APRILE 1885

più che fra i teoretici dell'economia politica, può darsi che se ne trovino fra quelli che vogliono conservare od attendono i lucri dei Consigli d'amministrazione».

Questo è il testo delle mie parole, il Senato può giudicare....

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

Senatore CASARETTO. Domando la parola anche io per un fatto personale.

Senatore FINALI... L'onorevole Cambray-Digny si è più lungamente intrattenuto rispetto alla Regia cointeressata dei tabacchi; alla quale egli sa che fui completamente estraneo, perchè inteso ad altre cure.

Egli ha detto avere io voluto paragonare la Regia delle strade ferrate a quella, quasi per averne un argomento di condanna per questa nuova.

Ciò è inesatto: io ho detto che la Regia cointeressata dei tabacchi, che giudicai e giudico aver convenientemente provveduto in quel tempo all'interesse finanziario dello Stato, riguardava solamente la finanza, e non anche l'economia nazionale, come avviene per questo insieme di contratti, capitolati e tariffe; ed ho detto che mentre allo spirare della Regia non si è creduto di poter proporre il rinnovamento di una Regia meramente finanziaria, si sono imposte le Convenzioni ferroviarie, le quali importano per me una Regia cointeressata, che investe tutta l'economia del paese.

In quanto alla differenza degli utili dell'esercizio dell'azienda dei tabacchi, colla comparazione fra ciò che avviene oggi, che è in mano dello Stato, e quello che avveniva quando era in mano della Regia cointeressata, confesso, e lo dissi anche l'altro giorno, che quei dati io li ho desunti da una pubblicazione ufficiale del Ministero delle Finanze.

Se poi quei dati sono inesatti, io non voglio proprio assumerne la difesa; se difesa occorre, ci è bene chi sa difendere gli atti propri di per sé, senza che io entri a prendere la parola per lui.

In quanto al 40 % di spesa per l'esercizio delle ferrovie del Regno Sardo, che il mio Collega Casaretto ieri elevava al 46, avverto prima di tutto che non era una semplice linea quella, ma una vera rete che si componeva della linea Susa-Novara, della linea Alessandria-Arona, e

di altre linee, oltre della principale Torino-Genova.

La percentuale di spesa che io esposi, di circa 40 % del prodotto lordo, non l'ho per certo immaginata io, nè raccolta non si sa dove; vi prego, onorevoli Colleghi, credere che posso avere esposto imperfettamente le cose, ma ho parlato con profonda convinzione, e confortato dai più severi studi che si debbono premettere, quando si tocca un argomento di cotesta importanza, in una Assemblea come questa.

Ora, quella percentuale che dissi del 40 % circa, risponde alla verità; giacchè con matematica esattezza dovrei dire 40,4.

Questa cifra di 40,4 si trova nel grosso volume stampato delle risposte date dall'Amministrazione delle ferrovie Meridionali alla Commissione d'inchiesta. Io poi ebbi anche cura di soggiungere, che in quelle risposte medesime per mezzo di sostituzioni, questo 40,4 si elevava al 65 o 68 %.

Io credo pertanto non meritare, neppure per questa parte, il rimprovero di aver pescato non so dove delle cifre, per conforto della mia tesi.

Signori, in un ambiente avverso ad una tesi ci vuole più coraggio ed abnegazione a difender quella, che non ce ne voglia a sostenere la contraria, nella quale siete sicuri di avere per voi la grande maggioranza degli uditori.

Io ho fatto il mio dovere, ho obbedito alla mia coscienza: la tesi dell'esercizio privato avea avuto il suo oratore; io doveva rispondere. Me ne appello all'onorevole Brioschi, di cui ho qui il discorso; dica egli se non mi abbia prevenuto con considerazioni, che secondo lui fanno preferire l'esercizio privato all'esercizio governativo.

Senatore CASARETTO. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. La parola spetta prima al Senatore Cambray-Digny.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Sarà meglio che parli anche l'onorevole Casaretto, così potrà rispondere ad entrambi contemporaneamente.

PRESIDENTE. Il Senatore Casaretto ha la parola.

Senatore CASARETTO. Io dirò poche parole restringendomi al fatto personale. L'onorevole Cambray-Digny mi accusa di avere eccitato odio contro il capitale; ma, Signori, ve ne siete accorti voi? Io avrei parlato contro me stesso,

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 APRILE 1885

perchè vi confesso che alla mia età io non lavoro più, vivo del capitale.

Si è detto che io ho domandato un abbassamento indefinito di tariffe. Io ho qui le bozze del mio discorso. In esse si vede che ho avuto cura più di una volta di dire che i ribassi gradualmente dovevano farsi entro quei giusti limiti che si devono trovare in tutte le cose. Egli parlò della rete piemontese che disse tanto piccola. Io ho qui la tabella delle percentuali avute dal 1850 fino al 1862 e la rete non è piccola, e negli ultimi 608, 650 e 789 chilometri, la percentuale era, di questi tre anni, 43, 46 e 48 %. Se volete, vi leggerò anche le altre percentuali anteriori.

L'onorevole Cambray-Digny ha detto che io non ho indicato le fonti da cui ho appreso le notizie riguardanti tutte le percentuali di Europa. Ma egli si è dimenticato che io ho detto espressamente che le ho attinte da un volume stampato nel 1880 nella stamperia del Ministero delle Finanze, per cura di due alti impiegati dell'Alta Italia, e che siccome non si trovava nel commercio, io credevo che fosse una pubblicazione ufficiale.

Egli mi ha accusato di essere andato a cercare in America degli argomenti per l'esercizio di Stato. Ma no, o Signori, io non ho mai detto questo, non ho detto che in America ci sia l'esercizio di Stato. Così pure egli ha confutato lungamente ragionamenti che francamente io non ho mai fatto. Ma io ritengo certo che egli fosse assente quando io parlavo, perchè io non ho mai ragionato sull'aumento graduale naturale delle ferrovie; io ho fatto solo una supposizione di ciò che avrebbe guadagnato o perduto la Società nel caso che avesse voluto fare un ribasso di tariffe.

Ciò è tutt'altra cosa che quello che ha detto l'onorevole Cambray-Digny, e che, francamente, siccome mi trovavo qui occupato, non ho compreso interamente bene; e dico queste poche cose, giacchè mi aveva aperto la via al fatto personale l'onorevole Finali, altrimenti non avrei neanche creduto opportuno di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Io incomincio dal dichiarare che per l'antica amicizia che ho con l'onorevole Finali, e per l'antica concordia di convinzioni nella materia economica, che io ho

creduto durasse tuttora, ebbi una profonda impressione dal discorso che egli pronunciò l'altro ieri.

Ma io dichiaro al Senato, che nessun risentimento personale, nessuna diminuzione della antica amicizia, per parte mia, può nascere da questa discussione.

Quindi io accetto le parole con le quali l'onorevole Finali ha cominciato testè il suo discorso e le accetto di buon grado. Quanto a quelle parole che egli ha pronunciato ieri l'altro, io le ho rese succintamente per abusare il meno possibile del tempo del Senato. Le avevo scritte, perchè appunto non volevo errare nel pronunziarle, e sono queste: *Più dei teorici economisti sono convinti dell'esercizio privato soltanto coloro che cercano lucri personali.*

Senatore FINALI (*interrompendo*). Io non dissi questo, ed in conferma mando le bozze stenografiche alla Presidenza.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Convengo che queste non sono le parole testuali pronunziate dall'onorevole Finali, ma il concetto è assolutamente il medesimo. Infatti tra queste parole e quelle che egli ha riletto, francamente non mi pare che ci sia tanta differenza, che meritasse una rettificazione: protesto però che le istesse impressioni che mi avrebbero fatto queste, me l'hanno fatta quelle da lui pronunziate, e oggi ripetute. Sarà ciò effetto della troppa viva impressionabilità mia; ma quando in un Consesso quale è il Senato si arriva al punto di attribuire, anche con tutti i riguardi possibili, a desiderio di lucri le altrui convinzioni, io non ho potuto e non posso far di meno di dire una parola di protesta. Ecco tutto.

Del resto son lieto di aver dato all'onorevole Senatore Finali l'occasione di chiarir meglio il suo concetto, riguardo a quelle persone rispettabilissime, tra cui si trovano nostri Colleghi, che hanno avuto il merito, secondo me, di farsi iniziatori di due grandi Società ferroviarie, alle quali io auguro la più grande prosperità; le quali manterranno ed accresceranno il movimento ferroviario in Italia, senza pesare, o almeno pesando il meno possibile, sulle finanze dello Stato.

E questo è il secondo punto.

Delle percentuali piemontesi...

PRESIDENTE. Si attenga al fatto personale.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. ... non parlerò per-

chè, poco più poco meno, oramai mi pare spiegato il come, in certe linee molto produttive, le percentuali di esercizio sono basse ed in altre sono alte.

Lo stesso onorevole Senatore Finali ha detto l'altro giorno: che molto opportunamente il Ministro dei Lavori Pubblici aveva accennato che delle percentuali ce n'è una per rete, quindi mi pare che su questo non ci sia da discutere neppure coll'onorevole Casaretto.

Per non tediare il Senato, io termino rispondendo a quest'ultimo con una breve dichiarazione: Io confesso che risentii un'impressione assai grave dalle ultime parole pronunciate ieri dall'onorevole Casaretto.

Egli forse fu trasportato al di là del suo pensiero, dal calore della discussione; ma francamente quelle ultime parole da lui pronunziate contro questo progetto di legge risuonarono nuove in Senato.

Io non ho detto nulla di più.

PRESIDENTE. Essendo esauriti i fatti personali, riprendiamo la discussione generale.

Il Senatore Alvisi ha la parola.

Senatore ALVISI. Onorevoli Colleghi. Nell'affrontare l'arduo problema, che l'onorevole Digny riteneva già risoluto con l'art. 4 della legge 18 giugno 1876, ha obliato le cause prime, che influiscono sopra i diversi pareri intorno allo esercizio ed alla costruzione delle strade ferrate nel mondo. Devò ricordare al Senato che io parlo per le stesse profonde convinzioni, con le quali ha spiegato il suo giudizio l'onorevole mio amico Finali, e per gli studi molto anteriori ai suoi, perchè questa questione fu da me trattata ampiamente nella Relazione e nella discussione dei bilanci dei Lavori Pubblici, nella cui Commissione avevo per compagni l'onorevole Ranco e l'onorevole Minghetti.

L'onorevole Minghetti allora così ragionava: « L'Italia avendo già speso quasi 4 miliardi nella costruzione e nel riscatto delle ferrovie, è chiaro che questo ingente capitale non poteva essere amministrato che dallo Stato, il quale si trovava a capo di diverse altre grandi amministrazioni. E quindi le strade di ferro in Italia non debbono essere nè una speculazione, nè un monopolio; ma devono invece servire allo sviluppo dell'economia del paese mediante lo scambio ed il trasporto dei prodotti del suolo

e delle industrie, che aiuta l'incremento dei cespiti d'entrata e della prosperità nazionale ».

Dunque vede l'onorevole mio amico personale, Senatore Digny, che è tutt'altro che risolta la questione dell'esercizio privato e dell'esercizio governativo, inquantochè non si tratta soltanto del principio affermato nella legge del 1876, ma bensì dell'applicazione pratica del principio a complesse e svariate combinazioni industriali e di pubblico interesse.

Quindi anche per l'esercizio privato, difeso in modo splendido nelle prime riunioni che si tenevano nel municipio di Firenze, presiedute dall'illustre capo-scuola, nostro Collega, onorevole Ferrara, qualunque economista poteva rimanere persuaso che, date quelle circostanze, dato quel modo di esercizio si doveva ricorrere all'industria privata; nè si può dire diversamente dell'onorevole Genala, al quale io stava vicino quando nell'altro ramo del Parlamento ha pronunziato il suo discorso contro l'onorevole Spaventa.

Ma se vuol porre a confronto le norme da lui proposte in quel suo discorso per l'esercizio privato colle Convenzioni attuali, non è certamente nulla di simile con quanto egli aveva preconizzato; basta osservare ch'egli escludeva il monopolio di grandi Compagnie per adottare il sistema delle amministrazioni locali di brevi linee ripartite con criterio regionale.

Dunque non parlare del doppio esercizio nella questione generale di massima non mi sembra possibile. A persuadere il Senato mi sento obbligato a leggere il primo periodo della bella, sebbene per me non convincente, Relazione del Senatore Saracco.

« Signori Senatori. — Breve e succinta, ma informata ad un concetto molto chiaro delle risoluzioni che convengono al momento presente, fu la prima discussione che ebbe luogo negli Uffici intorno al disegno di legge, del quale ci apprestiamo a render conto al Senato.

« I pareri espressi furono diversi ed opposti. Alcuni dei Colleghi nostri si mostrarono incerti, e piuttosto riluttanti, a sanzionare col voto il passaggio dell'esercizio ferroviario nelle mani dell'industria privata; taluni invece, che in altro tempo, ed in condizioni tanto diverse dalle presenti, si erano egualmente pronunziati per l'esercizio di Stato, lealmente dichiararono, che per alte considerazioni di ordine politico e finan-

ziario, intendevano di rendere il voto favorevole al disegno di legge. Pochi dei Senatori presenti, che pure hanno sempre creduto e credono ancora, che giovi affidare l'esercizio delle ferrovie all'industria privata, spiegarono avviso; che i patti concordati colle Società concessionarie siano meno conformi all'interesse dello Stato, e che il concetto espresso è sanzionato dal Parlamento coll'art. 4 della legge del 29 giugno 1876, non trovi nelle disposizioni del presente disegno di legge la sua vera e salutare applicazione ».

Senza ripetere il verso di Dante *e questo fa suggel*, il primo periodo della Relazione dell'onorevole Saracco, c'impone di pensare seriamente e ponderatamente, se non altro, sugli apprezzamenti della incisiva Relazione del Senatore Saracco.

Il Senato mi perdonerà se io aggiungerò brevi considerazioni, senza ripetere gli argomenti tant'abilmente trattati dagli egregi Colleghi ed amici, che mi hanno preceduto.

Comincio dall'affermare che nelle circostanze presenti, e colle attuali Convenzioni è tutt'altro che risolto il problema dell'esercizio ferroviario, come diceva l'onorevole Digny, malgrado l'approvazione dell'articolo 4 della legge del 1876; inquantochè avvennero poi altre deliberazioni della Camera che infirmano quel voto; nè si deve dimenticare quelle riserve, cioè che non pochi Deputati, fra i quali io posi il mio nome, dichiararono che il voto politico al Ministero Depretis, non significava minimamente « l'accettare come risolto il problema ferroviario annunciato coll'articolo 4 ». Successivamente intervenne il voto sull'*inchiesta*, che l'onorevole Depretis aveva proposto si limitasse all'esercizio privato, ma che la Camera estese, senza opposizione, all'esercizio governativo e a tutti quegli elementi che fornirono il materiale dei sette interessanti e grandi volumi sull'*inchiesta* presentati alla Camera nel 1881.....

Una voce dal banco dei Ministri. No, no.

Senatore ALVISI... Io ho rilevato queste notizie dal discorso dell'onorevole Baccarini il quale, essendo Ministro con l'onorevole Depretis, non capisco come possa aver mentito nella ultima discussione alla Camera coll'ammettere una cosa non vera.

Inoltre c'è il fatto abbastanza strano risultante dall'*inchiesta* stessa, rilevato da tutti i

giornali, ed accennato testè dall'onor. Casaretto e da altri oratori, che la Commissione parlamentare dei 18 conclude contro il parere manifestato dalla maggioranza degli interrogati, come rappresentanti delle principali Camere di commercio, industriali, pubblicisti, militari, che deposero contro l'esercizio privato.

Non parlo poi dei militari! Mi risuonano ancora nelle orecchie le parole dell'onorevole Ricotti, il quale censurava l'esercizio privato; e quelle del Segretario generale del Ministero della Guerra l'onorevole Marselli, il quale ripeteva con altre parole il giudizio implacabile dell'onorevole Spaventa, che le ferrovie si affidano ad una nuova Compagnia delle Indie!

Questi pareri io li trovo stampati in un estratto degli atti parlamentari, in un'opera che mi fu gentilmente data, del Baccarini e Dornig: *Le ferrovie italiane e il Parlamento*.

Ma lasciando da parte queste affermazioni, che poi si risolvono d'altra parte in negazioni, e quindi perdono d'ogni importanza, e sanno di polemica, io verrò alla conclusione riguardo all'esercizio privato delle ferrovie. Ma per risparmiare tempo al Senato riferirò un brano di discorso che spiega le cause vere, per cui in Francia vige e prospera il sistema delle grandi Compagnie, e dell'esercizio privato.

L'opinione è del signor Rouher, già Ministro di Napoleone III, il quale in questa questione si era unito al parere dei deputati Arago e Say.

Il signor Rouher dunque spiega il suo concetto così:

« In Francia i capitali grandi e piccoli affluiscono verso le intraprese industriali. Questa tendenza, che non bisogna confondere colla aggriotaggio di borsa, schiude al nostro paese un avvenire affatto nuovo e merita incoraggiamento. In Germania si costruiscono ferrovie a nome dello Stato, ma come avrebbero fatto altrimenti? Avevano essi la potente ricchezza mobiliare che permise alla Francia di affidarsi alla Società privata? Era forse sviluppata in Germania la ricchezza mobiliare? Lo è anche al presente in proporzioni notevoli? Lo Stato in Germania doveva fare ciò che nessuno poteva fare in sua vece. Lo Stato subì l'influenza della necessità locale ».

Ciò mi pare che si verifichi a capello in Italia.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 APRILE 1885

Perchè lo Stato italiano ha speso 4 miliardi? Perchè nel nostro paese non ha trovato l'esuberanza del capitale, nè una popolazione industriale la quale avesse gli elementi della ricchezza mobiliare da costruire le ferrovie, e nello stesso tempo per fabbricare il materiale mobile.

In Francia vi concorrono tutti i possessori di miniere di ferro, i fabbricanti di macchine di qualunque genere, per cui la Francia dopo l'Inghilterra è una delle prime, anzi la prima nazione industriale d'Europa e del mondo.

Quanti capitali e risparmi non hanno accumulati con queste industrie che cercano impiego ed attendono alla borsa il giorno che i noti imprenditori di operazioni ferroviarie mettano sul mercato le loro azioni! Sono 12 miliardi che le sei grandi Compagnie spesero nelle costruzioni e nell'esercizio delle principali linee della Francia, senza chiedere un soldo nè la garanzia del Governo; anzi il Governo della Repubblica sistemò il suo bilancio col vendere alle Società private le linee secondarie costruite ed esercitate da piccole Società con o senza l'intervento governativo.

Come mai da questo esempio che si ripete in Inghilterra, in America, avete costituito le Società private per l'industria delle ferrovie? Come potete e volete voi dedurre che in Italia volete trarre questa conseguenza da condizioni affatto differenti di produzione, di capitale e di lavoro?

Pur troppo in Italia, cominciando dalla prima epoca della nostra unificazione, colla fusione delle piccole Società avete formate nel 1864 quattro Compagnie, che poi, una alla volta dovemmo rilevare dopo grandi sussidi per compire le linee principali. Nessuno dei sette Stati che dividevano l'Italia aveva dato l'esempio della costruzione di circa 800 chilometri di strade ferrate, come il Piemonte, ove il Governo seppe apprezzare il fatto che l'associazione più potente di risorse e di mezzi era lo Stato.

Se poi, in un momento di strettezze finanziarie, che non voglio discutere, l'onorevole Sella ha venduto per la metà del costo quelle linee che erano anche il più bell'esempio di esercizio governativo, quale frutto raccolse più tardi il Governo dalla grande Compagnia dell'Alta Italia?

Appena la Società dell'Alta Italia raggiunse quel limite d'entrata, oltre il quale cessava la sovvenzione governativa, chiese di essere riscattata. I nostri bravi negozianti invece di declinare la offerta e lasciarla fallire, comprarono le linee e il materiale a prezzo di costo, rivendendo al Governo per l'intero le linee piemontesi, cedute nel 1863 per la metà del loro costo. Queste sono le vicende che subirono anche le altre Società ferroviarie private in Italia, che quando hanno raggiunto il massimo dell'entrata già convenuto sull'esercizio delle proprie ferrovie, dichiararono al Governo di fallire o di rilevarle col riscattarne le azioni infruttifere mediante rendita pubblica.

È spaventosa la statistica pubblicata di recente da un banchiere di Torino, nella quale esso dimostra le differenze di miliardi che hanno dovuto pagare gli azionisti ed il Governo fra il prezzo di emissione delle azioni e della rendita pubblica per effetto della speculazione e dello aggio di Borsa nell'ultimo decennio.

Ma io sorvolo su questa questione che fu già trattata lungamente da' miei onorevoli amici Casaretto, Majorana-Calatabiano e da altri; malgrado tali disastri finanziari ed economici, è parso strano che sorgesse ancora l'idea dell'esercizio privato, ed ora per volontà del Presidente del Consiglio ritornasse a galla in confronto dell'esercizio governativo; essendo provato all'evidenza che difettano gli elementi naturali e industriali, e che mancando i capitali per dotare l'Italia di una rete completa di ferrovie, nessuno dovrebbe dubitare che le Società private eran impossibili, dacchè falliron tutte anche quando furono ordinate nel 1864 col sistema di Francia in quattro grandi Compagnie. E torno a ripetere che la cosa è naturale, perchè in Italia non c'è nè esuberanza di capitali, nè le industrie relative alle ferrovie.

Vediamo cosa fece la Germania dove prevalgono le medesime condizioni economiche e finanziarie d'Italia. La Commissione ferroviaria parlamentare di Prussia del 1874 espresse il seguente parere nella sua Relazione sul problema che ci preoccupa:

« Le ferrovie sono stabilimenti destinati al pubblico servizio di trasporti analoghi per la loro natura, per il loro scopo alle strade nazionali; soltanto per imperiose necessità finanziarie (e qui prego di notare), imperiose neces-

sità finanziarie, hanno potuto spingere qualche volta la Prussia alla inosservanza di questo principio e togliere la costruzione e l'esercizio di alcune linee dalle mani dello Stato per porle in quelle della speculazione. Però nell'esercizio non devesi badare all'interesse del capitale, ma devonsi mettere in prima linea i bisogni dei traffici ed il vantaggio del pubblico».

La Commissione parlamentare italiana che cosa ha fatto invece? Ha raccolto le opinioni dei maggiori interessati, ha constatato che le condizioni dell'Italia che lavora e produce valgono a stabilire la preferenza all'esercizio governativo, perchè nessuno depose nell'inchiesta che vi siano in Italia i due elementi indispensabili, il danaro e le Società, le persone che valgono a raccogliarlo colla propria firma.

Quale è la Società commerciale e industriale in Italia accreditata talmente che abbia potuto trovare un miliardo di capitale colla sua firma? Tutte ebbero sempre bisogno del biglietto di banca creato dal Governo e della garanzia governativa per qualunque impresa industriale e ferroviaria.

Ma la mia opinione sull'esercizio governativo delle ferrovie in Italia, oltre fondarsi sopra fatti e sopra pubblicazioni di uomini tecnici e rispettati, viene confermata dall'autorità di un illustre scrittore francese, al quale ricorse anche l'onorevole Relatore per sostenere il suo assunto. Il Jacquemin così si esprime: « Il riscatto e l'esercizio governativo sono imprescindibili, perchè non si può concepire il riscatto solamente per sostituire Compagnie a Compagnie ». Dunque la scienza economica, col mezzo dei suoi più alti rappresentanti, i fatti da me notati e che sono alla portata di tutti per essere ben ponderati mi confortano nel credere che non vi può essere errore in chi ha la convinzione affatto opposta a quella del Ministero, cioè che l'esercizio governativo è l'unico modo che potrebbe rendere utili gli ingenti capitali impiegati dallo Stato nella costruzione di 8000 chilometri di ferrovie, e produrre quei vantaggi che tutti desideriamo da questo grande strumento della civiltà e prosperità italiana.

I miei onorevoli Colleghi ed amici hanno annunziato e svolto prima di me una quantità di quesiti in opposizione ai principali articoli delle Convenzioni, sui quali anche l'onorevole

Saracco aveva scoperto dei punti neri, che colla sua facile erudizione ha creduto di chiarire; ed oggi al Relatore venne in appoggio l'onorevole Cambray-Digny che ha creduto coi suoi calcoli e colle sue osservazioni di rendere più facile alla intelligenza dei giurati, che siamo noi, il giudizio definitivo del Senato alla prova segreta dell'urna. I Senatori sono chiamati a sentenziare in base ai fatti ed alle ragioni di coloro che questi fatti sostengono. Ma se il Ministero vuole proprio l'esercizio privato col mezzo di quattro Compagnie, due continentali e due insulari, allora domando all'onorevole Ministro se non convenga delegare alle Società esercenti, sempre, ben inteso, adottata la massima delle Convenzioni, maggiori attribuzioni nell'amministrazione e maggiore responsabilità materiale e morale rispetto allo Stato ed al pubblico, onde questo importante servizio risponda meglio non alla sostanza, perchè le Compagnie non contribuiscono capitali, ma alla forma dell'esercizio privato.

Ammesso l'esercizio privato, conviene farlo colla maggiore responsabilità ed autorità di quelli che l'esercitano; non bisogna mettere ostacoli in mezzo, creare diffidenze e sospetti con l'eccessiva ingerenza, la minuta sorveglianza del Governo.

Allora incaricate le Società a pensare e ad agire liberamente con le dovute garanzie materiali e morali, limitando la vostra autorità a rivedere i conti una volta all'anno.

Ecco come si fa il servizio che si chiama veramente privato. Questo sarebbe stato l'ideale degli economisti i quali hanno trattato questa materia, e come pure l'ideale dell'onorevole Ministro Genala. Per me credo che egli non abbia firmato volentieri tutti questi *do ut des* che si riscontrano ad ogni articolo delle Convenzioni; anzi ritengo che l'abbia fatto per la mera opportunità politica, fors'anco finanziaria, che malgrado tanti mutamenti determinarono l'onnipotente capo del Gabinetto a volere questo contratto; se vi è stato uno che sia stato costante nell'idea dell'esercizio privato in questa maniera, dove è massimo l'intervento governativo, senza speranza di risultati favorevoli per le finanze e per l'economia nazionale, è l'onorevole Depretis.

Egli sa che negli Uffici della Camera nel 1877, io, avversario palese dell'onorevole Sella, ho

votato contro l'onorevole mio amico Depretis, quantunque egli sia riuscito commissario per le medesime Convenzioni.

Ciò prova sempre più che non ho nessuna reticenza di voler attenuare o nascondere la mia meditata responsabilità personale.

La idea della libertà amministrativa associata alla responsabilità della Compagnia sarebbe il più logico emendamento da introdurre nella legge per un bene inteso esercizio privato.

Il secondo quesito sarebbe: se nelle presenti condizioni, non siano da modificare le basi percentuali, cioè la divisione degli utili lordi o netti fra le Società e lo Stato per divenire a un più giusto riparto e ad una maggiore stabilità della nostra finanza.

Da tutti fu trovato eccessivo il riparto delle entrate delle ferrovie col dare allo Stato soltanto il 28 e meno per cento e 72 $\frac{1}{2}$ alle Compagnie, mentre nell'esercizio provvisorio governativo di sei anni, che si diceva costosissimo, si è speso assai meno. In questo senso si palesano scritte le osservazioni velate dell'onorevole Relatore, e che furono poi magistralmente sviluppate e chiarite dagli onorevoli amici che mi hanno preceduto in questa disamina, e fra questi gli onorevoli Finali, Casaretto, Majorana-Calatabiano e Consiglio, tutte persone competenti, e che hanno studiato profondamente la materia. Nè si può dire che abbiano fatto la più formale opposizione alla legge per spirito di parte, nè unicamente per dare un voto contrario alle Convenzioni, ma bensì per vero amore alla verità e devozione alla patria.

Quindi, associandomi alle loro considerazioni, aggiungo una sola cosa, che mi pare non sia stata avvertita, nè ricordata dai precedenti oratori, a proposito della percentuale, cioè: dato il caso che le scienze sperimentali chimica, fisica, meccanica, insomma i progressi delle industrie che concorrono allo sviluppo di questo complicato congegno delle ferrovie, conducessero a produrre una nuova rivoluzione nella forza motrice, come fu il vapore, per risparmiare tempo e danaro nella costruzione delle ferrovie e nell'esercizio; supponiamo l'applicazione della forza dell'aria compressa, dell'elettricità e l'invenzione di altri meccanismi; in questo caso è preveduta nel contratto la diminuzione della percentuale, e in quale proporzione?

Non si disse e non si è provato, per esempio,

che un sole elettrico può illuminare una città? E per questa sola idea alcuni Municipi non hanno fatto apposita riserva nei contratti, perchè nel caso venisse attuata l'applicazione della elettricità si dovessero diminuire i canoni dell'illuminazione a gas o sciogliere definitivamente i contratti fatti per novant'anni?

Questo caso è contemplato nelle Convenzioni? Se non è contemplato, come credo, domando di volerne fare un cenno, perchè non si sa ai tempi nostri fino a dove la scienza, tanto progredita, può arrivare nelle sue grandi scoperte. Quindi *a priori* non si può escludere l'idea che non vengano trovati altri mezzi di trazione, conoscendo come replicati esperimenti siansi tentati con palloni aereostatici, che potrebbero sostituire le ferrovie nel trasporto delle persone e delle cose (*Ilarità generale*).

Io mi compiaccio che in mezzo a tanta serietà possa destare l'ilarità del Senato la esposizione di fatti scientifici e tecnici che pure a' nostri giorni sono *sub judice*, e che non vengono respinti come impossibili da nessun studioso di scienze fisiche.

Vorrei sperare che si verificasse di nuovo il caso degli Accademici di Francia che risero quando fu loro annunciato che le navi potevano correre sui mari senza vela: era il vapore che doveva essere adoperato come forza motrice; dunque possiamo anche noi imitare gli Accademici e ridere di fatti che sono già nel dominio della scienza la quale coll'applicazione delle forze naturali, degl'imponderabili ha fatto passi maravigliosi a beneficio dell'umanità?

Io ho accennato a tale lacuna nelle Convenzioni perchè, se non altro, ne sia presa memoria dall'onorevole Ministro.

Per verità una grave questione è stata discussa ed avvertita dalla Relazione dell'Ufficio Centrale, ed è quella riferentesi alla consegna e riconsegna del materiale mobile.

Le spiegazioni date dalla Relazione e dall'onorevole mio amico il Senatore Ranco, non mi hanno persuaso. Essi mi hanno addimostato con molti ragionamenti sottili e con calcoli essere semplice quell'articolo, che però il Relatore dice alla prima lettura oscuro ed sviluppato.

L'onorevole Depretis sa e conosce che tutti i proprietari quando affittano le proprie terre, stabiliscono un prezzo di affitto complessivo per

capitale terreni, e per il capitale mobile che consiste nelle scorte necessarie all'esercizio dell'agricoltura e delle industrie affini. I contraenti all'epoca della consegna delle terre chiamano due periti e fanno stimare tanto le scorte vive (animali d'ogni specie), come le scorte morte (attrezzi rurali, veicoli e prodotti) ed alla fine dell'affitto è stabilita la restituzione del valore delle scorte medesime in natura o in danaro.

Ora domando perchè si deve abbandonare questa massima generale nel presente contratto fra il Governo e le Compagnie, coll'obbligare il Governo a cedere alle Società il materiale mobile (macchine, carri, vagoni, ecc.) a prezzo di stima, mentre al termine dell'esercizio ventennale le Società possono restituire il vecchio come il nuovo materiale, a prezzo di acquisto?

L'onorevole Ranco mi ha fatto una specie di calcolo che mi ha un pochino turbato nella semplicità delle mie idee, ma per altro non mi ha convinto che la massima generale di tutte le contrattazioni non debba essere per questo solo caso accettata.

E anche l'onorevole Saracco nella sua Relazione non ha potuto negare che questo punto del contratto, che riguarda la consegna e riconsegna del materiale mobile, poteva essere presentato con una veste più semplice; mentre io affermo che i banchieri, gli speculatori maestri di patti equivoci, per qualche motivo devono avere adottata una formula oscura. Se è vero che nulla nasconda di equivoco il detto articolo, il Ministero dovrebbe soddisfare al voto espresso anche dai miei Colleghi e dal Relatore collo stabilire chiaramente, che la consegna e riconsegna del materiale mobile dal Governo alle Società e viceversa si facesse con inventario a prezzo di stima arbitrare.

Non parlo delle tariffe, perchè furono già discusse con tanta efficacia dagli oratori che mi precedettero.

L'onorevole Casaretto ha notato con sagace previdenza che le tariffe, vanno considerate, come quelle che danno un valore ai prodotti che ne avrebbero poco o punto quando non possono essere trasportati da un luogo all'altro; di quanto le tariffe di trasporto sono alte, di altrettanto scema il valore dei prodotti agricoli e manifatturieri, e quindi il patrimonio dello Stato invece di accrescersi rimane sempre nella sua povertà.

Ma fu l'argomento delle costruzioni che ha sollevato (nel paese e nella stampa), serie polemiche, sembrando una cosa enorme lo avere stabilito che le stesse Compagnie esercenti siano incaricate di preparare i progetti delle costruzioni, e a curarne la esecuzione a prezzi fatti.

La sola idea che ciò possa avvenire ha spaventato in generale tutti coloro che conoscono la storia delle vicende delle antecedenti Compagnie, tanto funeste per lo Stato, e di tutti coloro che la Relazione designa come timidi amici delle Convenzioni, malgrado la loro fiducia nel Governo.

E questi amici del Ministero come anche gli altri magistrati dei corpi consultivi e di controllo dello Stato non possono acconciarsi alle disposizioni delle Convenzioni, che derogano al Codice di commercio, e che svincolano le Compagnie dalla legge comune che è quella degli appalti per tutti i lavori che superano credo le 8 mila lire. Come mai si rinuncia ai controlli obbligatori per legge, ad esempio quelli del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Corte dei conti, in affari nei quali lo Stato è impegnato per miliardi?

È noto che un miliardo e duecento milioni sono già votati per le ferrovie concesse colla legge del 1879 e poi vi sono da aggiungere altri 1000 chilometri già concessi come bandiera per le future elezioni.

Quindi crederei doveroso per il Ministero di modificare il relativo articolo nel quale restasse fermo che invece di dare alle Società esercenti le costruzioni delle ferrovie a *forfait* od a trattativa privata, anche queste seguano la legge comune degli appalti; sia che il Governo si serva degli ingegneri della Società o che le Società si servano degli ingegneri governativi, tutti obbediscano per la costruzione e per i contratti alla legge generale organica sulle opere pubbliche.

Io mi sono associato ai miei Colleghi che hanno ampiamente svolti i concetti in opposizione a questa legge perchè venga respinta nel suo insieme, od almeno venga sospesa la sua approvazione fino a nuovi e più maturi studi sul principio del servizio di Stato. Ma se vuolsi proprio l'esercizio privato falsato nei presenti contratti, a me non resta che domandare che vengano fatti degli emendamenti agli articoli

principali che implicano la violazione della legge comune, e siano dati dal Ministero quegli schiarimenti che si rendono necessari alla interpretazione della stessa legge che ci prepara, come la storia del passato ci insegna, un semenzaio di liti e gravi oneri per il bilancio.

Adesso mi rivolgo all'onorevole Ministro delle Finanze e lo chiamo in causa, poichè è certo che il motivo preponderante, il *porro unum*, che si invoca da tutti i fattori delle Convenzioni per dare un voto incondizionato a questa legge, è il vuoto delle Casse dello Stato. Quindi si sussurra non sia possibile introdurre alcun emendamento, giacchè il momento fatale si affretta, e ieri l'onorevolissimo Presidente del Senato ci ha avvertiti perfino del giorno in cui deve terminare la discussione, che sarebbe appunto sabato. Dunque bisogna che anch'io raccolga il molto che sento in poche parole.

A detta degli amici delle Convenzioni, il Ministro delle Finanze è quello che domina la situazione; il Relatore si attacca anche ad alte convenienze politiche; ma della politica l'onorevole Depretis non ha paura, giacchè da uomo abilissimo, con il famoso programma di Stradella, ha aperto la porta del potere a tutti quegli uomini di buona volontà che, a proposito dell'esercizio privato, prima dicevano di *no* e poi con lui hanno detto di *sì*. Di fatti tutti sappiamo come una maggioranza parlamentare, formata di Deputati di tutti i colori, ma divota a lui, abbia spostata la situazione politica; quelli che lo hanno combattuto a morte fino alla presentazione delle Convenzioni ferroviarie, sono invece diventati suoi satelliti, e sono quelli che lo hanno fatto e lo faranno restare Ministro....

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Ne ho poca voglia....

Senatore ALVISI. Per me non gli auguro sicuramente il contrario, e può esser certo.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Sono cessate le cause di rimanere.

Senatore ALVISI. Se mancasse il mio voto per farlo rimanere Ministro, all'infuori di questo per le Convenzioni, sebbene non ne abbia bisogno...

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Un voto non si ricusa mai. (*Si ride*).

Senatore ALVISI. ... Lo credo anch'io; un voto non conta niente, ma i risultati delle urne, lo

abbiamo veduto altre volte, non sono dei voti che si rifiutano, ma di quelli che non si danno.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Quelli sono voti simulati.

Senatore ALVISI. Ma, tornando al fatto della necessità assoluta di questi milioni, coi quali l'onorevole Ministro crede rinsanguare le finanze, ricorderò all'onorevole Ministro che nel chiudere un mio discorso in merito dell'abolizione del corso forzoso; ed in questa stessa Aula, ho dichiarato che non mi univa al mio amico Senatore Rossi per decretargli fin d'allora la corona di quercia o quella di alloro, condizionata, molto condizionata, perchè mi sembrava che la base dell'operazione finanziaria scelta dall'onor. Magliani fosse falsa.

È dico falsa, inquantochè in Italia mancava la massa della moneta metallica necessaria al cambio, alla quale mal si suppliva col lasciare alle Banche la triplice emissione della carta, che godeva di un credito diverso, a seconda della Banca da cui era emessa, e che non rappresentava perciò un valore reale, ma un segno della moneta. Io narrava allora che avevamo 138 milioni di moneta erosa di argento, che gli scudi d'argento erano diminuiti di prezzo, che i 400 milioni di biglietti emessi dal Governo non erano oro; quantunque al cambio dovessero ritenersi per oro, e che 70 o 80 milioni di rame non potevano scomparire da un momento all'altro.

Con 400 milioni d'oro e con 300 di argento, io prevedeva fin d'allora che l'edificio dell'abolizione del corso forzoso non sarebbe stato nè solido, nè duraturo, e che alla prima crisi monetaria, o annonaria, o politica si sarebbe scropolato, come appunto oggi i fatti addimostrano. (*Segni di diniego del Ministro delle Finanze*).

Ma che, onorevole signor Ministro, forse oggi non abbiamo di nuovo l'aggio? Non serve il suo diniego, tutti leggiamo i listini di Borsa, e tutti sanno che l'aggio sull'oro c'è.

Speriamo che la crisi politica scompaia e che la guerra non scoppi; ma se ciò non avvenisse, i grandi interessi che si vanno accumulando attorno alle Banche, per effetto della speculazione dei banchieri e dei giocatori di borsa che non avendo capitali propri, o non voleadoli azzardare, attingono credito e carta-moneta alle Banche, purtroppo bisognerà ritornare a quello che il compianto Scialoja voleva negare a

questi signori, al corso forzoso dei biglietti delle Banche; coll'aggravante che mentre nel 1866 le condizioni erano più favorevoli, poichè la Banca Nazionale aveva una circolazione di soli 120 milioni di carta, ora ne ha essa sola per 450 e più. Mi dica, onorevole Ministro, quanti biglietti della Banca Toscana, e della Banca Romana, e degli altri Banchi ha nelle sue casse e poi mi risponda cosa avverrebbe delle Banche di emissione se Egli rimettesse in circolazione tutti i biglietti di queste Banche? Quale di esse potrebbe resistere al cambio?

Ora in queste condizioni di fatto, domando se si può affrontare leggermente l'idea di creare un altro tipo di Debito pubblico, e metterlo in circolazione per un altro miliardo di valore? Ma, dice l'onorevole Digny, c'è gran differenza fra titolo ferroviario e la rendita pubblica; questo è un debito redimibile in 90 anni e il consolidato è un debito perpetuo.

Ma l'onorevole Sella, dico io, il principe della finanza, cosa ha fatto quando ha voluto rimettere un po' in sesto il bilancio? Ha dovuto consolidare tutti i debiti redimibili. L'onorevole Magliani stesso, rispondendo in Senato all'onorevole Brioschi nel 1881, non ha illustrato la proposta dell'onorevole Sella, elevando a teoria la speranza dell'onorevole ed illustre statista defunto?

Nella tornata del 7 aprile 1881 così ragionava l'onorevole Magliani:

« L'onorevole Brioschi notò che trasformando in debito perpetuo un debito destinato a cessare, noi andiamo contro la tendenza più razionale di convertire i debiti perpetui in ammortizzabili. Mi permetta l'onorevole Brioschi di fargli notare che la tendenza scientifica e pratica delle finanze moderne è quella che seguiamo noi (vale a dire di emettere rendita).

« Il debito perpetuo pesa meno sullo Stato in ragione del tempo pel deprezzamento della moneta e per l'eventualità, anzi per la grande probabilità delle conversioni.

« Al contrario i debiti redimibili sono assai più gravosi pel difetto di quei due grandi coefficienti di attenuazione.

« Io non voglio da ciò inferire che si possa seguire un sistema assoluto di convertire tutti i debiti ammortizzabili in debito perpetuo. Credo che vi siano ragioni economiche ed anche di ordine morale per mantenere accanto ai debiti

perpetui debiti ammortizzabili, ma certo non è ammesso da nessuna buona teoria e da nessuna buona pratica che si abbia in massima a preferire sulle condizioni odierne il debito ammortizzabile al debito perpetuo.

« Lasciamo pagare i nipoti! Ma onorevole Brioschi, anche noi paghiamo i debiti dei nostri antenati: non c'è soluzione di continuità nelle società umane: ma si possono distinguere le attuali dalle future generazioni: il genere umano è come un solo uomo, che si perfeziona e non muore ».

Ma se il Ministro Depretis ha manifestato il parere che la emissione di debito consolidato sia il miglior metodo per trovare denari, ed è anche quello che costa meno, perchè oggi ricorrere ad un altro mezzo?

E se voleva creare un tipo nuovo, poteva farlo davvero, col dare in garanzia di questo titolo nuovo il capitale di 4 miliardi in ferrovie di proprietà dello Stato, e garantirne gli interessi sulla entrata e sulla percentuale dell'esercizio.

Così avrebbe creato un titolo essenzialmente diverso dalla rendita pubblica, in quanto che sarebbe un debito con ipoteca ineccezionabile, che avrebbe trovato facile e pronto il suo collocamento presso quei molti che non credono alla solidità della rendita pubblica, che ogni anno va aggravando il passivo del nostro bilancio con una somma che quasi sorpassa la metà di tutte le spese (dieci e più miliardi).

Di questi 10 miliardi, 4 sono già impiegati nelle ferrovie, che ora andiamo a portare a 6 colle nuove costruzioni approvate e promesse.

Per carità, non si creda di accrescere la potenzialità economica del bilancio e del risparmio, con quel giro di capitali che si fa in Borsa, giro che costituisce quella fantasmagoria di milioni che il principe di Bismarck ha condannato, chiamando le Borse bische di gioco di valori, delle quali conviene frenare il pericolo di certe catastrofi col tassare la circolazione di tutti i valori, come si usa per la trasmissione della proprietà immobiliare e mobiliare in tutti gli Stati.

Questa sarebbe la vera maniera per un Ministro delle Finanze di dare al bilancio dello Stato una certa e perenne risorsa. Basterebbe imporre solamente l'uno per mille per avere una ingente entrata da bilanciare le riduzioni volute

dalle supreme necessità dell'agricoltura e delle altre industrie.

Invece i poveri proprietari devono pagare le tasse col vendere l'ultimo pezzo di terreno o l'ultima stanza pagando il diritto di trasmissione di proprietà, non l'uno per mille, ma il 5 %.

Ma quando si tratta di toccare questa casta che vive e prospera ed innalza palazzi, mentre si demoliscono le case delle classi laboriose, allora non avvi più giustizia distributiva, per contratti di milioni e miliardi non avvi più trasmissione di proprietà, e i titoli di rendita pubblica e industriale non sono più valori che passano da una mano all'altra. Così, le grandi ricchezze mobiliari di oltre dieci miliardi si negoziano tutti i giorni e passano più volte da una all'altra ditta senza contribuire nulla allo Stato, mentre la proprietà fondiaria dà un cespite di entrata considerevole col pagare una tassa per cui in pochi anni il proprietario diventa proletario.

Io dico dunque che, se volevate creare un titolo nuovo da vendere facilmente alla pari in tutte le piazze, il quale potesse resistere anche alle crisi politiche e finanziarie, giovava meglio servirsi della proprietà delle ferrovie che vi costano quattro miliardi, e delle entrate sicure sia che le esercitasse il Governo, sia che le esercitasse una Società privata. Ma fare una emissione di azioni ferroviarie unicamente posate sul credito degli speculatori di borsa, permettete che vi confermi le mie previsioni che all'apparire d'ogni crisi questi titoli andranno soggetti alle stesse e più gravi oscillazioni degli altri valori pubblici e del credito mobiliare.

Infatti i titoli del Credito mobiliare, per esempio (che è uno dei principali interessati in queste Convenzioni), e degli altri Istituti che figurano nel contratto quando la rendita cala di un punto, le loro azioni fanno un salto indietro anche di 10 punti, e perchè?

Perchè si sa che hanno rapporti collo Stato e che la prosperità della loro amministrazione dipende dagli affari dello Stato che l'alimentano. Lo stabilimento del Credito mobiliare, il principale autore della Compagnia mediterranea, non sarà certamente quello che esercita e costruirà le ferrovie, ma si occuperà specialmente di porre in sindacato le azioni e le obbligazioni garantite dal Governo italiano per l'annuo interesse e per la restituzione del capitale, per

venderle al primo rialzo in tutte le piazze estere col mezzo del gruppo dei banchieri di Parigi e di Francoforte.

Furono già indicati i pericoli che possono sorgere dalla emissione di queste obbligazioni acquistate dall'estero? I popoli tanto più si appassionano per le guerre quanto più temono compromessi i loro interessi. Credete che l'Inghilterra sarebbe andata in Egitto se non avesse avuto 100 milioni di azioni del Canale di Suez, acquistati appunto per mantenersi libere le comunicazioni colle Indie? La Francia non si sarebbe impegnata nel Tonchino se alcuni negozianti e possidenti francesi non avessero assediato il Governo per tutelarli ed estendere la loro influenza mediante la conquista: così è accaduto per Tunisi. Quale potrebbe divenire la situazione dell'Italia di fronte alla Francia, se la maggior parte delle azioni ferroviarie di 250 milioni che si emettono dalle Compagnie, per comperare il materiale mobile vadano in Francia? Chi può negare che questo sarebbe un gran pericolo, oltre una grande umiliazione economica? E non potrebbe prendere il pretesto di questi 250 milioni impiegati nelle nostre linee per mostrarci il viso più arcigno? E dalle parole ai fatti poco ci corre, tanto più che sappiamo come non siano così cordiali ed intimi i nostri rapporti colla Francia, specialmente dopo la quadrupla alleanza fatta nel fondo per precauzione contro le sue idee di rivendicazione e di repubblica. Un piccolo Stato, il Belgio, quando temeva che le sue ferrovie cadessero nelle mani dei capitalisti francesi e fossero rivolte a fargli una guerra di tariffe, affrontò il più grande sacrificio per uno Stato così piccolo col comperare dal signor Philippart le azioni delle Società private ch'egli incettava in tutte le Borse. Dunque fu un geloso e provvido patriottismo, a cui l'Italia rinunzia colle presenti Convenzioni, che indusse il Governo belga a sobbarcarsi a questo grave sacrificio di comperare tutte le azioni, diventare proprietario delle ferrovie ed entrare nel sistema del pieno esercizio governativo.

Questi sono fatti alla portata di tutti e non credo siano spregievoli nè possano essere trascurati da coloro che siedono al timone dello Stato. Il Ministero deve andare a rilento nella emissione delle obbligazioni ferroviarie piuttosto che abbandonarle alla speculazione dell'agiotaggio, tanto più dal momento che con

l'aggio sull'oro (e questo lo dico all'onorevole Digny) ripiomberebbero in Italia col loro pagamento in carta-moneta. Il Ministro delle Finanze, lungi dal rinsanguare le casse dello Stato esauste di oro, dovrà aumentare le imposte per sopperire agl'interessi del nuovotitolo di debito per lo scadimento degli altri valori pubblici e industriali.

Signori Senatori, io sono arrivato alla fine delle mie considerazioni intorno a questa operazione che sotto tutti gli aspetti, politico, finanziario e amministrativo, è già condannata dalla pubblica opinione. Quindi devo rivolgermi ai miei onorevoli Colleghi e domandar loro se le ragioni con tanta copia di fatti e con linguaggio così eloquente esposte dai miei onorevoli amici, e da me, per quanto il consentivano il mio studio e il mio amore per il bene della patria, abbiano potuto persuadere i nostri Colleghi, che almeno si deva introdurre un qualche emendamento nei capitoli delle Convenzioni, che valga a rendere questi contratti meno fatali allo sviluppo economico della nazione, e più proficui alla finanza dello Stato.

Finalmente domanderò ai miei onorandi Colleghi se eglino non credano che debba essere ormai tempo di finirla, ed afferrare questa occasione per dimostrare che i Senatori sono stanchi di rappresentare la parte di semplici notai col registrare le leggi che dal Ministero si presentano e quindi si fanno quasi esclusivamente nell'altra Camera.

Voi vedete oggi, come sempre accade, che leggi della più vitale importanza si portano qui colla intimazione della scadenza fatale a giorno e ad ore fisse, per cui non ci troviamo qualche volta neppure in numero legale.

Pur troppo non è confortevole per il Senato la poca considerazione in cui è tenuto dal Potere esecutivo, in modo da far giudicare il Senato non il primo Corpo legislativo, ma una appendice del Ministero qualunque sia.

Tante volte si è reclamato dai più autorevoli nostri Colleghi, ricordando gli articoli dello Statuto che impongono la giusta distribuzione delle leggi da discutere fra i due rami del Parlamento, specialmente di quelle di carattere organico per le Amministrazioni civile e militare.

È questo il dovere che lo Statuto impone ai Ministri nell'articolo 10, che non conferisce alla

Camera dei Deputati altro diritto che la priorità nell'approvazione dei bilanci.

Intanto nessuno può negare che il discredito verso i Corpi legislativi vada estendendosi anche nella pubblica opinione.

È talvolta mi sento interrogare del perchè io continui nella vita politica di studio e di sacrificio coll'assistere alle sedute del Senato, quasi sempre deserto, e per esercitarvi il semplice ufficio di registrare il numero delle leggi.

Non nego che il Senato, in qualche occasione, ispirato ad uno spirito di alti sentimenti di sapienza politica, di resistenza, contro qualche Ministro non abbia sprigionato un lampo d'opposizione efficace per comandare il rispetto del Potere esecutivo. E forse il rispetto del primo Corpo legislativo sarebbe maggiore nel Potere esecutivo, se una discreta maggioranza dei Senatori non mancasse ordinariamente, deludendo la disposizione tassativa dell'articolo 53.

Mi sia permesso finalmente osservare a questo proposito come i Principi della Famiglia che fanno di pien diritto parte del Senato (art. 34) avrebbero pure il dovere di sedere sul loro banco e di manifestare le loro opinioni, cooperando in tal guisa ad accrescere il decoro del Corpo al quale appartengono e a mantenere intatto il prestigio delle Istituzioni.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Alvisi, io la prego di stare all'argomento.

Senatore ALVISI. Io faccio queste osservazioni perchè mi cuoce di sentire che non si vuole venire a nessuna riforma del Senato, che si lascia lentamente discutere da tutta la stampa come fosse quasi una ruota inutile del grande convegno costituzionale. Ciò mi punge fortemente non tanto come Senatore, quanto più di tutto come cittadino, perchè io credo che la base dell'edificio costituzionale e della nostra unità di nazione si fonda sul rispetto dei Corpi legislativi.

PRESIDENTE. La parola spetta all'on. Deodati.

Senatore DEODATI. Onorandi Colleghi. Non so se mi sarà fatto rimprovero di essere audace, perchè mi sono permesso di prendere la parola nella discussione del progetto di legge che sta dinanzi al Senato.

Son venuto qui col proposito di fare il mio dovere soltanto, assistendo alla trattazione di questa momentosa occorrenza; gravissima quanto mai, e più complicata di tutte quelle,

pur assai rilevanti, portate nel volger di molti anni dinanzi a questo Consesso.

Venni senza partito preso, incerto anzi del voto che avrei depresso nell'urna, aspettando di decidermi al seguito della discussione. Ciò non deve parere strano, avvegnachè tante e così svariate furono le sentenze messe innanzi e robustamente affermate da rendermi molto perplesso.

Non lo dissimulo: la mia perplessità si mantenne anche dopo una prima lettura della Relazione dall'Ufficio Centrale. Ed ecco il perchè.

Conosciuta la sua conclusione proponente la approvazione della legge, posto mente alla grande autorità degli egregi Colleghi ch'ebbero, e giustamente, largo mandato di fiducia dagli Uffici; e più particolarmente a quella dell'illustre Relatore, a prima giunta m'aspettava di trovare un lavoro il quale, al pari di altri precedenti ben noti documenti, presentasse una dimostrazione la quale trionfalmente superasse e facesse svanire tutte le obiezioni: cosicchè valesse a determinare immediatamente e senza possibile esitanza una conforme convinzione in ogni animo sereno.

E perciò trovandovi alcuni dubbî e taluni timori posti ed accennati con squisita lealtà, intorno a più particolari, non potei non essere impressionato, donde il perdurare della mia titubanza.

Ma i documenti dettati dall'onorevole Saracco non solo resistono ad una seconda lettura, ma invitano a farla, ed invitano a bene studiarli. Al seguito dello studio fatto della Relazione ed eccitato benanco dalla discussione che ebbe luogo, fui tratto a ben meditare. Mi apparve fosse uopo di dover considerare la questione sotto di un particolare sì, ma largo punto di vista. In una parola, ho fatto getto totale di quella zavorra che mi oscurava, ed ora provo il piacere di essermi potuto formare una serena, schietta e tranquilla persuasione; la quale tengo sia mio dovere ed obbligo ad un tempo, di far manifesta al Senato.

Questa premessa vi fa presentire, o Signori, l'indole del qualsiasi mio discorso. Mi propongo d'astenermi da ogni analisi, non voglio discutere particolari, forse non pronuncierò una sola cifra: sarà un discorso tutto sintetico, quale, io penso, sia il solo adattato nell'argomento ch'oggi trattiamo.

L'indirizzo che intendo di seguire è quello che

mi è segnato da una cara e viva rimembranza, dalle belle parole cioè che Pietro Paleocapa pronunciò nell'Assemblea di Venezia nel 1848.

Egli disse: « Io sono uomo pratico e positivo ». Questa frase riassunse il programma della sua splendida carriera politica ed amministrativa. Ed io dico ai miei onorevoli Colleghi: « siamo pratici e positivi »; locchè significa per primo, che gli ideali e gli ottimi sono come la stella polare, che devonsi guardare sempre, ma che non è dato di raggiunger mai; per cui bisogna sempre ricercare, non già l'ottimo, l'ideale, ma quello soltanto che è il migliore possibile date certe contingenze, date certe condizioni di fatto e reali, in relazione cioè ad uno stato storico determinato.

La grande maggioranza degli oratori che mi hanno preceduto si è dichiarata avversaria della legge, e sentimmo le molte critiche, le molte censure, più o meno accentuate, più o meno acerbe e severe, che se ne son fatte.

Non ispiaccia a cotesti egregi, nobili e caldi oppositori, ch'io dica loro: come torni cosa agevole criticare ed attaccare mano a mano, le singole parti di un tutto molto complesso per metterne in mostra i difetti e tentare di demolirle una alla volta. Ma adagio, o Signori; seguendo questo sistema s'incorre un gran rischio; quello d'imitare gli scrittori socialisti che sono molto valorosi, che fanno con colori smaglianti, e frequentemente esagerando le tinte, dipingere e rilevare accuratamente i mali della società; ma che quando si fanno alla ricerca della formula pei rimedi, si manifestano impotenti ad indicare un mezzo pratico per liberarcela, il quale sia attuabile e che non cozzi con l'assurdo.

Gli avversari della legge si sono divisi in due categorie. I primi ricusano il voto alla legge, dichiarando di volere l'esercizio governativo. I secondi, pur consentendo nel sistema dell'esercizio privato, ripulsano le Convenzioni che sono presentate e che affermano non accettabili così come stanno.

Ai primi ha risposto bene, e meglio di quel che possa far io, l'onorevole Senatore Cambray-Digny. Codesta questione davvero non trova posto nella presente discussione.

Doveva essere eliminata; imperocchè il Parlamento ha già con legge, e con altre manifestazioni dichiarato di voler l'esercizio privato.

Dopo la legge del 1876 è venuta l'Inchiesta

parlamentare, la quale ha concluso per l'esercizio privato.

Perciò a rimetterla in campo vi osterebbe quella che i legali chiamano l'eccezione pregiudiziale; avvegnachè, fatta per un momento l'ipotesi del rigetto della legge, non per questo il Ministero potrebbe venire a presentare un progetto di legge per l'esercizio di Stato, senza che prima il Parlamento non gli avesse sbarata la via col recedere da quella sua solenne deliberazione. Non so se m'inganno, ma parmi che questa sarebbe per certo la conseguenza.

Ai secondi, che pure convenendo nella massima dell'esercizio privato, ricusano il voto alla legge, facendo le censure che si sono sentite e che tutti avete presenti, intorno all'essenza ed alla struttura delle Convenzioni stesse, io dovrò dire una cosa: quella cioè che seguendo tale sistema di far censura dell'una o dell'altra parte del grosso complesso senza ricercare se sia possibile sostituire delle altre Convenzioni, senza indicare con una qualche concretezza quali basi dovessero avere ed a quali principi dovessero essere informate, sono riusciti soltanto ad una sterile negazione, cioè ad una specie blanda, anzi blandissima, se volete, ma sempre ad una specie di *nichilismo*. Codesto sistema non è mai bello e fruttuoso ed è poi affatto inammissibile quando trattasi di affari cotanto interessanti l'alta Amministrazione dello Stato.

In altre parole, così fatto sistema, non è nè pratico nè positivo.

Ho udito qualificare questa legge portante l'approvazione delle Convenzioni presentate, un *omnibus*. Non nascondo che mi ha sorpreso assai consimile appellativo. Che il pubblico, poco contento dell'accrescimento degli aggravii, abbia qualificate con quella parola avente una tinta d'ironia, non molto fina però, quelle leggi intitolate per provvedimenti finanziari raggruppati in una serie di Allegati, modificazioni e ritocchi di molte leggi di imposte già assentate affine di aumentarne i prodotti quando l'erario ne sentiva urgente bisogno, lo si comprende. Facendosi in fin de' conti in una sola volta con unico scopo tante leggi di per loro staccate e diverse, la qualifica era sufficientemente attagliata, e potrebbe perciò dirsi un *omnibus* perfino la legge 20 marzo 1865, la quale negli Allegati da A ad F raccolse le sei

nostre grandi leggi organiche, che nell'ordine amministrativo hanno fatto l'unificazione legislativa della nazione.

Ma così fatto appellativo è assolutamente scorretto riguardo alla legge che discutiamo. Ed invero. Dessa, colle unite Convenzioni e loro allegati che le completano, ha dovuto necessariamente occuparsi di molti argomenti svariatissimi sì, ma intimamente connessi da un legame che non può spezzarsi, perchè la materia pur unica è, per sua propria natura, assai complessa, avvegnachè tocca per necessità di cosa ad un infinito numero di rapporti.

Perciò io la chiamerei non un *omnibus*, ma una legge completa, e questa prerogativa secondo me non sarebbe difetto passibile di censura, ma bensì notevole pregio; perchè appunto nei limiti consentiti e naturali ha voluto ed è riuscita a disciplinare tutta la vastissima materia che forma l'oggetto dell'ordinamento ferroviario.

Ed ora, o Signori, vengo ad esporvi sotto quale aspetto io credo di dover considerare il poderoso argomento che ci sta dinanzi.

Vogliate non affrettarvi a darmi taccia ch'io mi metta nel campo delle astrazioni e che porti la discussione in regioni troppo alte, imperocchè mi affido, che presto riconoscerete il lato molto pratico delle considerazioni dalle quali prendo le mosse.

I primi conati di strade ferrate che furono quelli fatti per trasportare a forza di braccia d'uomini od a mezzo di cavalli il carbone dalle miniere ai luoghi di deposito hanno costituito il primo germe, il protoplasma, per dir così, del più grande e colossale organismo che sia comparso nel secolo e che è cosa assolutamente nuova. Questo organismo è sorto e s'è manifestato dal momento in cui Stephenson diede al mondo il poema epico della meccanica, la locomotiva; che un arguto scrittore chiamò *la civiltà sotto l'espressione sua più formidabile*.

Cosiffatto organismo che ha preso già così gigantesco sviluppo, che tende a crescere costantemente e di cui nessuna mente umana potrebbe oggi designare nè il punto di sosta nè un limite qualsiasi, come tutti gli organismi, non può sfuggire alla gran legge della evoluzione.

E quando si dice evoluzione, voi, egregi Colleghi; lo insegnate a me, si designa non altro che la serie successiva di fasi concatenate e

dipendenti necessariamente le une dalle altre; e le quali fasi, prodotte dalla legge di evoluzione importano semplificazioni da una parte e maggiori complessività dall'altra, e sono continui ed incessanti sforzi di adattamento tra le funzioni e gli organi correlativi.

Occorre poi di bene avvertire a ciò; che ogni fase evolutiva è avvinta ad una necessità inesorabile: quella di non poter mai ribellarsi e cancellare il passato, senza mai poter prescindere, perchè la fase nuova essendo erede della fase anteriore, è conseguenza od il prodotto del passato e da quello deriva.

L'indole e l'essenza delle fasi della evoluzione adunque fanno sì, che il passato oltre che imporsi, fornisce il criterio e la regola per vedere e riconoscere in quale fase evolutiva del grande organismo in parola si deve entrare in un dato momento storico.

Non so se ho bene spiegata la mia idea, o Signori, la quale è questa: che nello svolgimento dei grandi e complessi organismi avviene, che in un dato momento storico e di fatto torna idonea, efficace e fruttuosa l'azione d'un determinato organo, e che in un altro momento storico occorre ed è necessario un organo diverso.

La questione adunque si risolve tutta nell'esaminare e quindi nello stabilire: se per l'indole e per la condizione del movimento evolutivo dell'organismo ferroviario nel nostro paese, ed affine di ottenere gli opportuni e migliori adattamenti, l'organo per esercitare la grande funzione debba essere lo Stato, agente diretto e solo, ovvero lo Stato a mezzo delle grandi Compagnie.

Ed a questo proposito, o Signori, mi faccio anzitutto ad esprimere una mia convinzione ed è questa: l'esclusione dell'esercizio di Stato e l'impedimento a poter seriamente ed utilmente risollevarsi in questo momento la discussione sulla preferenza fra l'uno e l'altro sistema, deriva non tanto dall'eccezione pregiudiziale cui ho accennato (la quale poi non sarebbe, bisogna pur convenirne, un ostacolo assoluto), ma bensì deriva dalla più intima ragione che determinò la decisione del Parlamento. Imperocchè io credo, che le svariate e specifiche ragioni tecniche e politiche in allora svolte, inducenti le conclusioni sancite dalla legge, siano state tutte dominate da una più ampia ragione sentita per forza d'intuito; quella cioè:

che nello stato storico attuale, lo Stato agente diretto e solo, sarebbe l'organo il più infelice ed il meno idoneo per ben esercitare la funzione.

Ognuno, o Signori, deve accordare, che onde avere l'esercizio di Stato il quale bene risponda, occorre necessariamente che lo stesso sia fortemente organizzato, che anzi non lo si possa nemmeno comprendere senza una forte organizzazione, poichè senza di questa riuscirebbe certamente il peggiore degli organi.

E quale è la condizione imprescindibile per avere l'esercizio governativo fortemente organizzato?

È una condizione, che, mettendoci la mano sul petto, dobbiamo francamente riconoscere ci manca affatto, che ci mancherà, pur troppo, ancora per lungo tempo, non determinabile, oggidì, ma che spero ed amo augurare al mio paese non sia troppo lontano.

Questa condizione essenziale, che, ripeto, non abbiamo nè possiamo avere, si è la formazione e l'assodamento di una disciplina sociale e politica.

Senza di questo sostanziale elemento manca, a mio avviso, ed intieramente, la possibilità di organizzare fortemente l'esercizio governativo.

Per questa alta e suprema ragione, o Signori, accolgo la sicura persuasione che oggidì la sola combinazione utile, il migliore mezzo, in una parola il solo organo idoneo ed adatto per l'esercizio della funzione sieno le grandi Compagnie, sotto il controllo e la sorveglianza dello Stato.

Lo Stato diventerà più tardi l'organo unico e diretto, quando venga il momento nel quale l'evoluzione determinerà una fase ulteriore: e spero che desso non sia lontanissimo, perocchè ciò sarà prova sicura che il mezzo ambiente avrà raggiunta quella buona disciplina sociale e politica che costituisce appunto la condizione necessaria per l'esercizio di Stato.

E quanto ad un più lontano futuro permettetemi che io accolga la speranza (certo noi non la vedremo realizzata), che venga il momento nel quale sia concesso d'attuare quel sistema, che oggi è un grande ideale, per cui le ferrovie sieno considerate come tutte le strade ordinarie, di uso gratuito, cioè: colla sola differenza che, facendosi sulle stesse la locomozione meccanica, sieno caricate di un pedaggio, proporzionato soltanto alle spese di esercizio e di manutenzione.

Se adunque per effetto delle condizioni storiche attuali che ho rilevate, non può volersi che lo Stato sia desso l'organo diretto per l'esercizio delle ferrovie, torna necessaria e quindi è giocoforza ammettere la conseguenza che l'esercizio si faccia a mezzo delle grandi Compagnie.

Ed è di proposito che adopero questa espressione di *grandi Compagnie*; perchè con questa intendo di affermare e di stabilire una distinzione la quale valga a mettere in un punto assai rilevante, d'accordo l'onorevole Casaretto e me; quella distinzione cioè che la mente acuta del mio vecchio amico e Collega Alessandro Rossi, intuì egregiamente in una sua breve ma ragguardevole memoria, nella quale esso ha bene distinto Società anonima da Società anonima; ha designata la enorme differenza che passa tra le Società anonime libere, e quelle che invece per conto e delegazione dello Stato esercitano un monopolio necessario e naturale, che perciò quindi adempiono ad una pubblica funzione ed anzichè esser libere sono assai vincolate e sottomesse alla polizia ed al controllo del Governo.

Voglio sperare che un momento o l'altro un Guardasigilli si faccia a studiare codesto argomento e proponga una salutare riforma per la quale siano bandite dal Codice di commercio le Società anonime libere.

Quanto a queste sono ben d'accordo con l'onorevole Collega Casaretto, perchè conosco anch'io il lungo martirologio degli azionisti, come conosco il fatto che in poco più di venti anni e nella sola Francia, andarono all'aria migliaia di Società anonime, inghiottendo sei miliardi di capitale; un miliardo di più di quello che costò a quel paese l'indennità per la guerra franco-prussiana.

Ma le grandi Compagnie, o Signori, quali le accennai, sono ben altra cosa, perchè appunto desse sono in realtà delegate dallo Stato e con imposte discipline concorrono all'esercizio di grandi uffici ed allo svolgimento di grandi occorrenze pubbliche. Questo vero fu intuito dal gran Ministro Colbert mediante le celebri Ordinanze con le quali istituì le Compagnie delle Indie orientali ed occidentali, arrestate dappoi nel compimento della loro missione, perchè travolte dal turbine della rivoluzione.

So bene, o Signori, che anche per effetto della confusione creata da un errore del Codice

di commercio francese del 1808, le grandi Compagnie hanno numerosi e fieri nemici; ma tali inimistà derivano da volgari pregiudizi e spesse volte da più volgari e cupide invidie.

Io non amo e non ho abitudine di bruciare granelli d'incenso alle idee false che lusingano passioni non belle e che pur troppo trovano immeritato favore. Perciò affermo con franchezza che le grandi Compagnie in determinati momenti storici, oltrechè assai opportune producono benefici effetti ed arrecano dei grandi vantaggi. E facile torna citar esempi eloquenti.

Io credo, per primo, ch'ogni buon cittadino italiano non debba punto dimenticare le benemeritenze acquistatesi verso il paese dal massimo nostro Istituto di credito pei servizi prestati in tempi assai difficili. Le grandi Compagnie surrogano lo Stato quando questo non possa essere l'organo diretto per condurre e dirigere lo svolgimento di taluni grandi interessi del paese; sono ancora un grande mezzo di preparazione e di organamento: ed è già stato chiarito come la Regia cointeressata, quell'Istituto che fu oggetto di tante censure e di tante animaversioni, compì quella fruttuosa preparazione, per la quale dopo 15 anni il Ministro delle Finanze ha potuto riprenderla, facendo assegnamento sopra i risultamenti che esso sicuramente s'attende a pro dell'Erario, e che ha accennati nella sua esposizione.

Che più, o Signori? la colossale Compagnia inglese delle Indie, alla quale non fecero difetto le ostilità, oltre i benefici resi al commercio di quel paese ha preparato l'organamento di quella immensa regione; per il che lo Stato poté alla fine imprendere di governarla direttamente, e la Regina d'Inghilterra ha potuto assumere il titolo sublime d'Imperatrice delle Indie.

Pensando a questi fatti, io mi sento pienamente persuaso che in oggi noi ci troviamo appunto in condizioni così fatte da dover entrare in una fase di preparazione, il cui compito spetta propriamente alle Compagnie: le quali, non è a dubitarsi, prepareranno lo svolgimento di una nuova fase più ampia nell'evoluzione del grande organismo ferroviario. Ciò essendo, ed al punto in cui siamo, a che cosa si restringe adunque la vera e precisa questione che sola vuol essere discussa da noi, e senza punto scappare per tante tangenti e così invadere l'universa mate-

ria politica amministrativa, senza intavolare i tanti problemi, di ordinamento dei Banchi, di riforme nell'amministrazione dei Comuni, e via via versare più o meno su tutti gli argomenti di Stato? La questione si risolve solo in questo: se la combinazione fatta sia buona; sempre però, ben inteso, che in questa disamina mai non sia preterito il precetto: che l'ottimo è il maggior nemico del bene; che non si prefigga di volere un ideale che non troveremo mai, e che non si pretenda una perfezione impossibile, ma bensì quello solo che di meglio può esser consentito dalle condizioni ossia dal momento storico attuale.

Non a torto, ho affermata questa verità che mi occorre di richiamare, quella cioè: che le fasi evolutive degli organismi sono avvinte da una catena necessaria, e dirò anche, provvidenziale, quella del passato. Sono solo gli utopisti quelli che credono di poter con una parola, con una frase passare la spugna sul passato.

Quale è nel tema in parola il passato d'Italia? La storia delle ferrovie italiane è molto curiosa e bizzarra.

Non voglio nè debbo rifarla nemmeno per sommi capi; me ne rimetto interamente alla Relazione della Commissione di Inchiesta la quale cominciando dalla prima ferrovia, fatta con l'intendimento che tutti conoscono, quella da Napoli a Caserta, ed arrivando alle ultime, ha concluso che lo stato di cose prodotto dalle successive costruzioni nei diversi antichi Stati, necessariamente senza un comune indirizzo, anzi con criteri diversi ed opposti, e gli ordinamenti delle varie ferrovie, multiformi e non armonizzanti, com'era naturale per le condizioni politiche d'Italia prima d'esser raccolta a nazione una, avevano portato il caos in mezzo al quale mal poté muoversi e raccapazzarsi lo stesso Governo italiano, il quale dovè far ritocchi, e con ciò accrescere benanco la diversità dei sistemi spesso cozzanti fra loro.

Non vi par egli, o Signori, urgente assai il liquidare questo passato? Senza dubbio è urgente e pressante il farlo, ed anzi, direi che s'è atteso troppo, date quelle condizioni, per regolare ed ordinare il maggiore e più presente fattore di civiltà quale si è la ferrovia.

Dato questo portentoso fattore che invade il mondo, che lo cambia affatto, che fa diventare commerciale ciò che non lo era, che fa muovere

e camminare uomini e cose, può ritardarsi l'assetto del quale ha bisogno, può disconoscersi, ripeto, la massima urgenza di liquidare il confuso passato? E notisi questo: che noi abbiamo oltrechè un passato storico, quale incominciò dal 1835, data, se non erro, della prima ferrovia costruita nell'ex Regno di Napoli, ma che abbiamo un altro passato il quale è costituito dagli impegni presi non già da un Gabinetto, ma dai Corpi legislativi uniti alla Corona mediante le leggi che hanno dato promesse positive e precise alle popolazioni; promesse ed impegni ai quali, vogliasi o no, non è dato di poter mancare.

A questo duplice passato che inevitabilmente si impone bisogna pure inchinarsi.

Pensando allo stesso, mi sento indotto, o Signori, a concordare pienamente nel postulato già da altri espresso, e pel quale io pure sono poco tenero dei confronti internazionali; avvegnachè sia uopo osservare lo Stato nostro ed attendere alla specifica evoluzione dell'organismo nel nostro paese, per avere i termini pratici e positivi di paragone; poichè se andiamo al di fuori ci manca del tutto la giusta comparabilità dei termini. E per dirne di uno; io trovo nella Relazione dell'Ufficio Centrale che uno scrittore autorevole, con la statistica alla mano, mostrò che nello sviluppo chilometrico, l'Italia si trova all'ottavo posto in ragione di superficie, ed al dodicesimo in rapporto della popolazione. Questo ragguaglio materiale non lo contesto punto ed è vero. Ma mi domando, se possa trascurarsi l'altro più giusto termine di confronto, quello del tempo: cioè a dire, tra un paese che non ha che 25 anni di vita come nazione, e gli altri paesi che da secoli sono appunto nazioni, e poterono cominciare a costruire largamente ed ordinare le ferrovie mezzo secolo prima dell'Italia. Credo che con questo criterio e sotto questo punto di vista, senza bisogno di fare dello *chauvinisme* italiano, si può ben dire che in realtà noi siamo al primo posto.

L'organismo ferroviario già oramai molto vasto ed assai sviluppato, non è per anco, ed in nessun luogo, ricondotto sotto leggi costanti precise ed invariabili; perocchè per sua essenza aumenta sempre e non può non dar luogo a variazioni nel suo successivo modo di essere.

Ciò dee per ragion di cosa vieppiù riscontrarsi in Italia, così per il suo duplice passato

come per le condizioni proprie e particolari del paese; imperocchè se l'Italia è una politicamente, niuno v'ha il quale possa negare ch'essa in realtà è tuttavia molto lontana da quella intima omogeneità che presentano le altre nazioni, e che perdurano tuttavia, e sotto molteplici aspetti, enormi differenze fra l'una e l'altra delle sue regioni.

Ora è agevole assai il ravvisare quale difficile ed assai complicato problema da risolvere si presentava al Governo quando volle, così come doveva, uscire dal provvisorio, meglio dal caos, e ad un tempo mantenere le promesse che non è dato di deludere; quando volle ordinare e dare un assetto a tutto quello che nel suo assieme era sconnesso, e senza un generale indirizzo.

Era un problema arduo, gravissimo; un problema complesso più d'ogni altro che racchiude molti e molti problemi particolari, quanti cioè corrispondono ai numerosissimi rapporti per i quali l'organismo ferroviario tocca tutti gl'interessi politici, morali, materiali, di sicurezza, e tanti altri, attesochè niente sfugge alla sua possente influenza.

Or bene, la domanda a farsi è questa: lo Stato ha bene risolto codesto problema?

Io ho dovuto persuadermi che la risoluzione sia buona. Come già dichiarai, non discendo a parlare dei particolari perchè questi furono già in gran parte difesi valorosamente; perchè sta la esauriente Relazione dell'Ufficio Centrale, e perchè i signori Ministri avranno poi a rispondere a tutti gli appunti che vennero mossi.

Quanto a me, badando al complesso ed alle grandi linee, non posso, ripeto, non accogliere la persuasione che il Governo abbia sciolto il problema, non dirò in modo rigorosamente perfetto (e credo ch'egli stesso non ha punto inteso di aver presentato al Parlamento opera improntata alla perfezione); ma nel modo il quale in oggi torna il migliore possibile; e questo a me basta, come dee bastare a tutti quelli, i quali vogliano essere, secondo la bandiera che indicai, pratici e positivi.

Guardisi un momento a quante e diverse cose doveva pensare il Governo affine di dare congrua soluzione al problema.

Dovea anzitutto combinare la divisione razionale delle reti, stabilendone il minimo numero.

Le reti attuali in gran parte in senso tra-

sversale, erano composte in una maniera alquanto strana e per nulla armonica.

Pel continente il Governo adottò la divisione in due grandi reti longitudinali; locchè ha un pregio economico di grandissima rilevanza: perchè riduce al minimo possibile gl'inconvenienti dei servizi cumulativi nell'interno.

Oltre a cosiffatto vantaggio economico questa divisione presenta il vantaggio morale e politico, di affratellare sempre più, mediante le comunicazioni dirette senza soluzione di continuità lungo le estese linee longitudinali, le provincie del Settentrione con quelle del Mezzodì. Sta bene che siamo tutti Italiani, retti da una sola legge comune; ma i fatti son fatti: e deve pur riconoscersi che l'intima fusione fra le parti della Nazione ha ancora da avvenire. Quindi tutto quello che sia atto a facilitare la fusione deve aversi sempre per ben venuto, ed essere accolto con plauso.

Il Governo doveva procurare il migliore ordinamento del sistema delle tariffe, tema difficilissimo più ch'ogni altro, affinchè si potesse cominciare a camminare con direzione uniforme: locchè domandava per prima cosa la loro unificazione fissando quelle medie che dall'un canto giovassero al pubblico e dall'altro assicurassero i prodotti che pur devono attendersi.

Infine aveva a fare provvisioni, perchè il sistema non avesse ad essere viziato per rigidità e potesse successivamente modificarsi.

Parmi non possa disconoscersi che il Governo abbia tenuto conto di tutte queste diverse esigenze dando ad ognuna la possibile soddisfazione.

Doveva provvedere alle costruzioni: e badisi bene, non di un sistema intiero e nuovo di ferrovie, ma delle strade complementari decretate dalle anzidette leggi, le quali attendono la loro esecuzione.

Or bene, per queste strade complementari non potevasi adoperare collo stesso metodo seguito dalle Società che furono le prime concessionarie, trovare cioè i fondi colla emissione del capitale azionario.

Bisognava pensare ad attuare altri espedienti finanziari, e tali che non urtassero con peculiari esigenze del bilancio dello Stato, e non contrariassero il programma del Governo.

Doveva, infine, disporre quelle provvisioni attuali e le future, a seconda de' casi, per assi-

curarsi sempre del buono esercizio da parte delle Compagnie, premunirsi sufficientemente contro la possibile rilassatezza, ed essere armato di idonei mezzi contro ogni eventuale malvolere; sebbene si debba esser certi che non vedremo mai più ripetersi gli esempi di quella prepotenza esercitata dalla potentissima Società che tutti rammentano, la quale aveva un piede a Parigi e l'altro a Vienna.

* In una parola il Governo trovavasi nella necessità di regolare contemporaneamente tutti questi rapporti, i quali sono svariati e distinti se si considerano isolatamente, ma che per ragione della grande complessività dell'organismo cui attengono, sono parti inseparabili di un gran tutto.

Poteva esser facile un'opera cosiffatta? Certamente no. Risolto dal Governo nel miglior modo possibile, locchè significa bene, il complicatissimo problema, viene da sè e spontanea la illazione, che le Convenzioni presentate colle quali si attua la soluzione devono aversi per buone e rispondenti alle condizioni ed allo stato presente delle cose, e quindi accettabili.

Ma si dice in contrario: desse sono onerose per lo Stato. Ma non può essere altrimenti. Sfido io!

Dove trovate in questo mondo la gratuità?

Volete combinare tutte le cose passate a rassegna, volete riordinare e regolare l'esistente del che avvi necessità ed urgenza, volete aver nuove strade ferrate e pretenderebbersi che tutto ciò fosse gratuito e che gli Enti cui è uopo di ricorrere per aver la prestazione del servizio lo facciano senza congrua remunerazione?

Quando la parola dell'onorevole Saracco (il quale, come giustamente disse il Collega Senatore Brioschi, è così vigile e strenuo difensore della finanza italiana) parlando in nome dell'intero Ufficio Centrale, con cifre alla mano e con raffronti numerici presentati, assicurò il Senato che nei tre contratti non vi sono nè patti leonini nè patti usuratizi, non posso non accogliere la ferma convinzione che quello che si deve corrispondere sia un compenso giusto ed equo; e quando c'è giustizia ed equità nulla c'è più a ridire.

Il Governo fu poi prudente, del che ne lo lodo, perchè avvertendo che il meglio possibile dell'oggi può non essere che il meglio desiderabile

del domani, non ha assunto il vincolo se non per 20 anni.

Fu detto lungo questo periodo.

Io invece, o Signori, mi permetto d'osservare che è brevissimo. Non dobbiamo misurare il tempo guardando a noi stessi, e pensando che la maggioranza di quanti qui sediamo non può sperare di giungere a veder la fine di questo ventennio. (*Si ride*)

Voglio dire che molti fra noi devono trovar vero quello che intanto io dico per mio conto.

Ad ogni modo, guardando il vasto complesso del grande organismo che continua a svolgersi, venti anni vi paiono forse un troppo lungo periodo per la fase in cui entriamo?

No, ripeto: esso è relativamente breve, ed è a commendarsi il Governo per avere resistito ed avere ottenuto questa brevità di termine, perchè se in questi venti anni l'esperienza constaterà vizi e difetti, si faran cessare i contratti, e se invece la preparazione sarà riuscita a bene, il Governo potrà fare per l'azienda ferroviaria quello che ha fatto il Ministro delle Finanze, riguardo alla Regia, prendersi cioè pieno ed intero l'esercizio, oppure continuare il sistema dell'esercizio a mezzo delle grandi Compagnie con condizioni migliori, secondo le indicazioni suggerite dai risultamenti ottenuti.

Si sono fatti dei lugubri pronostici; si è detto: Volete salvare le finanze dello Stato, volete salvare colle finanze molte altre cose ancora? Non votate questa legge!

Non sono fra i più anziani del Senato, ma ho l'onore di appartenervi da quasi un decennio, ed altre volte ho sentito fare tetre e funeste predizioni, le quali poi non si sono punto verificate. E con qual base si mettono innanzi i tristi presagi? Perchè si crede di poter dire: voi vi metteste a contatto con delle arpie, le quali vi succhieranno, che hanno interessè a fare andare a male le cose? Nessun sodo criterio venne addotto, e perciò non posso in tutto ciò ravvisare che una supposizione affatto gratuita.

Invece io trovo che stanno in contrario notevoli circostanze.

Per una grande parte delle ferrovie, per la rete Adriatica, il paese ha la buona sorte di avere di fronte a sè come contraente dell'Amministrazione la Società delle ferrovie Meridionali; una Società che conta 23 anni di vita,

che è passata per traversie innumerevoli, e difficoltà d'ogni maniera, che ha percorso una via irta di spinosità e lè ha vinte tutte, che ha adempiuto tutti i suoi impegni e che finalmente e meritamente ha veduto sorgere intorno a sè le rose.

La sua fortuna, è il frutto della intelligente e severa sua Amministrazione, e non è poi da obliare che il movimento ascendente dei suoi titoli data veramente dalla legge del 1881, e che l'alto prezzo odierno delle sue azioni corrisponde alla misura dei dividendi stabiliti nei suoi bilanci.

Di codesta Compagnia, tutti dobbiamo esser sicuri, e l'ha detto uno degli avversari delle Convenzioni, l'on. Senatore Finali.

Nello stato in cui essa si trova, col suo passato, col suo ordinamento potente e vigoroso, voi potete fare certo assegnamento di avere un buon servizio; e perciò dirò: che se anche lo pagaste assai bene, fareste cosa opportuna, perchè i buoni servigi che occorrono, bisogna retribuirli e bene; mentre poi tutto considerato, pare davvero che nulla abbiavi di esagerato e che nulla di leonino vi sia.

E per l'altra Società, per la rete Mediterranea, io lascio naturalmente libero ad ognuno di accogliere dubbiezze se così talenta, invocando quel certo detto, che le belle bandiere non coprono sempre delle buone mercanzie: ma osservo che per giustificare un timore il quale non sia una vaga apprensione, converrebbe poter additare una concreta e speciale causa di una presunzione, quale non ho per anco udita.

Io mi affido invece, che la nuova Società, la quale non è una Società concessionaria, perocchè trova già le strade fatte, meno le complementari, trova un personale già disposto e preparato, che appunto per non essere Società concessionaria come le antiche, non può essere esposta alle illusioni e conseguenti vicende derivabili da errori di tracciati e di calcoli, sarà tra poco tempo una Compagnia degna emula della grande Compagnia delle Meridionali chiamata ad esercitare la rete Adriatica.

Queste Convenzioni potranno forse essere criticate nella loro minuta redazione da un qualche legista pedante, da uno di quelli che si nomano gli avvocati del muro divisorio, che imprendono a scrutare e pesare ogni frase ed ogni parola senza considerare quale sia l'indole e natura

propria della intera Convenzione. Fra le moltissime verità raccolte nella Relazione, primeggia la salutare avvertenza di guardare al complesso, così come esige l'argomento che è per sua intima natura eminentemente complessivo.

Quando vi ha una grande complessività, necessariamente avvengono dei temperamenti e correlativamente delle compensazioni; cosicchè se da una parte può ravvisarsi un qualche inconveniente, si trova poi la correzione dall'altra parte, allorchè il complesso sia, quale è, buono.

Detto ciò, o Signori, e concludendo, ripeto che, dato lo stato storico attuale del paese, posto che è pur necessario di entrare nella fase evolutiva dell'esercizio ferroviario a mezzo delle grandi Compagnie, ho acquistata quella persuasione serena e tranquilla che mi conduce ad uniformarmi alle conclusioni dell'Ufficio Centrale.

Al pari di esso poi mi affido che la parola dei signori Ministri in questa grande ricorrenza, rispondendo agli inviti e alle richieste contenute nella Relazione, sarà improntata di tanta solennità per cui possa essere sbandita dal nostro animo la tema che le promesse che verranno fatte, possano, per ragioni politiche accidentali, venire dimenticate, e particolarmente quelle che hanno tratto al servizio militare.

Con questo io avrei finito; ma domando ancora pochi minuti al Senato e spero che vorrà coll'usata sua benevolenza concedermeli.

È presto detto: « rifiutate la legge ». È presto detto: « emendatela ». Le Convenzioni non si emendano se non col concorso del contraente, come non si emendano i Trattati che lo Statuto obbliga a presentare ai Corpi legislativi.

Rigettare od emendare, locchè equivarrebbe a rigetto, è facile dirlo, ripeto.

Ma quali sarebbero, miei Signori, le conseguenze?

Bisogna guardarle queste conseguenze, ed una volta viste, ben si deve arretrare il pensiero di deporre la palla nera, per causa della gravissima responsabilità che si assumerebbe facendolo.

Ed in ciò dire mi dà valido appoggio la stessa parola del mio amico il Senatore Finali, il quale in fin dei conti dichiarando che non sarà per votare la legge, si è limitato al nudo voto negativo dicendo: « aspetto che si fac-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85. — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 APRILE 1885

ciano proposte concrete contro la legge, ed io volontieri mi vi associerò ».

In materia di ordinamento ferroviario, dopo quello che sono venuto esponendo, credete che si possa avere la mano libera?

No.

Quando il Governo è venuto a proporci la riforma elettorale ben si poteva dirgli; rigetto la legge, aspetterò per votarla che i tempi maturino; abbiamo già un organismo elettorale e con questo si cammina abbastanza bene e meglio forse di quello che si farebbe col presentato novello arnese.

Ma la cosa corre affatto diversa per le ferrovie che sono già fatte, avendo il paese già quasi novemila chilometri di strade costruite ed attive, la cui azienda attende di uscire dal caos ed essere alla fine ordinata. Ora è questa un'occorrenza che si possa rimandare all'infinito, locchè sarebbe la conseguenza del rigetto di questa legge, od anche d'un semplice emendamento della stessa, equivalente ad un rigetto?

Voi vi preoccupate con tanta premura degli interessi nazionali. Ebbene, credete voi, o Signori, che a quest'ora interessi italiani, e gravissimi interessi, non siano impegnati in codesta grossa faccenda, i quali subirebbero gravi iatture dalla ripulsa della legge? Si sorpassi pure questa considerazione; ma non può omettersi di porre mente alla falange d'impiegati che attendono di essere fatti sicuri della loro sorte, di essere posti in uno stato da poter respirare tranquillamente.

Io poi, indipendentemente da tutto ciò, male so capacitarmi come si possa aver ribrezzo a votare una legge, la quale, giova ridirlo, è quello che di meglio si possa fare presentemente nella imponente materia dell'ordinamento ferroviario, la quale non c'impugna che per un periodo di tempo relativamente assai breve.

L'onorevole Majorana-Calatabiano, se non ho frainteso, ha riconosciuto esplicitamente che questa legge e le Convenzioni annessevi sono armonicamente composte, ed ha aggiunto: che egli, pur volendone il rigetto, ammetteva che la conclusione della Relazione dell'Ufficio Centrale proponente l'approvazione della legge, sia determinata da motivi di alta convenienza politica.

Intendiamoci bene: se sotto il nome di convenienza politica alluse all'equo rispetto di molti interessi, al proposito di non disturbare

molti rapporti, di attuare temperamenti fra contrarie esigenze, di soddisfare bisogni e far ragione ad aspettative cui rispondono precise promesse, certo è, che la Relazione presenta numerosi motivi di grande convenienza politica.

Ma io non esito a ravvisare un'altra ragione politica, quella che deriva dal pensare a talune possibili o probabili conseguenze del rigetto della legge..... e non aggiungo altro.

Io, o Signori, conosco quello chi mi ho in oggi, ma non so quello che potrei avere domani. Io desidero eliminare la possibilità di certi cambiamenti; perchè sul terreno nel quale camminiamo ho paura di far de'salti nel buio.

Ho cominciato rammentando un detto di Pietro Paleocapa: permettetemi che chiuda il mio dire col citare le parole di un altro illustre uomo, il Senatore Gallina, proferite nel palazzo Madama di Torino, nel 1859, al tempo della più grave e più decisiva fase del movimento nazionale: « lasciando la responsabilità a chi spetta, io sono persuaso di mettere al coperto la mia, votando la legge ». (*Bravo, benissimo! Molti Senatori vanno a stringere la mano all'oratore*).

PRESIDENTE. L'ora essendo tarda, il seguito della discussione è rimandato alla seduta di domani alle ore 2 pom. precise 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 in relazione al testo unico delle leggi sul reclutamento del R. Esercito;

Determinazione della natura ed estensione delle servitù militari attorno alle fortificazioni ed a taluni stabilimenti militari;

Modificazioni alle leggi per l'istruzione superiore del Regno.

La seduta è sciolta (ore 6 1/2).