

CXLVIII.

TORNATA DEL 24 APRILE 1885

Presidenza del Presidente DURANDO.

Sommario. — *Notizie relative alla malattia del Senatore Mamiani — Seguito della discussione sul progetto di legge per le Convenzioni ferroviarie — Chiusura della discussione generale — Discorsi dei Ministri delle Finanze e d'Agricoltura, Industria e Commercio — Parole dei Senatori Majorana-Calatabiano e Casaretto per fatto personale — Discorsi del Senatore Bertolè-Viale e del Ministro dei Lavori Pubblici.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 10.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, ed i Ministri delle Finanze, dell'Agricoltura e dei Lavori Pubblici; più tardi intervengono i Ministri della 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 oggi comunicare migliori notizie sullo stato del Senatore Mamiani. Il bollettino firmato dai medici Tassi e Marchiafava, reca: « Si mantiene lo stato di ieri. Non vi è nessun miglioramento ».

Seguito della discussione del progetto di legge
N. 175.

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

Essendo esauriti gl'iscritti per questa discussione, dichiaro chiusa la discussione gene-

rale, riserbando la parola ai signori Ministri ed al Relatore della Commissione.

Senatore BERTOLÈ-VIALE. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BERTOLÈ-VIALE. Io prego l'onorevole Presidente a voler riserbare la parola anche a me, giacchè avrei qualche argomentazione da svolgere innanzi al Senato.

PRESIDENTE. Sta bene.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Signori Senatori; io non prendo la parola per fare un discorso. L'illustre Relatore dell'Ufficio Centrale farà senza dubbio, come è suo costume, una discussione esauriente; parleranno i miei onorevoli Colleghi, e risponderanno anche, se pure parrà necessario, alle accuse che furono lanciate al Governo.

Io mi limiterò a chiarire soltanto alcuni punti che più specialmente mi riguardano; e sarò molto breve, esprimendo *liberi sensi in semplici parole*.

Non senza meraviglia udii l'onorevole mio amico il Senatore Finali porre in dubbio la

convenienza di creare un debito ammortizzabile per raccogliere il capitale necessario alla costruzione delle ferrovie complementari.

Precipuo intento del Governo è quello di tenere assolutamente separata e distinta qualunque operazione finanziaria occorrente per l'azienda delle ferrovie da quelle che potessero occorrere per i bisogni generali dello Stato. Tale fu anche il concetto della legge del 1879, che col disegno attuale abbiamo emendato e perfezionato; tale era stato il concetto dell'onorevole Ministro Depretis allorchè propose le Convenzioni del 1877, e tale il concetto che prevalse nella proposta di legge del 1874 dell'onorevole Spaventa.

E dopo ciò, senza discutere in massima sulla preferenza da dare ai debiti perpetui ed agli ammortizzabili, tema sul quale altra volta ebbi occasione d'intrattenermi e nel Senato e nell'altro ramo del Parlamento, questo mi sembra, o Signori, non solo indubitato, ma elementare che quando si ricorre al credito per raccogliere capitali destinati ad una azienda industriale, i proventi dell'azienda debbano dare le somme necessarie per il pagamento degli interessi e per l'ammortamento dei capitali stessi: per la qual cosa non possono ammettersi che debiti ammortizzabili.

L'onorevole Finali inoltre ci disse: siete in contraddizione: voi che avete annunziato il proposito di fondare l'Istituto dell'ammortamento del debito perpetuo, venite ora voi stessi a proporre la creazione di debiti ammortizzabili. Ed io rispondo che saremmo in contraddizione se facessimo altrimenti. Appunto perchè noi miriamo all'alto obbiettivo di ammortizzare anche il debito consolidato e perpetuo dello Stato, noi non proponiamo altri debiti perpetui.

Ci si è detto che noi non chiudiamo il Gran Libro, ma tutto al più chiudiamo un volume per aprirne un altro.

Ma che cosa s'intende dire con ciò?

S'intende forse dire che noi non dobbiamo fare più debiti?

Questa proposizione equivarrebbe all'altra che noi non dobbiamo costruire più ferrovie. È questo ciò che vogliono gli onorevoli nostri contraddittori, quelli stessi i quali notano che l'Italia è tra i paesi civili del mondo quello che possiede una quantità minore di ferrovie in rapporto alla sua superficie?

Ma se, invece, essi ammettono che si debbano

costruire altre strade ferrate, e quelle già autorizzate per legge, e le altre che potranno essere autorizzate, non è possibile il non fare appello al credito. Ed allora la questione è unicamente questa: quale sia la forma più conveniente e meno onerosa del debito da creare per la costruzione delle ferrovie?

Si può seguire il sistema che è stato adottato finora, quello cioè dell'emissione per parte dello Stato di titoli negoziabili al suo nome, i quali di anno in anno pesano sempre più sul mercato, di anno in anno tendono a deprimere sempre più il credito pubblico, e di anno in anno ci allontanano sempre più dal giorno, in cui sarà possibile di ridurre il saggio dell'interesse, e determinare così la diminuzione generale dell'interesse del danaro con grande sollievo dell'economia nazionale. Questo è il gran libro del Debito pubblico aperto.

Si può seguire un altro sistema; quello di contrarre il debito mediante la semplice iscrizione di una somma nel bilancio passivo dello Stato senza emettere titoli negoziabili, e lasciando che codesti titoli si emettano invece da Società private, ossia dalla stessa azienda ferroviaria che deve costruire, se il Governo lo esiga, le strade ferrate; in guisa che essi abbiano il vero e proprio carattere di titoli industriali, tipo, modalità e condizioni assolutamente diverse da quelle dei titoli dello Stato, aventi un mercato ed una clientela speciale, senza fare concorrenza ai titoli di Stato.

Questo, o Signori, è fare il debito chiudendo il Gran Libro.

I nostri onorevoli contraddittori preferiscono il primo sistema; il Governo propugna fermamente il secondo - giudicherà il Senato.

Ma è indecoroso (si dice) che sopra questi titoli sociali, la firma dello Stato figuri accanto alla firma delle Società.

La censura veramente è nuova, ma la cosa è abbastanza vecchia. In molti Stati esistono titoli ferroviari garantiti dallo Stato, ne abbiamo avuti e ne abbiamo in Italia; eccettuate le obbligazioni della Società delle Meridionali, tutte le altre e quelle della Vittorio Emanuele e le Sarde e le Maremmane, le Livornesi, via via erano o sono garantite dallo Stato.

La cosa dunque non è nuova. Ma reca forse pregiudizio allo Stato? Nessuno, imperocchè se si iscrive nel bilancio la somma necessaria

al servizio degli interessi e dell'ammortamento, nessun onere nuovo può derivare dalla dichiarazione di garanzia che si aggiunga al titolo, la quale esprime meno della stessa realtà del fatto.

E non solo non è gravosa, ma è utile poichè conferisce ad accrescere il pregio dei titoli: il che, quando occorrono emissioni successive da farsi per un decennio e forse per un periodo anche più lungo, si converte in parecchie decine di milioni a vantaggio dello Stato. Nè è soltanto utile, ma fino ad un certo punto è necessaria per la piena libertà che il Governo si è riservata di determinare il tempo, l'opportunità, le modalità e il saggio dell'emissione.

Ma la garanzia dei banchieri, la bancocrazia, l'oligarchia bancaria! Io credo, o Signori, che il modo più semplice di sfatare le grosse parole sia quello di definirne bene il significato.

È assai malagevole dimostrare che una importante operazione di credito, e una ragguardevole emissione di titoli, fatta direttamente o indirettamente dallo Stato, sia per sottoscrizione pubblica ed anche popolare, come diceva l'onorevole Casaretto, sia per aggiudicazione a prezzi fermi o per vendita a commissione, si sia mai potuta compiere e si possa compiere senza l'opera intermediaria dei banchieri i quali compiono l'ufficio di raccogliere il piccolo e grosso risparmio, e di avvicinare il pubblico al Governo.

Vi saranno i banchieri interessati nelle Società ferroviarie, vi saranno altri banchieri. Il Governo non ha nessun vincolo prestabilito o preconcepito, e potrà valersi degli uni come degli altri e preferirà certamente i partiti migliori che gli saranno offerti nell'interesse dell'erario.

L'ingerenza dei banchieri, qualunque essi siano, non può presumersi che riesca di danno allo Stato.

Se vi è un caso nel quale l'interesse degli intermediari coincide coll'interesse dello Stato è appunto quello delle emissioni di titoli del Debito pubblico in qualunque forma esse si facciano, imperocchè appunto l'interesse che ha il banchiere a far salire più in alto il valore capitale del titolo è l'interesse medesimo dello Stato, il quale o ha bisogno di ricorrere a nuove emissioni, o in ogni caso deve desiderare che l'alto corso dei suoi titoli gli renda possibile

la diminuzione del debito a sollievo dei contribuenti.

L'onorevole Senatore Finali mi domandava, parlando di questo argomento, una dichiarazione (mi rincresce che non sia presente) nel senso che i lucri che faranno le Società per la emissione dei titoli, debbano far parte degli utili sociali a cui lo Stato partecipa quando si eccede il 7 $\frac{1}{2}$ per cento.

Io non ho alcuna difficoltà di ripetere le stesse cose che parmi risultino da un mio discorso pronunziato innanzi alla Camera dei Deputati, che cotesti lucri debbano conferirsi nella somma degli utili sociali, semprechè le Società prendano direttamente parte alle operazioni di cui si tratta come Azienda ferroviaria e non per mezzo di altri che assumano il compito di operare a loro rischio e profitto.

E qui permetta il Senato una brevissima digressione.

Si è detto che noi affidiamo le strade ferrate dello Stato in mano ai banchieri. L'onorevole Alvisi giunse perfino ad affermare che l'esercizio privato non è possibile in Italia, perchè qui non sono possibili grandi Compagnie le quali rappresentino veri interessi economici del paese e non interessi puramente di speculazione e di banca.

Il Governo non può restare indifferente a queste parole, ed io sento il dovere di ristabilire la verità contro le esagerate e ingiuste affermazioni.

Il Governo si è proposto uno scopo ben diverso, quello di promuovere la costituzione di una Società nella quale fossero cointeressati tutti coloro che rappresentano veri e propri interessi economici nel nostro paese, e gli interessi industriali e gli interessi commerciali e quelli dell'agricoltura e quelli della grande proprietà rappresentati dagli onorevoli personaggi ai quali non so se possa nuocere il difetto della capacità tecnica che loro attribuisce l'onorevole Finali.

Alla costituzione della Società per la rete Mediterranea concorrono tutti i principali Istituti di credito del Regno, appartenenti alle varie provincie, dall'un estremo all'altro d'Italia, i commercianti di maggiore importanza, coloro che rappresentano la grande proprietà. È questa una associazione di forze economiche, e di Istituti i quali hanno impegnato gran parte dei loro

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1885

capitali, della loro fortuna e del loro credito in intraprese commerciali, industriali e agrarie. Sono essi che hanno il maggiore e più diretto interesse al ribasso delle tariffe, e al buon andamento del servizio ferroviario.

E vengo al titolo del 3 %.

Fu detto che questo titolo è stato scelto male, e che sarebbe preferibile il 5, il 4 $\frac{1}{2}$, o il 4. Eppure io credo che in fatto di credito pubblico bisogna innovare il meno che sia possibile e giovarci delle esperienze degli altri paesi e della esperienza nostra stessa. Ora nel maggior numero dei paesi esteri dove si sono emessi e si emettono titoli ferroviari, questi hanno il tipo del 3 % e in Italia non ne sono stati emessi che quasi sempre a questo tipo. Perché avremmo dovuto innovare?

È, invece, agevole ricercare per quali ragioni il mondo finanziario dà la preferenza a un titolo 3 %.

È questo un titolo che si colloca a un saggio relativamente superiore a quello cui si colloca il 5, il 4 $\frac{1}{2}$, il 4 o il 3 $\frac{1}{2}$. Esso ha incontestabilmente una maggiore elasticità, e una maggiore tendenza al rialzo.

E il maggiore onere dell'ammortamento non è che apparente.

Fate dei conti presuntivi di un'emissione al 5, al 4 $\frac{1}{2}$, al 3 $\frac{1}{2}$ o al 3 %, fate poi i calcoli per ciascuno di cotesti tipi, della quota fissa d'ammortamento e d'interessi da pagare, e troverete che appunto nel più alto saggio del valore commerciale e nella minore somma degli interessi, si ha la compensazione del maggiore onere apparente di $\frac{2}{5}$ di capitale nominale, anzi l'annualità fissa d'interessi e d'ammortamento è, nel caso del 3 %, leggermente minore.

Ma il 3 % non è un titolo convertibile!

Se dite che un titolo di debito ammortizzabile, di regola, non è convertibile, dite il vero, e neppure il 5, neppure il 4 $\frac{1}{2}$ o il 4 sono convertibili.

Ma se parlate della conversione nel più largo senso, cioè non solo della conversione che si opera per disposizione del potere sovrano dello Stato, che la ordina nei tempi in cui la si possa ordinare con giustizia ed equità perfetta, ma anche della conversione che si opera *re ipsa* per la forza naturale e necessaria delle cose, il titolo il quale si presta più facilmente alla conversione è quello del tipo 3 % appunto perché

ha una maggiore elasticità ed ha tendenza maggiore al rialzo.

Se il 3 % che si emette al disopra della pari, successivamente tende a collocarsi ad un saggio più alto, via via fin quasi a raggiungere il 100 e riguadagnare i due quinti del valore nominale da rimborsare; non vedete che per questo cammino graduale di ascensione si opera gradualmente la conversione del 5 % effettivo d'interesse nel 3 % che ora pare effettivo, ma realmente è nominale?

Io, naturalmente, non intendo di fare qui una discussione né tecnica, né teorica su questo argomento; ma è certo che la miglior forma di debito è quella che ne rende meno lenta e meno difficile l'estinzione.

Ora non si conoscono che due modi d'estinzione del debito, la conversione e l'ammortamento.

E nel 3 % questi due modi di estinzione operano contemporaneamente e più efficacemente: opera l'ammortamento per virtù del patto costitutivo del debito, opera la conversione per l'elasticità del titolo che tende più degli altri a crescere di pregio.

Sono queste le ragioni, né occorre molta fatica a rintracciarle, che spiegano perché nel mondo finanziario sia data, specialmente quando si tratta di titolo industriale, la preferenza al 3 %, e perché anche il Debito pubblico degli Stati tende ormai a ridursi quasi tutto in questa forma.

Abbiamo dunque fatto male ad adottare il 3 %?

Io non lo credo. Credo che avremmo fatto male a non adottarlo, introducendo un'innovazione non giustificata dalla buona teoria, non confortata dalla pratica, contraddetta dagli esempi nostri e stranieri.

L'onorevole Casaretto vedrà poi anche, da ciò che ho accennato, quanto egli sia lontano dal vero supponendo che nella mente del Ministro delle Finanze si annidino reconditi pensieri di conversioni, con metodi artificiali al disotto della pari e con aumenti ragguardevoli al Debito pubblico nominale dello Stato.

Noi continueremo ad adottare e seguire le più sane norme di credito pubblico, dalle quali non abbiamo mai deviato.

Ho udito altre proposizioni, le quali per l'evidente loro contraddizione hanno prodotta una singolare impressione sul mio spirito.

Il Senatore Casaretto sostiene che le strade ferrate debbano essere considerate come un servizio pubblico, senza alcuna prevalenza di criterio industriale; onde chiede tariffe minime a beneficio del commercio e di tutta l'economia del paese.

Egli però non può non vedere, dotto com'egli è nelle discipline economiche e finanziarie, che in cotesta ipotesi le spese per l'esercizio delle strade ferrate, ed il pagamento dei debiti fatti per costruirle, ricadrebbero quasi interamente a carico di tutti i contribuenti, per profittare soltanto a coloro che si servono delle strade ferrate.

Le ferrovie costituirebbero una grave imposta a carico di tutti ed a favore solo di alcuni. Il che non parmi sia giusto.

E sarebbe anche dannoso alla economia nazionale, poichè il beneficio ben limitato delle minori spese di trasporto sarebbe di gran lunga superato dal danno di maggiori e più gravose imposte sulla proprietà, sull'agricoltura, sull'industria e sul commercio stesso.

Ad ogni modo tale è l'opinione del Senatore Casaretto.

Contrariamente, il Senatore Majorana-Calatabiano sostiene una tesi del tutto opposta.

Le strade ferrate, egli dice, non sono produttive finanziariamente: dunque avete fatto male a costruirle fino ad ora con danno della finanza; fate malissimo a continuarne la costruzione; peggio se ne promettete delle nuove.

Lascio naturalmente agli onorevoli nostri contraddittori di porsi d'accordo tra loro; mi limito solo a notare che queste teorie non hanno davvero alcun rapporto colle Convenzioni che si discutono.

Il ribasso delle tariffe è questione unicamente di finanza e mi sarà facilmente consentito che tanto valga per la finanza dello Stato il non riscuotere 50 o 60 milioni d'entrata, provenienti dalle strade ferrate, quanto il pagare un'egual somma di compenso alle Società esercenti. Imperocchè, coll'esercizio privato, le tariffe si possono ribassare compensando le Società, allo stesso modo che coll'esercizio di Stato si possono ribassare, abbandonando una parte della entrata.

E neppure mi pare che abbia rapporto colla questione attuale l'opinione dell'onorevole mio

amico Majorana-Calatabiano, che cioè sia improvido costruire nuove strade ferrate.

Dipenderà dall'indirizzo politico ed economico del Governo e del Parlamento, se se ne abbiano a costruire ed in qual misura; e ciò è estraneo alla bontà delle Convenzioni che si discutono.

L'onorevole Casaretto trova eccessivo il 5% netto che si attribuisce come prezzo di uso del materiale mobile, o se si vuole, come interesse del capitale impiegato a comperarlo.

Io non ripeterò le ragioni validissime che espose ieri l'onorevole Senatore Cambray-Digny, ed aggiungerò solo che il 5% netto non è davvero un interesse fisso e assicurato di un capitale, ma è uno dei coefficienti del lucro industriale delle Società. E poichè le Società sono soggette a non poche alee, se le spese di esercizio possono anchè oltrepassare il 62 1/2 che è l'aliquota percentuale, naturalmente, dalle eventuali perdite potrà essere assorbito in parte, e anche in tutto l'interesse del capitale.

Il 5% non è una remunerazione garantita contro qualunque evento, ma è una parte degli utili industriali della Società, i quali sono soggetti a tutte le alee, a tutte le vicende, a tutte le eventualità di una intrapresa così difficile e così piena d'incertezze e di pericoli.

Non è punto esatto il dire che la Società non avrà delle alee, come fu detto in altro recinto e fu ripetuto qui; ma è vero invece che le principali alee le corrono precisamente le Società esercenti; basta un rincaro dei noli, anche per una lontana probabilità di guerra, perchè rincari il carbone; basta un qualunque turbamento dell'ordine pubblico interno, perchè si alteri l'economia del lavoro e la disciplina degli operai; basta considerare la tendenza dei salari a un continuo aumento; basta considerare che per il grado avanzato e pel complicato organismo d'interessi morali e materiali che caratterizza la civiltà dei popoli moderni, non vi è quasi anno il quale non sia contrassegnato da una crisi o bancaria, o industriale o economica che arreca danni transitori, ma gravi; e potrei continuare in una più lunga e particolareggiata enumerazione se ne fosse il caso.

Si poteva d'altra parte ottenere il capitale senza interessi? L'onorevole Casaretto è uomo così versato nelle cose economiche, che certo non poteva avere in mente di dire che ciò fosse pratico e possibile.

Si poteva bensì non assegnare il 5 % netto alle Società; ma in tal caso bisognava alzare di altrettanto la percentuale, e il bilancio dello Stato avrebbe perduto il provento dell'imposta di ricchezza mobile.

Non si poteva, si è pur dimandato, fare un prestito a un saggio minore? Mi permetta il Senato di non discutere su questo punto.

Prima di tutto non era qui il caso di contrarre un prestito, perchè la vendita del materiale mobile era una delle basi sostanziali del contratto per l'esercizio privato formulato dalla Commissione d'inchiesta per ragioni ripetute a sazietà e note a tutti.

Quand'anche si fosse voluto contrarre un prestito, è malagevole il prevedere o l'affermare a quali condizioni si sarebbe potuto fare; e in ogni modo il nostro scopo era appunto quello di non farlo in nessuna maniera, e di non contraddire ad una parte essenziale del nostro programma finanziario, che consiste nel chiudere una buona volta il Gran Libro.

L'onorevole Majorana e con lui l'onorevole Alvisi, seguendo il loro costume, hanno trovato un nesso inscindibile tra le convenzioni ferroviarie, le banche ed il corso forzoso.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola per un fatto personale.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Forse non avrò ben compreso.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Anzi le proverò che ha compreso benissimo.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Se non erro, essi hanno ragionato così. Il corso forzoso non poteva abolirsi col modo da noi proposto ed adottato dal Parlamento. *Pur troppo* è stato abolito, sono ormai più di due anni; *pur troppo* non vi è più in Italia carta inconvertibile ed è scomparso l'aggio col quale non si può confondere la differenza del cambio che per 18 mesi ci fu favorevole ed ora ci è contrario, e molto meno si può confondere il piccolo premio che nei paesi a doppio tipo ha quasi sempre l'oro sull'argento e che presso di noi è affatto insensibile; *pur troppo* l'economia del paese si è immensamente avvantaggiata, imperocchè la maggior potenza di acquisto del mezzo circolante ha accresciuta del 10 % almeno la ricchezza pubblica; *pur troppo* i nostri fabbricanti ed i nostri industriali hanno acquistato il cre-

dito di mora, e la nostra carta anche a lunga scadenza si sconta sui mercati stranieri e dalle banche estere ad un saggio inferiore a quello ufficiale italiano; *pur troppo* ci siamo liberati da questa prima e principale causa d'inferiorità economica che ci rendeva isolati, deboli ed impotenti fra le altre nazioni; tutto ciò è avvenuto. Una grande ripresa del commercio è innegabile, innegabile è il vantaggio della finanza pei maggiori proventi delle imposte. Ma adagio: non è così: il corso forzoso non si poteva abolire e tutto ciò che si è fatto e che è avvenuto è pura illusione perchè avete ancora le grandi banche, come le hanno la Francia e l'Inghilterra, perchè mantenete ancora transitoriamente il corso legale di biglietti delle banche; perchè elevate il saggio dello sconto come fa l'Inghilterra, la cui banca lo eleva talvolta grandemente anche quando per l'abbondanza del danaro il saggio libero è basso, perchè sono possibili le crisi, le guerre, le epidemie, i cattivi raccolti. Insomma ciò che avete fatto è una fantasmagoria, non potevate farlo, ve lo dicevamo *a priori*; non lo avete fatto, ve lo diciamo *a posteriori*. E perciò Voi avete bisogno di un puntello e l'avete cercato nelle Convenzioni ferroviarie.

Questo, se non erro, è il ragionamento dell'onorevole Alvisi, e, non vorrei aver capito male, anche dell'onorevole mio amico Majorana; e il Senato spero che mi dispenserà dal rispondere.

Io non credo davvero che l'onorevole Depretis nel 1877, poi la Commissione d'inchiesta, e da ultimo l'onorevole Genala avessero pensato al corso forzoso quando pensavano all'esercizio privato delle ferrovie, e molto meno credo che il Senato avesse pensato alle Convenzioni ferroviarie allorchè elesse il nostro onorevole Collega Bellinzaghi a succedere all'onorevole Majorana nella Commissione permanente per l'abolizione del corso forzoso.

Una sola cosa è vera, o Signori; è vero questo soltanto che le Convenzioni ferroviarie giovano al credito e giovano al bilancio. Giovano al credito: l'ho dimostrato più volte, e ne ho già detto testè abbastanza. Giovano al bilancio perchè lo sottraggono da una grandissima parte delle alee insite nell'intrapresa industriale dell'esercizio delle strade ferrate, e lo esonerano dal provvedere alle spese in conto capitale per

la rinnovazione e l'aumento del materiale mobile e per i casi straordinari.

Non è possibile continuare nel sistema attuale. Che cosa avviene oggi? In un anno le strade ferrate ci danno un copioso incremento, e il bilancio dello Stato riceve un sollievo. Ebbene, non ci accorgiamo che consumiamo per i servizi pubblici non solo l'entrata netta proveniente dall'esercizio, ma anche quella parte la quale dovrebbe essere tenuta in serbo per le spese in conto capitale; e l'anno appresso siamo obbligati a far debiti per provvedervi.

Il bilancio si alimenta di un'entrata per reintegrare la quale occorre nell'anno appresso fare un debito. Ci ammaestra abbastanza a questo proposito l'esempio del Belgio e lo stesso esempio nostro. Non solo non è possibile la verità dei conti del bilancio e una sistemazione chiara e solida della situazione finanziaria con questa causa perturbatrice continua e latente, ma dico di più, che non è neanche possibile la garanzia di una buona azienda ferroviaria quando questa dovesse seguire le fluttuazioni, le incertezze e le vicende del bilancio dello Stato.

Egli è sconsigliato, o Signori, il vedere l'opera del Governo giudicata con idee prestabilite; noi non siamo ambiziosi di alcuna lode per aver fatto e per fare ogni sforzo diretto a tenere alto il credito dello Stato, e per proporvi i provvedimenti necessari a raggiungere questo nobile fine. Noi abbiamo assunto l'impegno non solo di tener alto il più possibile il credito in cui sta la base della fortuna e della potenza economica della patria, ma ben anche di mantenere con ogni sforzo l'equilibrio del bilancio pur non desistendo dall'opera intrapresa di una riforma tributaria dei consumi.

Noi vogliamo la sincerità e la verità dei conti, vogliamo tolta qualunque causa perturbatrice del nostro equilibrio finanziario, e qualunque causa di debito latente; vogliamo essere certi dello stato nostro, e seguire un cammino ordinato e sicuro per raggiungere la meta di migliorarlo.

Noi sentiamo le difficoltà che ci si oppongono; sentiamo la responsabilità che ci incombe, ma non mancherà in noi né la volontà, né il desiderio efficace di fare tutto ciò che sia possibile perchè il nostro fine sia raggiunto.

Il Senato potrà non avere fiducia nell'opera nostra; ma noi potremo sempre dire con fronte

alta e serena di non aver mancato di compiere il nostro dovere.

Ed ora io avrei terminato se non mi corresse il debito di dare alcuni schiarimenti richiesti nella magistrale Relazione dell'Ufficio Centrale dovuta alla penna dell'onorevole Saracco.

Adempiendo al desiderio dell'Ufficio Centrale per la parte che più direttamente riguarda l'amministrazione delle finanze, io comincio col ripetere la dichiarazione fatta nell'altro ramo del Parlamento che il 5.79 per 100 lordo, prezzo di uso del materiale mobile, non si può altrimenti considerare che come uno dei fattori essenziali degli utili delle Società; a cui lo Stato deve partecipare tosto che sia sorpassato il 7 1/2 per 100: sarebbe assolutamente assurdo il pensare o credere il contrario.

Ripeto in secondo luogo che negli statuti della Società per la rete Mediterranea, e negli statuti della Società della rete Sicula verrà determinato tassativamente il limite di somma del capitale sociale partecipante agli utili, il quale non potrà essere aumentato.

Ripeto infine che nel Regolamento che dovrà farsi per l'esecuzione di questa legge verranno introdotte disposizioni precise di cautela e di previdenza, affinchè l'immunità dal dazio di consumo nel recinto delle stazioni sia circoscritta e limitata nei termini precisi della legge, e non possa giammai essere occasione o pretesto ad abusi, a frodi, ad inconvenienti a danno della finanza governativa e a danno delle finanze dei comuni.

Io spero che l'Ufficio Centrale vorrà esser pago di queste ripetute mie dichiarazioni.

Aggiungo che per la parte dell'Amministrazione di cui io ho la responsabilità, non posso non riconoscere che l'esecuzione difficile di questo disegno di legge richiede due condizioni essenziali.

La prima è una liquidazione esatta delle gestioni precedenti: *Incipit novus ordo*.

Bisogna cominciare dal liquidare i crediti e debiti derivanti dalle precedenti gestioni ferroviarie. Avremo dei debiti a carico del bilancio dello Stato, alcuni dei quali dovranno essere pagati con mezzi finanziari ordinari, quali sono le passività dell'esercizio delle Calabro-Sicule; altri, se la situazione finanziaria non lo potrà consentire, dovranno essere imputati al fondo capitale dell'azienda ferroviaria, e tali sono la

restituzione dei tre quarti dei concorsi abbandonati a favore degli enti morali i quali pagano l'intero contributo, ed anche il rimborso delle spese fatte in conto capitale per maggiori approvvigionamenti delle ferrovie dell'Alta Italia e Calabro-Sicule.

Dall'altra parte il bilancio è creditore di somme ingenti verso l'Amministrazione dell'Alta Italia, delle quali dovrà essere rientegrata; creditore di somme che devono versarsi come prodotto netto dell'esercizio ferroviario e che furono invertite in ispeze in conto capitale: creditore anche di quell'importo dei lavori, il cui prezzo fu anticipato dal Tesoro invece che dagli enti morali che dovevano versare la loro quota di contributo e non la versarono.

Ora questa sistemazione di debiti e crediti dovrà essere fatta con piena esattezza. Evidentemente lo Stato abbandonerà quei crediti che la situazione finanziaria gli permetterà di abbandonare; ne chiederà il reintegro al fondo capitale delle strade ferrate, se non sarà possibile fare altrimenti senza grave danno della finanza.

La seconda condizione è stata molto opportunamente indicata dall'Ufficio Centrale, cioè: la necessità di tenere per l'avvenire una contabilità assolutamente distinta e separata dell'azienda ferroviaria da quella dell'Amministrazione generale dello Stato.

Noi terremo conto delle savie avvertenze fatte dall'Ufficio Centrale che conforteremo con ulteriori e più particolareggiati studi.

Procureremo di stabilire una forma di contabilità dalla quale possano emergere non tanto le risultanze dei rapporti fra questa azienda ferroviaria e il bilancio dello Stato; quanto le notizie più importanti per un retto apprezzamento finanziario della gestione; in quale misura e in quanto tempo le strade ferrate saranno riuscite a riscattarsi da sè medesime? Quanta parte dei debiti che si pagano per le ferrovie sarà pagata dai proventi delle medesime; quanta parte rimarrà ancora a carico dei contribuenti di tutto il paese? Fino a qual punto ed in quanto tempo queste strade ferrate potranno estinguere il debito di cui sono gravate e potranno essere interamente restituite all'economia del paese, senza che il bilancio dello Stato abbia ulteriore partecipazione a' proventi? Quanto costano, e quanto restituiscono a' contribuenti le strade ferrate?

Il nostro ideale è che le strade ferrate bastino a se stesse, paghino i debiti fatti per costruirle, e di poi, salvo il beneficio del miglioramento delle condizioni generali economiche del paese, il bilancio dello Stato non debba riceverne altro vantaggio. Le strade ferrate dovranno allora servire soltanto allo sviluppo del progresso economico del paese.

Questo ideale non so se sia stato raggiunto altrove.

Noi, senza dubbio, ne siamo i più lontani; ma noi oggi apriamo la via che ci pare debba condurci alla meta; e spero che verrà tempo in cui potranno essere apprezzati con più equo giudizio, i nostri sforzi e le nostre fatiche.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Signori Senatori. Seguirò anche io nella discussione il sistema tenuto dal mio Collega delle Finanze, limitandomi ad esporvi poche e perentorie osservazioni in risposta ai diversi appunti fatti al progetto di legge relativamente alle tariffe. E seguirò questo sistema tanto più volentieri, inquantochè vien commendato dall'Ufficio Centrale, il cui illustre Relatore, abborrente del pari da preconette apologie e da infondate censure, ci ammaestra, che il giudizio di quest'Alta Assemblea, dopo la lunga discussione seguita nell'altro ramo del Parlamento, debba essere equanime e sintetico, diretto più che alle singole parti, al complesso delle Convenzioni, considerate nel loro insieme.

La discussione, che ora segue in quest'Alto Consesso, fa seguito ad un'altra minuta ed analitica, fatta nella Camera elettiva, ove non vi fu articolo di contratto o di capitolato, non condizione di trasporto, sottratta a discussione, a disamina; non vi fu angolo inesplorato; non vi fu parte, la quale (per servirmi delle parole dell'onorevole Saracco), non sia stata messa a tortura.

Il mio Collega delle Finanze ha sottoposto a quest'Alta Assemblea le sue osservazioni relativamente ad un argomento di primo ordine, a quello cioè che si riferisce alle condizioni della nostra finanza, in rapporto ai contratti, che si discutono. Sta al mio Collega dei Lavori Pubblici esporvi l'organismo, la struttura di queste Convenzioni: a me non resta se non un compito,

modesto forse in apparenza, ma importante in realtà, quello, cioè, che si riferisce alle tariffe.

Di questo argomento si occuparono gli onorevoli Casaretto, Majorana e Finali.

Senatore CASARETTO. Io no.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio...* Se ne occupò l'onorevole Casaretto, come di un argomento a sostegno dello esercizio di Stato. Se ne occupò l'onorevole Majorana per discutere i concetti organici del sistema di tariffe, che viene proposto alla vostra approvazione. Ne discorse, infine, l'onorevole Finali, sotto un solo rapporto, cioè quello della responsabilità limitata nelle tariffe speciali e differenziali, che, a quell'oratore, pareva una violazione del Codice di commercio.

Non posso primieramente lasciar passare inservata un'accusa, la quale, fatta in altro recinto, fu combattuta; e non ostante ciò, qui è stata ripetuta.

Secondo questa accusa, parrebbe che le tariffe attuali congiunte alle Convenzioni, che si discutono, non fossero state preparate, esaminate e studiate abbastanza.

Parrebbe che il mondo commerciale vi fosse stato assolutamente estraneo; che non si fossero consultate le Camere di commercio; che non si fosse consultato il Consiglio superiore dell'industria e del commercio. E se l'accusa così formulata fosse vera, la maggior colpa ricadrebbe su me, che, bene o male, sono chiamato a tutelare le ragioni dell'industria e del commercio.

E si è rincarata anche la dose, poichè si è detto che il progetto di legge avrebbe dovuto essere sottoposto prima alle Camere di commercio, poi al Consiglio superiore, in ultimo al Parlamento. E si andò fino al punto da far sospettare (poichè chiaramente non lo si disse) che le Camere di commercio si fossero pronunciate a favore dell'esercizio di Stato, rinnegando assolutamente le Convenzioni con le allegate tariffe.

Ma è poi vero ciò, onorevole Casaretto?

Senatore CASARETTO. Sicuro, due Congressi.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio.* Io mi dolgo che ella non abbia letto le risposte sul proposito da me date alla Camera.

Senatore CASARETTO. Le ho lette.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria*

e Commercio. In queste risposte avrebbe dovuto o potuto vedere, che io ho indicato le deliberazioni di ciascuna Camera di commercio; ed ho dichiarato quali furono i risultati delle deliberazioni del Congresso delle Camere di commercio tenuto in Torino, che è l'ultima manifestazione ufficiale seguita nel giugno 1884.

Ma prima di venire a questo, è poi vero che il progetto di legge e le tariffe, che ne costituiscono tanta e così importante parte furono presentate senza alcuna preparazione, senza alcuno studio, senza chieder lumi alle persone competenti? Si è dimenticato, o Signori, che dal 1876 al 1884 decorsero 8 anni, nei quali in Italia si discusse del problema ferroviario, delle diverse modalità dell'esercizio privato, dei diversi obbiettivi, ai quali devono corrispondere le tariffe, di tutte le condizioni, che possono accompagnare, vuoi l'esercizio di Stato, vuoi l'esercizio privato.

Si è obliato, che vi è stata la Commissione d'inchiesta, la quale ha formulato un lungo questionario, e l'ha mandato alle Camere di commercio, ai Comizi agrari, ai maggiori commercianti, ai principali industriali.

Dei sette volumi, che costituiscono lo splendido lavoro fatto dalla Commissione d'inchiesta, ve ne sono tre, ed abbastanza grossi, nei quali non si fa altro che riassumere in forma sintetica tutto ciò che si era esposto dai commercianti ed industriali italiani.

Se questa non è preparazione di un progetto di legge, non comprendo quale altra possa essere. Si è dimenticato che, prima della Relazione della Commissione d'inchiesta, vi era il progetto di legge delle Convenzioni Depretis del 1877, al quale era allegato un grosso volume contenente le tariffe; che certamente con l'andare del tempo, e come noi vi proponiamo, sono di molto, ma di molto migliorate.

E tutto questo si oblia! e si dice, che le tariffe non sono state preparate, non sono state studiate, che il mondo commerciale vi si è mantenuto perfettamente estraneo.

L'accusa pecca addirittura, per non dire altro, di anacronismo.

Ma è poi vero che, in riguardo al progetto di legge, le Camere di commercio non si siano pronunciate?

La Camera di commercio di Genova è quella che si è pronunciata per l'esercizio governa-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1885

tivo. La Camera di commercio di Messina, la quale in una prima deliberazione non si occupò di questa parte, in una sua seconda deliberazione del 5 dicembre 1884 si pronuncia anch'essa per l'esercizio di Stato.

Altre quattro Camere di commercio si sono dichiarate non per l'esercizio di Stato, ma contrarie alle Convenzioni.

Le altre, onorevoli Senatori, non hanno parlato dell'esercizio di Stato, ma hanno fatto unicamente appunti alle tariffe ed hanno richiesto modificazioni e miglioramenti; modificazioni e miglioramenti, che sono stati tenuti presenti dal Governo (nel lavoro preparatorio fatto nell'intervallo fra la presentazione e la discussione di questo progetto di legge) e dalla Camera.

Io prego gli onorevoli Senatori a volgere l'occhio per un momento al progetto di legge, come loro è stato presentato; e vedranno, che moltissime modificazioni sono state fatte alle condizioni dei trasporti ed altre alle tariffe. Lo che prova, che Governo e Camera elettiva si sono preoccupati degli interessi dell'industria e del commercio, e posso dire, che li hanno soddisfatti in parte.

Ma vi fu il Congresso delle Camere di commercio di Torino. È quella una manifestazione ufficiale.

L'onorevole Casaretto, che pare dubitasse di quanto io dico, non dubiterà più, quando voglia consultare il 1° volume, già stampato, degli atti di quel Congresso. In esso si tratta delle tariffe ferroviarie.

Debbo premettere, che le Camere di commercio d'Italia, chiamate da quella di Torino ad indicare i temi, che dovevano formare oggetto del Congresso da tenersi in quella città nell'epoca della esposizione nazionale, mandarono le loro proposte.

Il secondo dei temi da trattarsi fu appunto quello delle tariffe ferroviarie.

La Camera di commercio di Torino ebbe la cortesia di mandare al Ministero di Agricoltura e Commercio una copia di questi temi; ed allora io, quantunque il progetto per le ferrovie fosse già presentato in Parlamento, le consigliai di prendere in esame le tariffe proposte, per fare opera più utile e più pratica, invece che discutere un tema astratto.

Dunque il Governo desiderò la luce, e invitò

le Camere di commercio, raccolte in quella cospicua città, a discutere le tariffe.

Riunito il Congresso, fu proposta la soluzione seguente, di cui do lettura:

« Ritenuto che per il progresso economico della Nazione è indispensabile che i prezzi dei trasporti ferroviari siano i più miti possibili e sia facile l'adito a modificarli e mitigarli, anche in progresso di tempo a seconda delle circostanze;

« Ritenuto che tanto le tariffe attuali, come quelle annesse alle Convenzioni ferroviarie testè presentate al Parlamento, non tutte armonizzano con i citati bisogni del commercio e delle industrie;

« Il Congresso crede rendersi interprete degli interessi e dei bisogni del commercio italiano, facendo voti a che le tariffe unite alle dette Convenzioni non siano vincolate a nessun contratto, e vengano ribassate e modificate, tenendo conto degli studi che faranno le Camere di commercio nell'interesse del commercio nazionale e del traffico locale ».

Questa proposta fu messa in discussione; ma, onorevole Casaretto, riscontri quegli atti, dei quali ho parlato, e troverà che fu respinta dal Congresso...

Senatore CASARETTO. Fu modificata.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*... Fu respinta dal Congresso, il quale invece ne votò un'altra, che ho qui presente:

« Il Congresso, affermando essere nell'interesse del commercio che le tariffe ferroviarie sieno uniformi, semplici e chiare, sicchè il commerciante, senza bisogno di intermediari specialisti, sappia subito quanto ha da spendere per il trasporto;

« Uguali per tutti, cioè tanto per il grosso, quanto per il piccolo e mezzano commerciante;

« Che sieno miti, proporzionate al valore della merce e commisurate in senso inversamente proporzionale alla sua percorrenza;

« Che sieno facilmente modificabili, in modo da poter sempre rispondere alle predette condizioni;

« Fa voti, che, nella discussione delle tariffe, annesse alle Convenzioni ferroviarie, presentate al Parlamento, sieno tenuti nella massima considerazione i suaccennati criteri ».

Dunque, innanzi al Congresso delle Camere di commercio di Torino, era stata presentata una proposta di rigetto delle Convenzioni e delle tariffe, e fu respinta.

E i principî contenuti in quella votata dal Congresso sono adottati nelle tariffe in discussione.

Non si dica dunque, che il Congresso delle Camere di commercio, tenutosi a Torino, abbia stigmatizzato queste Convenzioni e le tariffe annesse, o che abbia manifestato un avviso favorevole all'esercizio di Stato.

Nulla di tutto ciò. Ho letto al Senato gli atti esistenti, i quali mi pare che smentiscano l'accusa.

Ed è da notare, che la deliberazione del Congresso, come le deliberazioni di altre Camere di commercio, fra le quali cito a ragion d'onore la Camera di commercio di Milano, avevano per scopo di chiedere la facilità di modificazione delle tariffe, quando esisteva innanzi alla Camera il progetto di legge, con cui era concessa al Governo la facoltà di modificarle, anche in dissenso delle Società, soltanto per la esportazione dei prodotti nazionali e per i trasporti internazionali.

Ora, poichè dalla Camera elettiva fu la facoltà estesa anche alle tariffe dei trasporti per il servizio interno e cumulativo, può ben dirsi, che i voti delle Camere di commercio sono stati appagati, e soddisfatti i loro desiderî.

Ed infine ricordo le dichiarazioni fatte nella Camera dall'onorevole Baccarini, il quale preparò il lavoro delle tariffe; egli disse di aver ricorso a tutti, prima di presentarle, ed accennò i lavori preparatori fatti e le comunicazioni date.

Le tariffe attuali dunque sono l'effetto del lavoro di molti anni e di persone competenti. Esse nacquero prima delle Convenzioni attuali e furono studiate indipendentemente da esse. Non può quindi comprendersi quali altri lumi e consigli sarebbero occorsi e quali altri lumi e consigli dovevansi richiedere.

Resti per tutti la più completa libertà di apprezzamento; ma i fatti sono fatti e non è lecito fraintenderli o travisarli.

L'onorevole Casaretto non parlò di proposito delle tariffe allegate all'attuale progetto di legge, ma si valse dell'argomento delle tariffe, per sostenere il suo assunto favorevole all'esercizio

di Stato. Riassunse il suo discorso in questa frase, che racchiude il suo pensiero: « Lo Stato che è l'amico delle industrie e dei commerci, non deve privarsi di un'arma, per concederla al nemico ».

L'argomento è antico, e potrei facilmente rispondergli, ripetendo tutto quello che si è detto dai sostenitori dell'esercizio privato. Ma io sfuggo questo facile sistema e preferisco seguire un'altra via.

Come Ministro dell'Industria e del Commercio consento con l'onorevole Casaretto, che in materia ferroviaria gli interessi dell'industria e del commercio debbono essere tutelati; ma io lo prego di riflettere a tutto quello che è avvenuto in questi contratti. Mi consentano, onorevoli Senatori, che ne faccia, in brevi parole, l'istoria.

Nel contratto, come era sottoposto alle deliberazioni dell'altra Camera, il Governo aveva stabilito due cose in materia di tariffe: la prima, che il concessionario aveva l'obbligo di sottoporre al Governo quelle *tariffe speciali e locali che valgono meglio a sviluppare il traffico*; la seconda, che il Governo avea il diritto di fare i ribassi, anche in dissenso delle Società, quando si trattasse di trasporti internazionali, o d'esportazione di prodotti nazionali.

Bastavano queste due disposizioni, per far vedere che le tariffe non erano cristallizzate ed immobilizzate, come pareva all'onorevole Senatore Casaretto. Non erano immobilizzate, perchè il Governo e le Società dovevano seguire lo svolgimento del commercio e proporre le modificazioni da questo richieste; non erano immobilizzate, perchè vi era la facoltà nel Governo di modificarle anche in dissenso delle Società, prevî i compensi sui quali è inutile che io intrattenga il Senato.

Io udii nell'altra Camera e fuori, che non ostante quelle disposizioni contrattuali, le tariffe erano immobilizzate. Poscia si andò più oltre. Le Camere di commercio chiesero che si applicassero al traffico interno le misure riguardanti la esportazione dei prodotti nazionali; e che il Governo si riservasse di poter modificare anche le tariffe interne. Governo e Camera hanno aderito a questa richiesta, ed il progetto, che oggi viene innanzi a voi, lascia facoltà al Governo di modificare le tariffe, tanto in servizio interno, che internazionale. Ma non basta.

La Camera ha concesso al Governo il mezzo per cento del prodotto iniziale delle tre reti, per impiegarlo in ribassi di tariffe, per i trasporti nell'interno: ha creato un Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie e delle modificazioni, che si reputasse utile di introdurvi; ed ha stabilito; che il Decreto Reale relativo alla costituzione del Consiglio stesso debba essere, dopo due anni, presentato al Parlamento per convertirlo in legge.

Dopo tutto questo, dura ancora l'accusa di immobilizzazione! Ma io domando all'onorevole Casaretto, che mi dica quale maggior mobilità di tariffe potrebbe aversi, quando si trattasse di esercizio di Stato.

Io immaginavo, che, venendo a questo ramo del Parlamento, le disposizioni, che ho avuto l'onore di accennare al Senato, potessero incontrare le censure di coloro che credono si debba seguire il sistema di completa libertà di tariffe, come avviene con la concessione della proprietà e dell'esercizio. Io immaginavo, che queste disposizioni avessero potuto formare oggetto di censure per coloro, che, timidi e paurosi delle condizioni della finanza avessero avuto timore di soverchi strappi fatti al bilancio per ribassi di tariffe. Ma non avrei mai creduto, che si tornasse a parlare di tariffe cristallizzate ed immobilizzate, quando nel corso della discussione sono diventate tanto mobili.

Questa considerazione di fatto, mi pare risponda al concetto dell'onorevole Casaretto. Alla formula enunciata; che questo contratto racchiude tutti i vizi dell'esercizio di Stato e dell'esercizio privato; mi parrebbe, in materia di tariffe, poterne contrapporre un'altra; cioè che esso racchiude ciò che di bene vi è nell'esercizio privato ed in quello di Stato. Se nell'esercizio governativo vi è qualche cosa di bene, è quest'arma delle tariffe tenuta in mano dello Stato; e non si potrebbe dire la stessa cosa, quando fossero in mano di speculatori e di banchieri, che non possono curare gl'interessi del commercio, come li cura lo Stato. Ora nel contratto vi è il vantaggio dell'esercizio privato in quanto si tratta di appaltare le spese di esercizio ai concessionari delle diverse reti; ed il vantaggio dell'esercizio di Stato nella riserbata facoltà di modificare le tariffe.

Ora, o Signori, a me pare più giusto ritenere, che nel contratto abbiamo seguito quella linea

di mezzo, che, pur non trascurando gl'interessi della industria e del commercio, spoglia lo Stato di quelle cure, che sono più appropriate alla privata industria.

Ma vi è una seconda argomentazione, che non posso fare a meno di esporre al Senato.

L'onorevole Casaretto crede poi davvero, che, se le tariffe fossero lasciate in completa libertà dello Stato, si avvererebbero le sue illusioni, i suoi sogni di ribassi di tariffe?

Onorevole Casaretto, la prego di una sola cosa, di non attribuire alla diversa forma di esercizio delle strade ferrate quelle conseguenze, che non dipendono dalla forma stessa, ma da tanti altri fatti, dei quali non possiamo fare a meno di tener conto.

L'onorevole Casaretto apra un momento: il bilancio dello Stato, ed ivi troverà, che sono iscritti 156 milioni per ammortamenti ferroviari e 76 milioni per altri oneri diversi; cioè in tutto 232 milioni.

Apra il bilancio attivo, e troverà, che vi è la magra cifra di 57 milioni, per prodotto netto delle ferrovie. Quando contrapporrà queste due cifre, dovrà concludere con me, che resta un disavanzo di 175 milioni sul bilancio dello Stato, che i contribuenti tutti pagano per conto di chi si serve delle ferrovie. Quando avrà fatto tutto questo, egli, che è così convinto sostenitore dell'esercizio di Stato, si metta una mano sulla coscienza e respingendo queste Convenzioni ed affidando lo esercizio delle ferrovie allo Stato, dica le conseguenze, che ne verrebbero. Finché egli non prova, che l'esercizio di Stato abbia la potenza magica di diminuire i debiti ed aumentare le attività, io non posso diventare sostenitore di esso.

Ma mi pare che l'onorevole Casaretto potrebbe anche fare altre riflessioni e cioè che le tariffe dei servizi postali e telegrafici sono in mano dello Stato. Forse abbiamo presentato delle Convenzioni in proposito?

Ebbene, si provi l'onorevole Casaretto a domandare la riduzione delle tariffe telegrafiche e postali e troverà il Ministro delle Finanze, che dirà quali siano le condizioni del bilancio, ed invano l'onorevole Casaretto chiederebbe una diminuzione di tariffe.

Le tariffe doganali sono pur esse in mano dello Stato e non hanno formato oggetto di

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1885

convenzioni; si provi a domandarne riduzioni, e non le otterrà.

Dunque l'onorevole Casaretto da tutto questo, che potrei anco suffragare di altri esempi, deve dedurre, che non è la forma di esercizio, la quale impedisce quei maggiori ribassi di tariffe, che le industrie ed i commerci richiedono, ma è unicamente la ragione finanziaria.

D'altronde, in qualunque specie di esercizio, la funzione delle tariffe è la stessa: sono identici gli scopi, ai quali esse provvedono: identici g'interessi, che devono tutelare. Sotto una forma o l'altra, qualunque ribasso di tariffe si riduce a perdita dello Stato. Se il bilancio lo consente, i ribassi delle tariffe si possono fare anche col sistema delle Convenzioni.

L'ideale in fatto di tariffe sarebbe che queste compensassero le sole spese di esercizio; ma nelle attuali nostre condizioni ciò è impossibile, qualunque sia il sistema di esercizio ferroviario; perchè, oltre a queste spese, le tariffe debbono in parte compensare il capitale impiegato nelle costruzioni, nei riscatti, ecc.

Se le ragioni finanziarie non si opponessero, vi sarebbe un mezzo più semplice per giovare alle industrie ed ai commerci in materia di trasporti ferroviari; ed è quello di abolire la tassa erariale sulla grande e piccola velocità, per la quale si riscuotono 18 milioni, e la tassa di bollo, per la quale se ne riscuotono due.

Altro che riduzione di tariffe!

E finisco questo argomento, sottoponendo due considerazioni al Senato, in risposta all'onorevole Casaretto. L'una è, che le tariffe lasciate completamente in mano dello Stato, come egli vorrebbe, potrebbero talvolta costituire un'arma pericolosa, perchè, in momento di bisogno, potrebbe attingere da esse delle risorse finanziarie. L'altra è che, se il bilancio potesse subire delle perdite, sorgerebbe la questione seguente: sarebbe giusto consacrare alle tariffe i suoi avanzi, o questi invece dovrebbero essere impiegati ad altre cose più od ugualmente necessarie ed utili?

Adunque non perdiamoci in discussioni assolutamente teoriche, assolutamente sterili di conseguenze. Sia qualunque la forma di esercizio, lo Stato non può procedere a quegli audaci ribassi di tariffe (a cui ha proceduto il Belgio, ed a cui si potrebbe procedere egualmente

sotto la forma di esercizio privato) quando non lo consentono le condizioni finanziarie.

Io non posso certo negare il vantaggio, che i ribassi di tariffe possono produrre all'aumento del traffico: dico soltanto, che bisogna farli gradatamente, a seconda che il bilancio lo permette.

Di ciò si ha già una prova nel $\frac{1}{2}$ per cento del prodotto iniziale delle tre reti, che può essere impiegato in ribassi di tariffe, a cominciare dal primo anno di esercizio.

Chi impedirà di andare avanti su questa via, permettendolo la finanza?

Ma l'onorevole Casaretto svolse un terzo ordine d'idee, al quale però non mi sento disposto di acconciarmi, quello cioè del poco interesse che hanno le Società a ribassare le tariffe, e quindi a sviluppare il traffico.

Io consento in questo, che i ribassi di tariffe possono giovare ad aumentare i traffici. Ma quello, che io non intendo, si è il poco stimolo, che hanno le Società a svilupparlo, e quindi a ribassare le tariffe. Questa accusa non ha nemmeno il pregio della novità, fu detta e ridetta. Ed è strano che, mentre da un lato si fa un'accusa di questo genere, dall'altro si domanda da molte Camere di Commercio la perequazione delle tariffe italiane sulla base della Società delle Meridionali, che ha la tariffa minima; cosicchè l'accusa è proprio smentita dal fatto stesso, poichè la Società delle Meridionali è la sola che esista in Italia, e che dà la prova dell'esercizio privato vero, perchè ha proprietà ed esercizio.

Le domande del commercio e dell'industria girano su questo perno: perequateci, ma perequateci alla base dell'aliquota minima rappresentata dalle tariffe della Società delle Meridionali. Dunque le Società debbono avere uno stimolo, perchè non si può supporre, che la Società delle Meridionali abbia senza motivo ribassato le tariffe in modo da costituire il termometro dei desiderî dei diversi industriali e commercianti; e se non avesse avuto stimolo, per quale altra ragione avrebbe fatto i ribassi? E notisi che la Società delle Meridionali era dapprima vincolata dalla *scala mobile*, per la quale si trovava costretta a lavorare meno, per non perdere; ma appena fu sciolta da quel patto con la Convenzione del 1881, introdusse importanti riduzioni ed aumentò il prodotto delle sue linee.

Dunque non è vero il fatto che le Società non hanno interesse ai ribassi di tariffe; lo che è anche smentito da tutta la nostra storia ferroviaria. Non mi fermo sul calcolo fatto dall'onorevole Casaretto per dimostrare l'assunto contrario; perchè contraddetto dal fatto, e già combattuto ripetutamente; e mi limito ad esporre poche considerazioni, da me già fatte innanzi all'altro ramo del Parlamento, e che mi consentirete di ripetere.

Con le Convenzioni le Società hanno un duplice mezzo di guadagno: l'economia sulle spese di esercizio loro addossate; l'aumento del prodotto lordo, che serve ad accrescere la loro percentuale. È evidente che l'uno e l'altro scopo si raggiungono con l'aumento del traffico, che alla sua volta è l'effetto delle ribassate tariffe; poichè con tale aumento vi è un prodotto lordo maggiore, ed una più larga base per economizzare le spese (per lo meno quelle fisse e costanti).

D'altronde le Società possono più facilmente fare riduzioni di tariffe, perchè possono rischiare la perdita dell'oggi per il guadagno del domani, e quindi hanno uno stimolo perenne ad aumentare i traffici, anche a rischio di perdere per due o tre anni, a causa del ribasso operato. Questo rischio non può essere incontrato dallo Stato, a cui la necessità dei pubblici servizi, il bisogno di provvedere alle spese essenziali, e la integrità del bilancio annuale tolgono il mezzo di privarsi dei redditi, che annualmente percepisce, per la speranza od anche la probabilità di maggiori proventi futuri.

Finalmente, l'onorevole Casaretto disse, e ciò mi addolorò moltissimo, che lo Stato invano cerca resistere alle grandi Compagnie....

Senatore CASARETTO. È verissimo.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*.... Se io gli domandassi la prova di questo assunto, credo che si troverebbe imbarazzato a darla. Egli ha accennato ai reclami sorti contro la Società generale di navigazione, non soddisfatti; ma egli stesso soggiunse che riteneva essersi alla fine provveduto, dopo che nella Camera fu fatta una interpellanza in proposito. Ed è vero, perchè nell'ultima riunione del Consiglio superiore dell'industria e del commercio, a norma del decreto 16 marzo 1882, io proposi e feci trattare questo argomento, e dopo le sue deliberazioni, il Ministero le ha co-

municate alla Società, invitandola a conformarsi a quanto in esse è stabilito.

Dunque, questo esempio non regge.

Io lo sfido ad addurre un fatto solo, dal quale possa risultare, che il Governo non abbia saputo resistere alle grandi Compagnie, o che abbia loro consentito ciò, che dalle leggi o dalle Convenzioni fosse vietato. Niente di serio può addurre per nessuno degli uomini, che in tanti anni sono stati chiamati a governare la cosa pubblica. Se fosse vero quanto disse l'onorevole Casaretto, sarebbe il Governo addirittura inutile. Anche senza le Convenzioni, non è desso chiamato ad esercitare la vigilanza ed il controllo sopra tutte le Banche di emissione, e prima di tutte, sul massimo Istituto? Non è desso chiamato a compiere tanti altri delicatissimi uffici?

Nè si comprende l'avventato giudizio dell'onorevole Casaretto, quando, ritenendo inabile il Governo a resistere alle grandi Compagnie, lo vuole poi creare amministratore e direttore di tutte le ferrovie italiane.

La sua accusa è infondata, è ingiusta, è indegna di essere pronunziata in quest'Alto Consesso.

L'on. Majorana si è occupato delle tariffe ed ha fatto delle categoriche osservazioni proprio sui criteri organici, che le informano, esposti con la solita perspicuità dal Relatore dell'Ufficio Centrale.

Nella Relazione non si entra in tutti i dettagli, in tutti i laberinti delle tariffe; ma si esprimono le ragioni principali, per le quali esse possono meritare l'approvazione del Parlamento.

I criteri principali delle tariffe sono tre: la unificazione; la differenzialità sopra una base più giusta; la conformità al nuovo Codice di commercio ed alle nuove esigenze.

L'onorevole Senatore Majorana, con molta equanimità, non disconosceva che l'unificazione poteva avere i suoi vantaggi; ma si lagnava dei danni, che essa produce, ai quali secondo lui, poteva ripararsi.

Io convengo con lui, che l'averle unificate le tariffe ha fatto stridere molti interessi, poichè sfido io, quando si vuol fare perequazione tra cose assolutamente diverse, non si può questo scopo raggiungere di un tratto, e molto meno si può raggiungere acquetando tutti gli inte-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1885

ressi involti in quest'orbita, nella quale si aggirano tanti elementi disparati.

Un grande progressista, Victor Hugo, disse, che la civiltà, la libertà, il progresso hanno le loro asprezze.

Ora la unificazione, ripeto anch'io con l'onorevole Majorana, ha le sue asprezze.

Ma perciò dovevasi abbandonare questo concetto altamente economico ed altamente giusto?

Non si poteva abbandonare, poichè nel fatto sta, come risulta dai volumi della Commissione d'inchiesta, che i commercianti, gli industriali e le diverse Rappresentanze del commercio e dell'industria chiesero l'unificazione delle tariffe. È noto al Senato, senza che io faccia inutilmente la storia, con quali criteri puramente empirici sono sorte le tariffe in Italia, e come addirittura siano un mosaico. Basta solamente dire, che, nella stessa rete delle ferrovie Romane attualmente vi sono tre specie di tariffe. Differenzialità, classi, condizioni di trasporto, categorie, serie, sono diverse.

Ora può esistere in uno Stato un sistema di tariffe tanto diverso? Può esistere questa sperequazione in un argomento così vitale per il commercio e per l'industria?

Cosicchè il Governo, nell'accettare questo concetto, ha perfettamente seguito i desiderî ed i reclami delle rappresentanze commerciali ed industriali del Regno, e si è conformato a un criterio logico e di giustizia. Ed aggiungo un criterio necessario, poichè, se la diversità di tariffe poteva essere tollerata prima della pubblicazione del nuovo Codice di commercio, non poteva esistere più dopo che con esso si è la materia delle condizioni di trasporto regolata sopra basi più conformi alle esigenze moderne.

Però il Governo, nell'attuare questo concetto, ha cercato, per quanto più ha potuto, di tenere conto dei diversi interessi, che dalla unificazione erano lesi e pregiudicati. E difatti le tariffe speciali, le tariffe locali a che cosa servono? Servono appunto per temperare l'asprezza del concetto unificatore; servono appunto perchè in diverse località e per diverse e speciali condizioni si deve tener conto di determinati interessi, di determinati traffici. Ed il Governo si servirà delle facoltà consentite da questo progetto di legge, per sempre più mitigare quelle asprezze prodotte dalla unificazione delle tariffe.

L'altro concetto seguito dal Governo in ordine

alle tariffe, e reclamato del pari dalle Camere di commercio e dagli industriali, è quello della differenzialità sopra una base più giusta e più razionale; congiungendovi il cumulo delle distanze per tutte le linee, come se fossero in mano di un solo esercente.

Per non tediare il Senato, mi dispenso dal citare le diverse rappresentanze commerciali, che ciò richiesero, e dal ricordare i voti ripetutamente fatti nel Parlamento.

L'onorevole Majorana convenne sulla ingiustizia dell'attuale sistema di differenzialità, come è ricordato nella Relazione dell'onorevole Saracco. A tale ingiustizia appunto si pone riparo, adottando il sistema belga.

L'onorevole Majorana, consentendo nella ingiustizia, trova che dal nuovo sistema viene un danno, in confronto dell'antico, ed all'uopo adduce degli esempi.

Molti potrei citargliene in contrario. Mi limito solo ad osservare che, nell'attualità, la differenzialità si applica rete per rete, il che serve ad attenuarne i vantaggi; mentre col sistema novello la differenzialità si applica senza distinzione di reti o di linee, ma per tutte le ferrovie, sebbene esercitate da diversi concessionari, come se fossero in mano di un esercente solo.

Io prego l'onorevole Majorana di por mente a questa, che non è piccola cosa, e che serve a sviluppare il commercio per le grandi distanze.

I nuovi concetti, che informano le tariffe, ed i non pochi vantaggi, in esse racchiusi, le rendono degne della vostra approvazione.

L'onorevole Finali, trattando un tema speciale relativo alle tariffe, si dolse della violazione del Codice di commercio, per la limitazione di responsabilità stabilita a carico delle Società esercenti, nell'applicazione delle tariffe speciali comuni a prezzo differenziale.

Tale questione fu lungamente trattata nella Camera elettiva, e consentitemi che io qui ne riassuma i termini, per rispondere all'onorevole Finali.

Prima di tutto osservo, che non si tratterebbe, nel caso, di violazione del Codice, ma soltanto di interpretazione di esso. Secondo l'onorevole Finali, la limitazione di responsabilità, a norma del Codice, può solo ammettersi nel caso di tariffe speciali: per il Governo può ammettersi per le tariffe differenziali, che sono nè più nè

meno che tariffe speciali. Dunque la disputa cade sulla interpretazione del Codice di commercio, art. 416, che vale la pena di qui ricordare: « Le stipulazioni, che escludano o limitino nei trasporti per strada ferrata le obbligazioni e le responsabilità stabilite negli articoli 392, 393, 394, 400, 402, 403, 404, 405, 407, 408, 411 e 415 sono nulle e di nessun effetto, se anche fossero permesse da regolamenti generali o particolari, salvo che alla limitazione di responsabilità corrisponda una diminuzione del prezzo di trasporto stabilito nelle tariffe ordinarie, offerta con tariffe speciali ».

Si è detto, che le tariffe differenziali sono quelle, in cui la diminuzione di prezzo dipende dalla maggiore distanza e quindi sono tariffe ordinarie; mentre le speciali sono le tariffe ridotte per gli speditori, che accettino termini di resa più lunghi o quelle portanti una diminuzione di responsabilità in cambio di una riduzione di prezzo.

Mi dispenso, per non tediare il Senato, dal ricordare la genesi di questa disposizione; la discussione a cui essa diè luogo, quando venne all'esame del Parlamento il Codice di commercio; il lavoro di coordinamento che ne seguì; e la Relazione ministeriale, che precede la pubblicazione del Codice stesso.

Del pari mi dispenso dall'entrare nell'esame delle diverse definizioni date alle tariffe differenziali e speciali: mi limito solo ad osservare (e parmi un argomento perentorio) che, adoperandosi nell'articolo 416 la frase tariffe speciali, non sembrami che possa o debba intendersi altrimenti che secondo il significato che la frase ha in Italia; poichè in Italia il nuovo Codice di commercio è chiamato ad imperare. Ora, all'epoca in cui il Codice fu fatto, non esistevano nelle ferrovie italiane, come non ne esistono, tariffe differenziali isolate, cioè diverse e distinte dalle speciali.

Basta guardare le tariffe dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali, per rimaner convinti, che le vigenti tariffe speciali comprendono ribassi di prezzo, sia per ragion di distanza, sia per altre condizioni; e questa riduzione è complessa e cumulativa. Dunque il Codice di commercio, quando parla di tariffe speciali, non può intendere se non quelle, che così sono riconosciute, le quali comprendono e la riduzione di prezzo per le distanze, e la

riduzione di prezzo per altre cause. Certo è, che la tariffa chiamata differenziale è una tariffa, che porta diminuzione di prezzo, e talvolta una riduzione notevolissima.

E se alla diminuzione di prezzo va connessa appunto la limitazione di responsabilità, non vi è ragione perchè alla tariffa chiamata differenziale, e che nel fatto è nè più nè meno che tariffa speciale, non venga applicata l'ultima parte dell'articolo 416. E giova soggiungere, che talvolta la riduzione di prezzo per ragione di distanza è superiore a quella che si ha per altre cause; e quindi non sarebbe ragionevole accordare per quest'ultima una limitazione di responsabilità e negarla per la prima. D'altronde le differenze fra le spedizioni a tariffa generale e le spedizioni a tariffa speciale, per quanto riguarda la responsabilità del vettore, non hanno tanta importanza da giustificare le apprensioni, che si sono manifestate, come fu dimostrato nell'altra Camera. E ciò molto più, dopo che l'art. 4 delle condizioni per l'applicazione delle tariffe speciali venne modificato, d'accordo col Governo, dalla Camera elettiva.

Ho così risposto con la maggiore brevità alle osservazioni fatte in riguardo alle tariffe e spero di essere riuscito a dimostrare il nessun valore di esse.

Consentitemi quindi che io mi riassuma in questo giudizio, che spero da voi diviso. Non si può negare, che le tariffe han formato oggetto di lunga preparazione, di attento studio, di minuto esame. Per molti anni vi si è lavorato attorno, e non vi è il pericolo che, approvate ora, non possano per un ventennio essere ritoccate.

Se le tariffe, che ora vi presentiamo, dovessero restare immobili per un ventennio, comprenderei il dubbio e l'esitazione a votarle. Vi ho già dimostrato, che esse invece possono subire tutte le modificazioni, che saranno riconosciute necessarie.

Quindi il Senato può riposare sicuro e tranquillo, e può essere certo che, conservando i vantaggi indubitati, che da queste tariffe derivano, se nel corso del tempo degli inconvenienti si verificano, e nuovi e maggiori interessi si affaccino, Governo e Parlamento si lasciano la facoltà per riparare quelli e tutelar questi; e la porta, o signori Senatori, è lasciata fin troppo aperta!

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1885

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano per un fatto personale.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Esporrò i due fatti personali ai quali ha dato luogo l'onorevole Ministro delle Finanze.

Egli mi ha attribuito una opinione molto diversa da quella da me manifestata. Per creare l'antitesi tra il mio opinamento e quello dell'onorevole Casaretto, in fatto di tariffe, mi giudica avversario alle costruzioni fatte ed a quelle da fare.

Io attribuisco cotesto suo giudizio incompleto, e sostanzialmente erroneo, al fatto di non avere egli prestato tutta l'attenzione al mio discorso.

Io ho fatto questo semplicissimo ragionamento: Le tariffe non sono migliorate nel loro insieme; per l'applicazione del principio di unificazione sono anzi notevolmente peggiorate.

Si sarebbero potute e dovute migliorare, facendo delle economie, e la sorgente delle economie io la riponeva nell'attenuare l'aggravio alle Società concessionarie del soverchio numero di treni per quella parte di essi, la quale non riesce proficua, anzi onerosa; nel non affrettare l'esecuzione dei lavori non richiesti da ben intese esigenze economiche, o sociali, specialmente se non accrescono il reddito, anzi se sono sorgente di maggiori spese.

Soggiungevo però che, indipendentemente dal trovare il fondo della migliore utilizzazione delle ferrovie, nelle economie del loro esercizio e delle costruzioni, le tariffe si sarebbero pur sempre potute disgravare: imperocchè ritenevo e ritengo, che il ribasso di esse non è cosa ingiusta e molto meno immorale, come taluno ha temuto che fosse; poichè il ribasso delle tariffe non è un donativo, che si fa a chi trasporta la derrata o a chi si muove, ma è causa di miglioramento delle condizioni generali dell'economia del paese.

Dissi e ripeto che se ne avvantaggiano tutti; il fatto dell'incidenza, dell'utilità nell'economia del trasporto e del movimento dei prodotti e degli uomini, è un grave problema; di certo è un fatto essenzialmente giovevole. Soggiunsi poi che, se il Governo inclina a fare dei disgravi in altre imposte, ove se ne chiedesse, intorno alla migliore loro scelta, il responso della pubblica opinione illuminata, esso sarebbe che verun disgravio potrebbe equipararsi, in es-

senza vantaggiosa pel paese, alla diminuzione delle tariffe.

Vede dunque l'onorevole Ministro delle Finanze che io non era in contraddizione coll'onorevole Senatore Casaretto, comechè io abbia formulata la mia tesi sotto un aspetto molto diverso.

Il secondo fatto personale è quello di avere egli, l'onorevole Magliani, accennato ad una mia specie di abitudine di portare in quest'Aula le questioni del corso forzoso; ed ha soggiunto che quell'esame propriamente esce dal tema.

Sicuro: una discussione completa e speciale intorno al grave oggetto del corso forzoso, non è identica allo accenno fattone in occasione e in quanto si riferisca alla questione delle ferrovie. Ma, siccome il corso forzoso si è pensato di abolirlo mediante emissione di rendita; e siccome le ferrovie si vogliono costruire, esercitare e riparare mediante l'emissione di obbligazioni, ossia anche di rendita dello Stato: ne segue che lo strumento per il quale si fa cessare il corso forzoso, quello per cui si fa funzionare il servizio ferroviario, e si compiono le costruzioni, è sempre uno. Epperò, se l'indole e la qualità di questo strumento hanno influenza sul buono o men buono successo dell'abolizione del corso forzoso, ne deriva che, allorquando lo strumento, non per causa dipendente dalle sole condizioni dell'abolizione del corso forzoso, ma per bisogni di altra natura, lungi dal circoscriversi alla somma per cui si procedette a quell'abolizione, si richiede in somma maggiore e ognor crescente, si rende per ciò stesso ognor più difficile l'andamento delle cose ferroviarie, mentre si complica e si peggiora la questione del corso forzoso.

Nè cotesta osservazione poteva abilitare l'onorevole Ministro delle Finanze a supporre che chi non abbia fede nella bontà del suo metodo di scioglimento della questione del corso forzoso, non abbia avuto e non abbia vivissimo, come nessuno l'ebbe mai e l'ha, il desiderio, non abbia avuto e non abbia intera la convinzione, di potere e dovere procedersi all'abolizione del corso forzoso, e anche oggi ai provvedimenti per non farla abortire!

Tutti potrebbero attribuire a me opinioni differenti di quelle che ho, meno l'onorevole Magliani.

La questione non può stare in ciò. L'onore-

vole Magliani vorrebbe che, non soltanto una piccola parte del Parlamento, ma pur tutto il Parlamento e tutto il paese riconoscessero la bontà del suo metodo, non ostante che parecchi anni di esperimenti ne abbiano rilevato il pericolo ed il danno. Io non posso aiutarlo a conseguire la soddisfazione di cotal desiderio; nè mi pare che la sua pretesa sia equanime e modesta.

Con questo avrei terminato per quanto riguarda l'onorevole Ministro Magliani. Ma voglio soggiungere che, dal primo mio esordire nella vita della ragione e della politica, sino a questo momento, i miei sentimenti, la mia volontà, gli atti, furono in assoluta armonia fra loro: le pagine che li contengono non si smentirono giammai; formano un tutto che mi conforta a durare nella linea di condotta che mi son rigorosamente prefisso. E se è a cotesta mia fermezza ed alla mia immutabile coerenza, che l'onorevole Magliani ha voluto alludere, accennando alla mia persistenza di propositi e di atti, io gli rispondo che ciò appunto io ascrivo a mio vanto.

Quanto al Ministro di Agricoltura, il mio compito è molto più semplice.

Egli osservò che si poteva fondatamente dare un giudizio opposto a quello che è stato portato in quest'Aula; e per combattere quest'ultimo, con eccezionale benignità a mio riguardo, egli non ne volle nemmeno nominare l'autore, ch'ero appunto io, il quale infatti aveva detto che le Convenzioni contengono quanto di peggio vi sia nell'esercizio di Stato e nell'esercizio privato.

Ma è tutto il contrario, risponde l'onorevole Grimaldi! In queste Convenzioni c'è tutto il bene dell'esercizio di Stato, e tutto il bene dell'esercizio privato!

Io sono perfettamente d'accordo con lui, in questo senso: che coloro, i quali si determinano a fare una convenzione nell'interesse dello Stato, e coloro i quali si arrendono a votarla, devono avere cotesta convinzione.

Ma da tale convinzione, che rispetto e della cui sincerità non dubito, alla realtà delle cose, a mio modo di vedere, vi è grande differenza. Soggiungo che, per il bene del paese, mi augurerei di essere in errore.

L'esercizio privato implica il semplice concetto che l'industria privata sia responsabile dell'azienda; e che lo Stato sia in dovere di attri-

buirle tutte le potestà compatibili con la garanzia di non abusarne.

La responsabilità implica libertà in una data sfera d'azione.

L'industria privata implica possibilità, se non intera realtà, di concorrenza nell'attendere alla concessione e nell'esercitarla.

Io non darò ogni maniera di spiegazione analitica al mio concetto; mi bastano gli accenni fatti nel mio discorso precedente. Ma osserverò che già rilevai come il principio di perfetta unificazione nelle tariffe rientri nel sistema umanitario socialista, secondo il quale le tariffe si devono ragguagliare tutte al più meschino, al più basso saggio; però cotesto sistema è d'impossibile giusta applicazione, quando si tratti di esercizio privato, salvo ad un patto, che il signor Ministro delle Finanze si arrenda non solo ad abbandonare il reddito, ma si risolva a creare dei fondi per supplire alle spese sempre crescenti: il che non è stato fatto, nè provveduto.

Invece che cosa ha fatto il Governo con le Convenzioni? A che cosa è invitato il Senato con il suo voto? Solamente a questo: che sia adottata la teoria dell'unificazione; ma nella realtà poi questa legge ha realizzato due cose, cioè poco o nulla di quel miglioramento che l'industria si aspettava, e parecchio deterioramento! Evviva il principio; sottoscriviamoci tutti! Ma l'applicazione, cosa di fatto, presenta queste anomalie, e l'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio lo ha confermato: son note, cioè, le discrepanze fra le tariffe attuali delle regioni più povere, dove i trasporti si son pagati meno che con le tariffe future.

Quanto alla necessità dell'unificazione, comunque e quantunque, l'onorevole Ministro di Agricoltura e Commercio accennava pure ad una specie di bisogno di coerenza, rispetto al nuovo Codice di commercio. Ma distingua, onorevole Ministro: distingua tutto ciò che riguarda le norme del traffico, i diritti, le responsabilità reciproche, dalle tariffe. Sarebbe davvero assurdo che dal Codice si avesse a volere l'uniforme remunerazione delle spese e de' servizi diversi. E se tutto si dovesse pagare in necessaria ragione proporzionale della percorrenza, come va, io chiedo che, quando si tratta di passare lo stretto di Messina, tenete una tariffa molto di-

versa, più che quintupla di quella per il servizio cumulativo e relativo passaggio del lago di Garda? Quando si è trattato dello stretto di Messina, non vi si è affacciata l'idea della contraddizione al Codice? Ma il Codice non parla dell'obbligo di verificare le tariffe.

L'onorevole Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio mi ha attribuito l'opinione che io fossi caduto nell'errore di immaginare che, nello stato attuale, le differenziali riguardassero tutta la rete italiana.

Non potevo cadere in cotesto errore, a parte che in altra occasione in Senato ho già manifestato il mio opinamento in proposito.

Ma, se non isbaglio, le Calabresi e le Meridionali sotto questo aspetto sono unificate. L'onorevole Ministro fa cenno di no; sia pure che le Calabresi, benchè esercitate dalle Meridionali, facciano rete distinta nei rapporti alle differenziali. Non discuto ciò. Ma la percorrenza delle Calabresi e delle Meridionali, prese separatamente, è così lunga che, arrivando alla quinta o sesta zona, l'abbassamento si verifica in tale misura, da superare assolutamente qualunque abbassamento che si possa sperare dopo sei o anche dieci zone della tariffa presente. Ora, per i traffici sulle più lunghe distanze delle Calabresi, delle Meridionali ed anche dell'Alta Italia, il danno derivante dalle nuove tariffe è indiscutibile.

L'accenno, pertanto, al modo con cui i due obbiettivi sostanziali, l'unificazione e la differenzialità nelle tariffe sono riguardati nelle Convenzioni, prova, esso solo, che, mentre ci si toglie il bene che in quei due obbiettivi avrebbe procurato l'esercizio governativo, sotto il quale si sarebbero corretti anche gli errori senza compensi e senza difficoltà, ci si procura, d'altra parte, il male dell'ingerenza governativa, perchè le Società non possono, ove anche per proprio interesse e con utile del commercio il volessero, ammettere delle varianti nell'applicazione del principio dell'unificazione e in quello delle differenziali. L'industria privata avrà tutto l'utile; nessuno l'economia del paese o la finanza dello Stato. In ciò verun bene dei due sistemi; bensì tutti i mali.

Io non aggiungerò altro, essendo prestabilito che non si debbano discutere le particolarità; non volendo contraddire al tacito assentimento del Senato — assentimento che ha fatto chiu-

dere la discussione generale, mentre i Ministri non avevano ancora aperto bocca; — mantengo la mia promessa di non parlare che per fatto personale.

I signori Colleghi ed i Ministri capiranno che il mio silenzio non implica che io non abbia nulla da replicare in merito, ma prova che adempio al mio dovere; limitandomi al fatto personale per cui chiesi di parlare.

Senatore CASARETTO. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Le faccio osservare che lei ha già parlato a lungo.

Ha la parola per un fatto personale.

Senatore CASARETTO. Appunto per ciò sarò brevissimo; ho parlato troppo, quantunque mi sia sforzato a parlar breve, e per quanto non abbia parlato che su due articoli soltanto.

Non risponderò certamente a tutte le cose che mi sono state opposte, ma il signor Ministro di Agricoltura mi ha invitato a dire qualche cosa.

Egli disse che io svisava le questioni di fatto, che l'opinione pubblica, nelle Camere di commercio e nei Congressi, si era espressa diversamente da quello che io aveva riferito; dunque devo rettificare.

Ciò che hanno detto le Camere di commercio l'ho rilevato da un discorso dell'egregio signor Ministro Grimaldi, che gentilmente volle mandarmi, ed in esso trovo ciò che ho detto, poichè non è esatto che io abbia riferito che le Camere di commercio abbiano stigmatizzato tutte le proposte del Governo; ho detto solamente che talune di esse avevano proclamato il principio dell'esercizio governativo, ed anzi l'onorevole signor Ministro oggi ci ha detto che sono sei.

Francamente, io non sapeva che tante fossero, ma ho però detto che tutte le altre hanno parlato contro le tariffe; e siccome la questione delle tariffe involgeva la negazione delle Convenzioni, così io ne deduceva che esse volevano l'esercizio governativo. Aggiungeva poi che esse, evidentemente, non essendo state interrogate prima, ma essendosi spiegate di loro propria volontà, non volevano avere l'apparenza di entrare nelle questioni politiche, riservate al Parlamento.

Quanto al Congresso di Torino, io ho detto precisamente le stesse parole lette dall'onore-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1885

vole signor Ministro, cioè a dire che si domandava che le tariffe « fossero facilmente modificabili, in modo da poter rispondere alle predette condizioni ».

Ora le tariffe modificabili sono per me la negazione delle tariffe presenti delle Convenzioni.

Constato poi intanto che le Camere di commercio effettivamente, a mio modo di vedere, si sono dimostrate contrarie all'esercizio privato e favorevoli all'esercizio governativo.

Constato pure che non una voce sola in tutta Italia, in mezzo a tante altre manifestazioni favorevoli all'esercizio governativo, non una voce sola autorizzata si è pronunciata per il monopolio privato.

In materia di tariffe poi, l'onorevole Magliani (che non ho avuto il piacere di ascoltare e me ne dispiace, perchè amo sempre sentire un uomo così competente, specialmente quando non sottile troppo, in materia finanziaria), mi è stato riferito che ha attribuito a me l'opinione di volere un ribasso indefinito. Ora io non ho mai detto questo, e, quantunque nel parlare è facile il dimenticare di fare qualche riserva, nel leggere le bozze del mio discorso ho trovato due volte replicata questa frase: « Sempre nei giusti limiti che si devono trovare in tutte le cose ». Io del resto non ho trattato la questione delle tariffe, e perchè non mi sentivo abbastanza competente e per non voler troppo prolungare il mio discorso. Non ho fatto altro che ciò che, rettificando, ha detto il signor Ministro del Commercio; cioè stabilire il principio che il Governo può, senza suo danno, noti bene, ribassare le tariffe; mentre le Società assuntrici, nella condizione in cui sono poste dai presenti contratti, ne sono incapaci.

A questo il signor Ministro ha contrapposto che potrebbe recare molti argomenti tecnici cavati dai libri che trattano simili questioni. Io, in verità, avrei desiderato invece che avesse fatto un calcolo che contraddicesse al mio; perchè io ho fatto un calcolo aritmetico, e avrei avuto piacere che avesse dimostrato il mio errore aritmetico quando vi fosse.

Io ho detto che le Società esercenti negli altri paesi sono in condizioni ben diverse dalle nostre, eccezione fatta forse di una in Olanda. E ho dimostrato che ogni ribasso di tariffa porterà loro un danno. Nè giova in contrario l'esempio delle Meridionali.

Queste erano in ben altre condizioni; esse prima di tutto erano proprietarie delle ferrovie; in secondo luogo, secondo la legge, al di là delle 15 mila lire, il prodotto doveva appartenere tutto al Governo; quindi esse avevano interesse a ribassare le tariffe per non oltrepassare tale limite.

Voci. No! no!

Senatore CASARETTO. Come no? Fu prima del 1881 che le tariffe sono state ribassate; e allora precisamente erano in questa condizione ed avevano interesse a mantenere il prodotto sotto le 15 mila lire, e quindi conveniva loro ribassare le tariffe, mentre nelle Società presenti abbiamo condizioni molto diverse. Il signor Ministro di Agricoltura si è poi scagliato contro di me, perchè ho detto che così si cristallizzavano le tariffe, ed a me infatti così pare, e credo di averlo provato con un calcolo aritmetico. È ben vero che la legge è stata alquanto emendata, ma io per farvi vedere come siano state studiate queste Convenzioni...

PRESIDENTE. Prego l'oratore di attenersi al fatto personale.

Senatore CASARETTO.... vi faccio osservare che se si ribassavano le tariffe di un quarto, secondo il sistema proposto dal Governo, e fosse cresciuto in ragione doppia il movimento, secondo un calcolo aritmetico che ho fatto, la perdita dello Stato sarebbe stata di 72 milioni. Altro che stabilità del bilancio!

Quantunque le Convenzioni siano state emendate, io credo che pure ogni ribasso che ordinasse lo Stato, porterebbe tante liti al Governo e tanta spesa, che nessun Ministro di Finanze avrà mai il coraggio di ordinare dei ribassi su vasta scala, perchè, a dire il vero, quell'1 % di cui il Governo per una volta tanto ha facoltà di diminuire le tariffe, è cosa tanto omeopatica che non torna il conto pur di parlarne.

Il Ministro dell'Agricoltura stesso, mi ha poi sfidato a provare che il Governo non potrà resistere alle Società. Confesso che addurre tali prove non è facile.

Vi sono delle cose che si sentono, ma di cui non si possono trovare prove materiali; e così quanti colpevoli non vanno liberati colla formula *per mancanza di prove*, mentre i giudici sono convinti della loro reità?

Io però citerò l'Inghilterra, la quale è pro-

fondamente convinta di questo fatto, nonostante che il Governo inglese sia immensamente discentralizzato da non dover temere quelle influenze che dobbiamo pur troppo temere noi.

Ora l'Inghilterra mantiene una quantità di piccole ferrovie, malgrado i loro inconvenienti, appunto per non sottostare a queste influenze. Ma poichè l'onorevole Ministro mi sfida a dare delle prove, alcune ne darò; e dirò qualche cosa, prima di tutto, della Società generale.

Il signor Ministro mi dice che ho parlato di otto punti che egli non conosce; ma il signor Presidente del Consiglio di Agricoltura e Commercio li deve conoscere; e siccome io non amo parlare se non di cose che conosco, mi spiace aver dimenticato a casa i detti punti, ma li aveva quando parlava. Io aveva detto, mi pare, in questo modo al signor Ministro: «Dopo queste riflessioni del Consiglio superiore forse il signor Ministro avrà preso delle disposizioni che io non sono ancora in grado di conoscere».

Ho detto «forse le ha prese», ma poichè non le conosco, ora ne dubito; ad ogni modo intanto prima per anni ed anni e petizioni di Camere di commercio, ed interpellanze fatte diverse volte in Parlamento, a nulla hanno giovato, e fu soltanto dopo l'ultima interpellanza - del Deputato Gagliardo, mi pare, anche dopo un ordine del giorno della Camera dei Deputati, se non isbaglio - che il signor Ministro ha portato la questione avanti al Consiglio superiore, ed il Consiglio superiore ha stabilito quei famosi otto punti.

Io non ricordo in questo momento tutti i casi, ma l'altro giorno, parlando, ne ho citato qualcuno che devo qui ricordare.

Ho già detto ciò che mi fu risposto dal Ministero, ed ora lo ripeto.

Il Ministero mi ha risposto di andare dal Direttore delle ferrovie dell'Alta Italia perchè era più facile che accordasse qualche cosa a me che al Governo stesso. E credo che qui altri Colleghi si sieno trovati in simile caso.

Io mi rammento altresì, che quando c'era la Società dell'Alta Italia, invece di prendere i carboni dall'Inghilterra, li prendeva dalla Francia, ed ognuno sa che quei carboni sono cattivi. Io non poteva parlare in modo assoluto sempre, perchè non amo venire in pubblico a parlare con idee vaghe, e così ho taciuto per molto tempo. Questo sistema oltre al recar danno al

Governo, il quale aveva dato delle garanzie, recava danno alla navigazione, la quale trovava nei noli di ritorno dall'Inghilterra il modo di poter fare i viaggi molto più lunghi dell'Asia.

Ebbene, mi è venuta fra le mani una dichiarazione dell'onorevole Paleocapa, il quale era Presidente del Consiglio di amministrazione dell'Alta Italia, con cui si stabiliva che la Società dell'Alta Italia avrebbe sempre avuto, malgrado si fosse fatta la ferrovia del Cenisio, interesse di servirsi dell'ottimo carbone inglese che si sbarcava a Genova, ed allora io ho approfittato di questa dichiarazione per domandare al Governo un'inchiesta con la quale poter conoscere il motivo per cui la Società si servisse di tale carbone. Io non domandava dei privilegi per la marina; soltanto io diceva: tutto ciò nuoce al Governo, nuoce alla marina; dunque, se la Società vi ha il suo interesse, faccia pure, ma se torna a suo danno, il Governo impedisca un tale abuso. Per questa mia domanda ho avute lunghe e replicate polemiche a sostenere col direttore d'allora, il signor Amilhau, il quale dapprima prese le mie parole in burletta, ma poi dovette ridursi al silenzio.

Ma l'inchiesta è stata fatta? No. L'Alta Italia ha continuato a servirsi del carbone francese per molti anni, e cioè fino a che la strada ferrata non ebbe a ritornare proprietà del Governo.

Il Governo su questo fatto ha sempre chiuso un occhio; e non basta; ma io so, per esempio, che in materia di carbone vi era stato un individuo il quale aveva offerto di provvedere del carbone dando eccellenti garanzie; la Società avrebbe risparmiato 700 mila lire, eppure non ci è stato verso; la Società ha voluto perdere le 700 mila lire.

Di più, io mi ricordo di un altro fatto citato poco fa dall'onorevole Alvisi, a proposito di quanto aveva detto l'onorevole Ministro Grimaldi, il quale ha parlato di Banche.

Noi abbiamo tolto con grandi sacrifici e con molta lode dell'onorevole Magliani il corso forzoso; ed ora stiamo per ricaderci a cagione di quel sistema che negli Stati Uniti d'America si appella, mi pare, il *gonfiamento* della carta. Abbiamo già il cambio all'uno ed un quarto per cento con la Francia; stiamo per ricadervi vergognosamente in piena pace, perchè la cartamoneta, a mio modo di vedere, è unicamente

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1885

un'arma di guerra che non si deve mai usare in tempo di pace.

E mi ricordo di avere una volta detto all'onorevole Sella, quando proponeva una legge per aumentare il sistema cartaceo: quando vedo il Ministro delle Finanze in piena pace aumentare la carta-moneta, mi pare di vedere il Ministro della Guerra fondere dei cannoni per fare dei soldi! Ebbene, questa carta che noi avevamo tutto l'interesse a restringere, si è aumentata straordinariamente, e questa si è la ragione della crisi presente.

Eppure, abbiamo un progetto di legge che l'aumenta ancora, così ha detto l'onorevole Alvisi. Naturalmente, non posso dire che siano le Banche che abbiano prodotto questo. Ma, mio Dio! l'influenza si vede da chi vuol vedere. Adunque concludo che l'accusa che mi ha fatto e la sfida che mi ha diretto l'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio è tutt'altro che fondata.

PRESIDENTE. L'onorevole Bertolè-Viale ha la parola.

Senatore BERTOLÈ-VIALE. Non era mio intendimento, signori Senatori, di prendere la parola in questa discussione, desiderando per parte mia di lasciarla intera ed autorevole all'egregio Relatore.

Ma talune affermazioni d'ordine militare, fatte specialmente dagli onorevoli Senatori Finali e Casaretto ragionando sul modo di esercizio, m'impongono l'obbligo di pronunziare qualche parola affinché il Senato non rimanga in modo assoluto sotto l'impressione di quelle affermazioni. Quest'obbligo mi è imposto ancora da due altre considerazioni: la prima che io ho avuto l'onore di far parte della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie; la seconda, che ho l'onore, per fiducia dei miei Colleghi, di far parte dell'Ufficio Centrale.

Io non ho sotto gli occhi il testo preciso delle parole dette dagli onorevoli preopinanti, perchè non credo siano ancora stampate, ma spero di ricordare precisamente il senso di esse; se mi sbaglierò li prego di farmene avvertito.

L'onorevole mio amico il Senatore Finali disse che l'opinione dei militari era favorevole all'esercizio governativo, e soggiunse che la Commissione d'inchiesta aveva interrogato pochissimi militari in proposito. Questo mi pare abbia detto.

L'onorevole Senatore Casaretto affermò più recisamente essere opinione dei militari meglio convenisse l'esercizio governativo.....

Senatore CASARETTO. Interrogati dall'Inchiesta e dal Ministro della Guerra in numero non maggiore di tre.

Senatore BERTOLÈ-VIALE. Il concetto dell'onorevole Casaretto fu questo, che affermò essere l'opinione dei militari favorevole all'esercizio governativo; e poichè egli si è dichiarato apertamente fautore di esso confortò la sua tesi ricorrendo agli esempi di ciò che successe durante la guerra franco-germanica; vale a dire attribuendo come una fra le cause principali delle vittorie germaniche l'esercizio governativo delle ferrovie, e ritenendo invece che possa essere stata una fra le cause dei gravi disastri della Francia l'esercizio privato delle medesime.

E qui avverto che non prenderò la parte dell'onorevole Ministro della Guerra, il quale è presente e che saprà difendersi bene da sè. Parlerò più tardi dell'opinione che si attribuisce ai militari sulla preferenza da darsi all'esercizio governativo. Prima di ogni cosa per altro credo di dover rispondere qualche parola al mio amico il Senatore Finali sull'osservazione, o dirò meglio, sull'appunto fatto alla Commissione d'inchiesta di avere cioè interrogato pochi militari.

Il vasto problema ch'era stato sottoposto allo studio della Commissione d'inchiesta, - lo disse benissimo l'onorevole Senatore Brioschi, il quale ne era degno presidente - imponeva ad essa il compito di raccogliere dati e fatti, ma non già di richiedere delle opinioni.

Ricorderò intanto all'onorevole Senatore Finali che furono membri di quella Commissione due militari, l'uno eletto dalla Camera dei Deputati e l'altro eletto dal Senato.

Or bene, il metodo al quale credette di attenersi la Commissione di inchiesta per raggiungere lo scopo prefisso, quale fu?

Fu quello di raccogliere dati e fatti. Epperò essa formulò un questionario per tutti i problemi attinenti alla questione ferroviaria, e formulò anche uno speciale questionario militare, il quale abbracciava tutti i problemi riferentisi sia alla costruzione come all'esercizio delle ferrovie sotto il punto di vista militare.

Codesto questionario fu rimesso alla superiore autorità militare, cioè al Ministro della Guerra pregandolo di fornire alla Commissione

d'inchiesta le sue risposte. Tali risposte vennero, per ordine del Ministro della Guerra, deferite e formulate dal Comando del Corpo di stato maggiore, presso il quale esiste un ufficio speciale che si occupa di tutto quanto riguarda lo studio e l'impiego delle ferrovie, sotto il punto di vista militare.

Quelle risposte sono stampate nel volume terzo dell'inchiesta, e parmi anche di poter dire che esse costituiscono lavoro non spregevole.

Io non so se l'onorevole Finali ha avuto il tempo di leggere tutti i volumi stampati sull'inchiesta. Se egli non l'avesse fatto e gli piacesse di farlo, nelle risposte al questionario militare troverà la soluzione dei principali problemi, sotto il punto di vista ferroviario-militare, tanto riguardo alla costruzione, quanto all'esercizio di esse: non solamente per ciò che si pratica presso di noi, ma anche presso le grandi potenze a noi più vicine; quali sarebbero la Francia, la Germania e l'Austria-Ungheria.

Credo anzi di poter dire che finora non esisteva un lavoro così completo sulla materia, lavoro, che venne lodato anche all'estero.

Ritengo pertanto che la Commissione ha fatto quello che doveva fare; e se non ha interrogato dei militari, o almeno se si è limitata ad interrogare il solo ufficiale superiore preposto al servizio militare ferroviario, si è perchè essa ritenne che con i dati raccolti avrebbe potuto trattare nel suo seno la questione militare, come era suo obbligo, e presentare la sua Relazione e le sue conclusioni al Governo, il quale poi doveva riferirne al Parlamento.

E qui parmi opportuno di accennare al mandato vero ch'era stato affidato alla Commissione d'inchiesta, giacchè dai discorsi fatti si potrebbe da taluno credere che essa avesse veramente per precipuo mandato la trattazione della questione dell'esercizio privato e dell'esercizio governativo.

Vedo, o Signori, che, a pochi anni di distanza, si dimenticano facilmente le leggi che furono votate dal Parlamento.

Ond'è che per rinfrescarne la memoria, e siccome si tratta di poche parole, mi sia lecito dare lettura del mandato affidato dalla legge votata dal Parlamento, alla Commissione d'inchiesta sulle ferrovie.

La Commissione doveva procedere ad una inchiesta *per riconoscere in quale misura i si-*

stemi di esercizio di ferrovie finora seguiti e le condizioni, i criterî, i calcoli su cui si fondano le Convenzioni sinora stipulate, rispondano all'interesse dello Stato; ed inoltre quali siano i metodi da preferirsi per le concessioni dell'esercizio medesimo all'industria privata.

Ecco il compito che veniva affidato a quella Commissione.

E dopo ciò io spero che queste spiegazioni varranno a persuadere l'onorevole mio amico il Senatore Finali che l'appunto da lui fatto non aveva ragione d'essere.

E vengo ora a parlare dell'affermazione che i militari, in genere, siano di preferenza favorevoli all'esercizio governativo.

Io non lo nego. Credo anzi che possa esser vero. Ciò dipende, secondo me, dalla educazione e dallo spirito che regna tra i militari. Avvezzi alla disciplina, al principio d'autorità; pronti sempre ad obbedire agli ordini, anche quando si tratta del massimo dei sacrifici, qual'è quello della vita, pare a loro, ed è naturale che così possa parere, che trattandosi di interessi così gravi, come sono quelli che si inchiudono nell'esercizio delle ferrovie al momento della guerra, pare a loro, dico, che l'istrumento potrebbe meglio funzionare, e con più energia, se, fin dal tempo di pace, venisse esercitato dal Governo.

Ma cotesto non è che un lato di così grossa e complessa questione, un lato certamente importantissimo.

Per chi rifletta però che attorno ad un problema d'esercizio ferroviario si aggruppano tanti e così svariati interessi d'ordine economico e politico, sorge il dubbio che in un sistema costituzionale come il nostro, e colle tendenze del nostro paese, l'azione del Governo possa esplicarsi, per l'esercizio delle ferrovie, come potrebbe essere desiderato dai militari in genere.

Chi ha esperienza della vita politica e delle cose parlamentari, sa molto bene quante influenze si esercitano attorno al potere esecutivo; e come queste prevalendo, facciano talvolta postergare anche i più sentiti bisogni di interesse militare.

Io potrei citarvi molti esempi, e giacchè me ne viene il destro, e poichè la questione si collega anche con uno degli ordini del giorno che vi propone l'Ufficio Centrale, non posso a meno di dirvi che le mie illusioni sull'esercizio

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1885

governativo furono grandemente scosse dacchè ho veduto che i lavori di riparazione alle ferrovie, riconosciuti necessari, indispensabili sotto il punto di vista militare, dieci anni fa, oggi non sono eseguiti che per un terzo appena.

Ora io vi domando che criteri farsi dell'esercizio governativo sotto il punto di vista militare, quando si vede che le influenze che si esplicano per altri interessi particolari, i quali, lo si sa, spesse volte prevalgono su quelli generali, producono risultati di codesto genere?

Come bene e splendidamente ieri disse il Senatore Deodati, a noi manca in questo momento la funzione organica per esercitare lo esercizio governativo, quella funzione che in Prussia agisce da molti e molti anni. Datemi quella funzione, ed allora anch'io potrò accettare l'esercizio governativo.

Se voi esaminaste alcuni articoli della costituzione dell'Impero germanico fatta nel 1871, ve ne convincereste subito.

E se noi potessimo avere un Governo il quale adottasse quella legislazione per tutto ciò che riflette l'esercizio e le costruzioni delle ferrovie, e che l'applicasse come è applicata in quel paese, allora io credo che, sotto il punto di vista militare, il mio voto sarebbe esplicitamente favorevole all'esercizio di Stato, dacchè colà nulla si fa senza il concorso dell'autorità militare, la quale è sempre preponderante in tutte le Commissioni che esaminano sia le domande di costruzione, sia le domande di esercizio. In una parola l'interesse della difesa militare prevale sempre sia sugli interessi dei singoli Stati, sia sugli interessi generali della nazione quando questi non collimano con quello che viene considerato supremo su tutti gli altri.

Datemi adunque un istrumento di quella natura, datemi un cancelliere dell'impero sottratto alle crisi parlamentari, ed allora io accetterò con tranquilla coscienza l'esercizio governativo, perchè sarò fatto certo che gli interessi militari non saranno mai postergati! Ma nelle condizioni nostre, io credo che tutto ciò non sia possibile; nè so nemmeno se sarebbe utile.

Cercherò ora di rettificare le citazioni che a favore della sua tesi, ha fatto l'onorevole Senatore Casaretto.

Egli, come già ebbi l'onore di dire, pensa ed afferma che una delle cause principali, uno

dei fattori delle vittorie germaniche debba attribuirsi all'esercizio governativo delle ferrovie.

Ma era ciò vero allora? No, come non lo è nemmeno assolutamente adesso. In Germania, o dirò meglio in Prussia, perchè al momento della guerra del 1870 la Germania non era ancora unificata....

Senatore CASARETTO. Ho parlato della Germania perchè tutta la Germania prese parte alla guerra.

Senatore BERTOLÈ-VIALE. Parliamo pure della Germania; ma fu lo stato maggiore prussiano che ha regolato in quella guerra il grande movimento militare! Or bene, se l'onorevole Casaretto consulterà le statistiche delle ferrovie esistenti a quell'epoca vedrà che la metà circa di esse erano di proprietà privata, e di esercizio privato.

Senatore CASARETTO. Due terzi.

Senatore BERTOLÈ-VIALE. Io ho una statistica ufficiale del 1879, e da essa risulta che la Prussia in quell'epoca aveva circa 18,000 chilometri di ferrovie; di questi, 5000 erano in proprietà ed in esercizio dello Stato; 3500 circa (lascio le frazioni), erano di proprietà privata ma esercitati dallo Stato, 9500 erano di proprietà privata esercitati da Società.

Ma, comunque sia, io taciterò i dubbi dell'onorevole Casaretto con una citazione che spero non vorrà disconoscere.

Allorquando nell'anno 1879 il Governo germanico volle riscattare alcune delle linee private sulle quali deve affluire il grande movimento militare verso le frontiere, il maresciallo Moltke, in un suo discorso alla Camera dei Signori, propugnando il riscatto di quelle linee, citò come in passato avesse l'autorità militare dovuto trattare con 49 Società (è questa la cifra precisa che egli citò). Ed il maresciallo soggiunse che, mentre non disconosceva in veruna guisa i servizi che in epoche importanti le Società private avevano reso al paese, riteneva che in avvenire si poteva far meglio, riscattando le ferrovie private e facendole esercitare dallo Stato.

Vede adunque l'onorevole Casaretto che, pur lasciando fuor di questione la proporzione in chilometri di ferrovie dello Stato o di private Società, non si può affermare che l'esercizio privato non esistesse in Germania.

Quale è dunque la ragione per la quale, mal-

grado un modo d'esercizio ferroviario misto, codesto istrumento funzionò così bene sotto la direzione dello stato maggiore? La ragione si è che il Governo prussiano, il quale aveva preveduto la parte importantissima che avrebbero avuto le ferrovie nelle guerre moderne, onde trasportare rapidamente alle frontiere grandi masse di truppe, aveva tutto predisposto e preparato fin dal tempo di pace, affinché il servizio ferroviario, all'atto della guerra, corrispondesse ai supremi bisogni e scopi della concentrazione strategica.

L'affiatamento del personale militare con quello civile e tecnico ferroviario; lo avere disciplinato tutti i particolari del servizio militare mediante appositi ordinamenti onde al momento dato potesse l'autorità militare ottenere i maggiori risultati possibili; la buona preparazione, in una parola, del servizio ferroviario, durante la pace, per la guerra, e non la sola forma di esercizio, come si vorrebbe far credere: ecco il vero segreto, la vera causa del perchè l'istrumento bene ingranato corrispose e funzionò mirabilmente come fattore di vittoria.

Che cosa è accaduto invece in Francia?

Si deve forse attribuire al solo esercizio ferroviario privato l'essere stato una delle cause principali della sconfitta? Può essere, ma io non lo credo.

Il Senatore Casaretto avrà forse conoscenza della bellissima ed interessante pubblicazione fatta dall'ingegnere Jacqmin sull'impiego delle ferrovie francesi nel 1870-71 durante la guerra. In quella pubblicazione si riscontrano i seguenti dati.

La Francia aveva a quell'epoca 17,000 chilometri di ferrovie, e tutti di proprietà ed in esercizio a Società concessionarie. Ma queste Società concessionarie erano poche; quattro o cinque, potentissime per mezzi finanziari, con un personale di servizio numeroso, ben ordinato, disciplinato ed animato dal patriottismo che non possiamo negare ai Francesi.

Il materiale rotabile consisteva in 2500 locomotive; 40,000 carri da trasporto. Vedete quanto noi siamo oggi ancora lontani da quelle cifre. Malgrado ciò, i movimenti ferroviari all'inizio della guerra ed anche poi andarono alla peggio; e perchè? Perchè mancò ogni op-

portuna preparazione durante la pace; perchè in altre parole la Francia non aveva fatto quello che fece poco dopo la guerra, edotta pur troppo dai disastri patiti. Nulla il Governo francese aveva fatto per disciplinare il servizio ferroviario per l'eventualità di guerra, nè aveva creato alcuno di quegli organismi, i quali potevano dare nelle mani della suprema autorità militare la direzione e l'utile impiego delle ferrovie al momento della guerra.

Che cosa ne successe? Dei disordini indescrivibili. Basti fra i tanti il citare che arrivato il momento della guerra non si era neppure pensato ad esentare dalla chiamata sotto le armi il personale ferroviario.

Ad un dato momento una parte di detto personale ha dovuto raggiungere i propri corpi lasciando così allo scoperto il servizio ferroviario nel momento del supremo bisogno.

Si corresse è vero questo errore lì per lì, ma intanto tutti i comandanti delle truppe chiedevano convogli, e davano ordini per il loro trasporto; gli intendenti militari volevano ed esigevano altri convogli per i trasporti di approvvigionamento; lo stesso facevano per conto loro le autorità politiche ed amministrative, indi il più completo disordine.

Treni fermi in stazione per giorni e giorni, sbandamento di soldati perchè non v'era nessuna disciplina nelle stazioni. E per concludere (non sono io che lo dico, ma è il Jacqmin) basti il citare come prova dell'enorme disordine che alla fine della guerra la sola Società della Parigi-Lione-Mediterraneo, trovò 7500 vagoni carichi in stazione che non si sapeva nè che cosa contenessero, nè di dove venissero. Pur troppo i risultati di così gravi disordini nocquero grandemente: ma giustizia vuole che si dica che, malgrado questi gravi inconvenienti successi, anche la Commissione d'inchiesta nominata dopo la guerra dalla Assemblea legislativa, riconobbe che il personale ferroviario aveva prestato tutti i maggiori servizi che, compatibilmente al disordine, si erano potuti prestare. Quindi è che a me non pare troppo esatta la affermazione fatta dall'onorevole Casaretto, che cioè lo esercizio di Stato abbia dato risultati ottimi, e che l'esercizio privato ne abbia dato dei pessimi; giacchè da tutto ciò che son venuto esponendo risulta evidente che in Germania con un esercizio misto si ottennero risultati

ottimi, perchè aveva preceduto la preparazione del servizio durante la pace.

In Francia, invece, malgrado le poche Società concessionarie, colle quali il Governo poteva trattare, malgrado il considerevole materiale rotabile e le molte linee ferroviarie, si ebbero risultati cattivi appunto per la mancanza di apposita e preventiva preparazione durante la pace.

E detto ciò, parmi di poter concludere che il Senato troverà ch'era mio dovere di esporre ad esso queste rettificazioni.

Ma a questo punto, voi, signori Senatori, potreste domandarmi, e giustamente, che cosa io pensi di queste Convenzioni sotto il punto di vista militare. Migliorano esse o peggiorano le condizioni del nostro problema ferroviario militare?

La domanda è naturale ed opportuna, e vi risponderò in brevissime parole.

Noi abbiamo già fin dall'anno 1873 creato un organismo molto utile per la risoluzione del problema ferroviario sotto il punto di vista militare, imitando in questo ciò che aveva fatto la Prussia, e che fu adottato anche in Francia, in Austria e presso gli altri eserciti; vale a dire noi abbiamo fin dal 1873 creato presso il Corpo di stato maggiore un ufficio speciale per le ferrovie che si denomina: Direzione dei trasporti, la quale è composta di ufficiali superiori che sono pure nominati Commissari presso le varie reti ferroviarie.

Abbiamo creato i corsi speciali di linea, come pure i corsi di stazione, onde avere degli ufficiali pratici del servizio ferroviario sia sotto il punto di vista tecnico, come sotto il punto di vista del movimento e del servizio di stazione.

Abbiamo creato le Compagnie ferroviarie. Con queste istituzioni adunque abbiamo ottenuto un affiatamento tra il personale ferroviario civile e tecnico ed il personale militare.

Abbiamo creato più tardi la Commissione centrale per i grandi trasporti, la quale risiede presso il Corpo di stato maggiore e che si compone di delegati tecnici di tutte le reti o Società; e dei commissari militari, cioè degli ufficiali che fanno parte della direzione trasporti sotto l'autorità del Capo di stato maggiore dell'esercito.

Abbiamo un generale che è membro del Consiglio superiore delle strade ferrate. Abbiamo

presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici il Capo della direzione trasporti quale membro straordinario di esso, e gli ufficiali superiori, commissari delle varie linee, prendono parte ai lavori della terza sezione dello stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici, quella appunto che tratta delle ferrovie. Vuol dire che abbiamo creato quei dati organismi, i quali servono precisamente ad ottenere ingerenza militare nelle costruzioni delle ferrovie e valida preparazione all'esercizio sia durante la pace che al momento della guerra.

Nei capitoli poi annessi al progetto di legge che discutiamo venne stabilita, in appositi articoli, la facoltà al Governo di stabilire le norme di esercizio durante la guerra, ed è provvisto pure al caso che in determinate evenienze si debba esercitare una parte della rete in modo speciale. Per il che vennero organizzate con individui del personale ferroviario, soggetti per la massima parte ad obbligo militare, quattro compagnie di esercizio; e le Società devono tenere sempre al completo i ruoli di tali compagnie di esercizio, le quali sono a disposizione dell'autorità militare per il caso di guerra.

Abbiamo adunque anche colle Convenzioni provveduto, come se avessimo l'esercizio di Stato, a costituire tutti quegli organismi, i quali varranno a far funzionare nel miglior modo possibile il servizio ferroviario in caso di guerra.

Colle Convenzioni si ha pure, anche sotto il punto di vista militare, un altro vantaggio, ed è quello di affrettare le nuove costruzioni. Affrettare le costruzioni vuol dire aumento di potenzialità militare nelle ferrovie, aumento di materiale rotabile.

Tutto ciò che sono venuto enumerando tranquillizza abbastanza l'animo mio; ed io confido che al momento della prova, il nostro organismo ferroviario militare potrà corrispondere ai supremi interessi della patria compatibilmente alle ferrovie che abbiamo ed al loro tracciato.

Eo però invito, e voglio sperare venga accolto dal Ministero e tradotto in fatto, che si compiano al più presto possibile quei lavori d'indole militare che furono accennati nella Relazione dell'Ufficio Centrale, e per i quali l'Ufficio stesso ha creduto di proporre all'approvazione del Senato un apposito ordine del giorno. E poichè col progetto di legge sulle Convenzioni viene destinata una forte somma

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1885

al miglioramento delle ferrovie esistenti, a me pare, che in quella somma possano trovar posto buona parte dei lavori d'interesse militare: i quali poi, in sostanza, tornano pure ad utile del servizio ordinario, inquantochè si tratta di creare alcune nuove stazioni d'incrociamiento, d'ingrandimento di stazioni esistenti, di aumentare il numero dei piani caricatori, di allungamenti di binari o di nuovi binari di raddoppio: cose tutte che servono anche al movimento ordinario.

E giacchè abbiamo tardato tanto a fare questi lavori, ed ora ci si offre l'opportunità di farli, io voglio sperare che il Ministero prenderà impegno di eseguirli nel più breve tempo possibile. Su questo argomento io faccio ancora un altro invito al Ministero, ed è il seguente: che d'ora innanzi non sia più il Ministro della Guerra che deve chiedere e sopportare sul suo bilancio straordinario i fondi da impiegarsi per miglioramento di ferrovie, ancorchè per interesse militare.

Un tale sistema genera una complicazione amministrativa, secondo me, utile ad evitarsi.

Non è d'altronde naturale che il Ministro della Guerra domandi dei danari sul suo bilancio per spenderli sul terreno altrui. Crederei invece migliore sistema da seguirsi: che mettendosi prima d'accordo i due Ministri della Guerra e dei Lavori Pubblici, quest'ultimo chieda i fondi occorrenti, tanto più che a lui spetta sempre di far eseguire i lavori dalle Società. E così meglio anche e più facilmente potrà il Ministro dei Lavori Pubblici ottenere il concorso di parte della spesa dalle Società in quei lavori, i quali, se sono d'interesse militare, lo sono pure per il traffico ordinario.

Detto questo io conchiudo dicendo che credo di poter dare con coscienza tranquilla il mio voto favorevole alle Convenzioni anche sotto il punto di vista militare, che è quello che io ho avuto il mandato di trattare dall'Ufficio Centrale.

Ringrazio il Senato della benevola attenzione che mi volle prestare: e sarà lusinghiera fortuna per me se sarò riuscito ad infondere anche nell'animo vostro, o signori Senatori, la convinzione mia: che gl'interessi militari non soffriranno iattura dalle Convenzioni sulle quali è chiesto il vostro autorevole voto.

PRESIDENTE. La parola è al signor Ministro dei Lavori Pubblici.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Se una ferma convinzione meditata e posta più volte a riscontro degli insegnamenti dell'esperienza, se uno studio lungo, coscienzioso ed assiduo per tutelare l'interesse dello Stato, se le molte difficoltà inerenti a questa materia accresciute da opposizioni di ogni maniera, possono essere titoli per acquistare a me ed a questa legge la vostra benevolenza, io ardisco di chiederla e spero di ottenerla.

Il compito mio è reso molto più agevole in quest'Aula, dalla poderosa Relazione dell'Ufficio Centrale - lavoro di mano maestra - e dagli oratori che hanno parlato in difesa della legge.

Le obbiezioni che contro di essa furono sollevate non sono che la riproduzione di altre che già più volte si fecero sentire nella stampa e nell'altro ramo del Parlamento.

Di nuovo non ho udito che qualche insolita asprezza di linguaggio, o qualche inusitata insinuazione, alle quali dichiaro, in nome del Governo, di non rispondere.

Alle obbiezioni, invece, benchè non nuove, il Governo crede dover suo di rispondere, ed è lieto di farlo per dare al Senato tutti gli schiarimenti che può desiderare.

E con tranquilla coscienza daremo ragione, quando ci sia chiesta, di ogni articolo, e sto per dire di ogni virgola, di questa legge, con la convinzione profonda di poter dimostrare che abbiamo agito sempre da uomini onesti, e non ci siamo contentati di volerlo parere.

Non potrò per l'ora tarda rispondere partitamente a ciascuno degli onorevoli Senatori che hanno combattuto la legge. Il tempo non mi basterebbe oggi a così lungo discorso. Ma riassumerò per sommi capi quelle obbiezioni che a me sembrano le principali e più gravi, restringendò per ora la mia risposta a queste, e riservandomi di rispondere più tardi alle altre che nel corso ulteriore della discussione venissero ancora ripetute o fossero per la prima volta sollevate.

È stato detto che questa legge viene dinanzi al Senato in un momento in cui esso non è preparato a discuterla e non ha quasi modo di esprimere intorno ad essa un voto libero e coscienzioso.

Invece sembra a me, che raramente è

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1885

stata presentata al Parlamento italiano una legge da più lungo tempo meditata e da più autorevoli uomini preparata ed esaminata.

Della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie ho sentito dire in quest'Aula, che in omaggio a un pensiero preconcepito essa abbia guardato i fatti come attraverso un prisma che glieli presentava in quella forma e sotto quei colori con cui desiderava di vederli; ed allo stesso modo abbia anche esaminato i documenti e pesate le testimonianze. Anzi quasi si è voluto far credere che avesse artificiosamente allontanato coloro che potevano manifestare opinioni diverse da quelle che prevalevano nel suo seno.

Nulla di più contrario al vero.

La Commissione d'inchiesta fu nominata dai tre Poteri dello Stato, e aveva il compito di esaminare quali effetti avessero prodotto i diversi sistemi di esercizio ferroviario in Italia, e quale fosse il metodo da preferirsi per la concessione dell'esercizio stesso all'industria privata.

La Commissione cominciò ad allargare questo compito e discusse a fondo anche la questione capitale dell'esercizio governativo o privato: cosa che poteva benissimo omettere senza venire per ciò meno al proprio mandato, e volle invece fare per acquistare una più profonda conoscenza delle cose, e proporre al Parlamento provvedimenti che fossero il risultato di uno studio completo del grande problema ferroviario.

Tutto dunque fu posto in discussione e studiato: la forma dell'esercizio, le tariffe, gli ordinamenti militari ed ogni altra questione che avesse attinenza diretta a questa materia. E non già teoricamente - che per una legge sarebbe nulla - ma praticamente e sulla base dei fatti.

Noi procedemmo con un metodo che si può dire veramente sperimentale. Abbiamo voluto conoscere quali fossero i risultati delle varie forme di esercizio sperimentate sulle nostre ferrovie e quali le cause e le conseguenze di questi risultati. Abbiamo esaminato i pregi e i difetti dell'Amministrazione italiana, e ci siamo domandati: è essa in grado di far bene un esercizio di Stato? Abbiamo guardato alla condizione delle nostre finanze e ci siamo domandati: sono esse in grado di sopportare le incertezze e le conseguenze eventuali di un esercizio di Stato? Abbiamo considerato gli effetti della nostra vita

politica costituzionale, e le qualità e i vizi che essa sviluppa, e ci siamo domandati: quale ordinamento ferroviario si presta meglio e più efficacemente a rinvigorire quelle e a dare a questi minore alimento?

Tutte queste questioni e infinite altre furono pacatamente e lungamente esaminate, meditate e discusse in seno alla Commissione; e gli uomini che la componevano, e che si erano dapprima, secondo le loro tendenze e i loro voti, già divisi in due schiere, alla fine, da uomini che sapevano tutta la loro responsabilità, riconobbero che date le condizioni d'Italia, la soluzione che appariva migliore, era quella che è stata poi proposta con la Relazione presentata al Parlamento. E la Relazione non si tenne paga di un voto di massima, andò più oltre, concretò, determinò le linee fondamentali del progetto di legge, che avrebbe dovuto essere presentato due o tre anni prima, ma che sta già da un anno dinanzi al Parlamento.

Dopo ciò, quale era l'obbligo del Governo? Doveva forse andare a ritroso dei voti e delle esperienze spassionatamente fatte e osservate? Il voto della Commissione fu unanime, e l'obbligo del Governo era quello di seguirlo, perchè eran veri i fatti, da cui la Commissione era partita, e vere le conclusioni alle quali era arrivata.

Il progetto di legge che sta davanti a voi, non è quindi altro che l'applicazione pratica delle conclusioni della Commissione d'Inchiesta. In esso non vi è che una cosa interamente nuova: il contratto.

E premesso ciò, della questione di massima io non mi occupo ora più a lungo, chiedendo scusa agli onorevoli contraddittori, se per la brevità del tempo, non rispondo alle loro osservazioni teoriche.

Rimane il contratto. Quando anche fosse buona la soluzione per sé, il contratto è buono? Avete voi veramente salvaguardato tutti i diritti dello Stato? tutelati gli interessi del commercio? fatta la dovuta parte alle esigenze della difesa del paese?

Ebbene, noi siamo qui a rispondervi su tutti questi punti; e spetta in principal modo a me rispondere della bontà del contratto, giacchè gli onorevoli miei Colleghi hanno già dato al Senato le spiegazioni occorrenti circa le tariffe e circa gli effetti finanziari che derivano dal contratto. Quanto fu da loro detto circa gli effetti

finanziari implica già per sé la bontà del contratto; ma questa bontà è necessario dimostrarla meglio e più incisamente.

La prima questione sollevata intorno al contratto fu quella che riguarda la vendita del materiale mobile, la quale ha offerto materia a varie osservazioni e obiezioni, ma fatte forse in modo non così chiaro come sarebbe stato desiderabile. Non pertanto, poichè le obiezioni mi sono molto note, e da un pezzo, potrò rispondere molto chiaramente su questo punto.

Ricordo innanzitutto che era compito nostro quello di dare alle ferrovie un ordinamento tale per cui lo Stato ne fosse proprietario, ed esercente una Società privata. Questo è il disposto della legge del 1876, queste le conclusioni della Commissione d'inchiesta.

Ciò posto, una prima questione si presentava subito alla Commissione d'inchiesta: chi deve essere proprietario del materiale mobile?

La Commissione rispose: l'esercente. Come il vetturale è proprietario - scusate l'umiltà del paragone - del suo cavallo e della sua carrozza, così l'esercente delle strade ferrate dev'essere il proprietario del materiale mobile.

Furono fatte molte obiezioni a questa massima, ma io chiedo a quelli stessi che le hanno fatte, se non veggono le molte ragioni tecniche, amministrative e finanziarie che la consigliano.

Sotto l'aspetto tecnico, chi esercita non è meglio che sia proprietario degli strumenti che adopera?

Sotto l'aspetto amministrativo non è questo principio più semplice di ogni altro?

Quanto alla parte finanziaria della questione, il Senatore Casaretto disse una cosa, che da tutti mi sarei aspettata fuorchè da lui, benchè neppure questa sia nuova, essendo stata già detta anche alla Camera: le Società non devono avere alcun capitale.

Davvero non so chi di noi vorrebbe affidare l'esercizio delle strade ferrate di uno Stato a chi non ha nulla. Se perde, chi vi garantisce? Quale interesse avrebbe una Società senza capitali a far camminare bene l'azienda?

Noi invece siamo partiti da un concetto affatto opposto. Far sì che le Società concessionarie dell'esercizio avessero il capitale più grosso che si poteva; e ciò non solo per interessarle di più all'azienda, ma anche per garantire lo Stato nei casi in cui l'azienda

subisse qualche disastro, nel caso ad esempio che per anni potessero i prodotti essere deficienti e le spese molto elevate. Se le Società non avessero che un capitale di 20 milioni, basterebbe che l'azienda in un anno rendesse un milione di meno (e per questo non occorre che un rialzo di due o tre lire nel prezzo del carbone) perchè non rimanesse più nulla da distribuire agli azionisti. Vi pare un buon risultato questo? Vi pare una buona cosa questa, che una vicenda qualunque (e va soggetto a tante il mercato!) che la sola perdita di un milione possa rovinare la Società, far discendere enormemente le sue azioni, scuotere dalle fondamenta la sua potenza, il suo credito. Di lì la necessità di chiedere alle Società un capitale relativamente grande.

Come s'impiega questo capitale? - Come può impiegarsi una Società anonima: o fare un mutuo allo Stato, o comperare il materiale mobile. Questo secondo impiego fu preferito perchè vi erano ragioni giuridiche e tecniche e finanziarie al tempo stesso, che consigliavano allo Stato di vendere il materiale mobile alle Società.

I casi di forza maggiore che possono colpire il materiale mobile passano, mediante la vendita, a carico della Società, e quindi essa è responsabile delle perdite e dei guasti derivanti al materiale mobile dagli scontri, dagli incendi, e in generale di ogni danno che esso possa patire durante il contratto d'esercizio secondo l'antica massima del diritto romano *res perit domino*.

Questo rischio o perdita che lo Stato non corre più grazie alla vendita è una circostanza della quale dovete pure tener conto nel valutare la misura del 5.79 % che si dà come compenso per l'uso del materiale mobile.

Fu detto che questa misura era esagerata, ma a ciò ha già risposto il mio Collega delle Finanze, ed io non rientrerò più nell'argomento.

Quanto alla forma con cui venne stabilito questo compenso, a me sembra - anche dopo le osservazioni che ho sentito in contrario - che quella adottata sia la migliore, perchè l'interesse del capitale del materiale mobile non è una spesa d'esercizio e non deve andar confuso con questa.

Tutte le aziende di questo mondo, ferroviarie e non ferroviarie, non considerano mai come

spese d'esercizio l'interesse dei capitali impiegati per costruire le officine e acquistare le macchine.

Volendole considerare come una parte della spesa d'esercizio, si incorrerebbe in quell'errore in cui entrò a gonfie vele l'onorevole Casaretto (e del quale, occorrendo, parlerò più tardi), quando facendo i confronti fra diverse percentuali, considerava quella italiana come se fosse del 72 $\frac{1}{2}$, comprendendovi come spesa d'esercizio la somma che si paga sui 265 milioni, la quale non è per nulla una spesa di esercizio. Nè oggi nè mai l'interesse delle somme spese per l'acquisto del materiale mobile o per la costruzione di una strada - locchè torna lo stesso - fu considerato come una spesa di esercizio. Noi abbiamo il materiale mobile, ma come si è pagato? Per comperarlo abbiamo sempre emesso rendita pubblica e l'interesse di questa rendita si paga dal Ministro delle Finanze e non dalle strade ferrate.

D'ora avanti invece la spesa del materiale mobile sarà prelevata dal prodotto lordo.

La forma migliore di questa prelevazione era quella di determinarla in una somma fissa. Così fu fatto e in questa maniera diventa anche più agevole tener distinti i due conti, cioè quello delle spese di esercizio e quello per l'impiego del materiale mobile e attribuire a ciascuna sorgente di spesa il relativo reddito per compensarla.

Ma vediamo il modo con cui il materiale mobile si vende, ed i patti della vendita. Circa il sistema che si terrà per determinare il prezzo al momento della vendita non mi pare di aver sentito nessuna obiezione. Ma ho sentito invece domandare dall'onorevole Finali perchè lo Stato dopo averlo venduto a prezzo di stima si obblighi a ricomperare il materiale a prezzo di acquisto.

Premetto anzitutto che era dovere ed interesse dello Stato di assicurarsi che alla fine del contratto non saremmo rimasti senza materiale mobile. Bisognava quindi nell'atto stesso della vendita assicurarsi che allo spirare del contratto di esercizio le Società fossero obbligate a rivenderlo allo Stato. Ma a che prezzo? Non vi erano che due vie per determinarlo. O rimettersene al valore che tale materiale avrà allo spirare del contratto, o prestabilirlo colle formule stesse

con cui si era valutato all'atto della stipulazione.

La prima via, indicata dal Senatore Alvisi, avrebbe generato una immensa incertezza.

Io chiedo infatti a me stesso: quale sarà il valore del materiale mobile alla fine del contratto? Sarà aumentato o diminuito?

È più probabile la diminuzione che l'aumento - almeno sul mercato - e per conseguenza la Società avrebbe detto: dacchè io sono obbligata a vendere a voi, alla fine del contratto, il materiale mobile, il quale anche se fosse allora nell'identico stato d'oggi, è da presumere che costerà meno, chiedo che sia calcolata questa diminuzione, in modo da ammortizzare una parte corrispondente al capitale speso nell'acquisto del materiale. La domanda sarebbe stata ragionevole e si sarebbe quindi dovuta determinare la quota di ammortamento da dare alla Società per la probabile diminuzione di prezzo del materiale mobile, perchè essa non è compresa nelle spese di esercizio. Ma chi può dire quanto costerà il materiale mobile alla fine del contratto? E innanzi tutto, quando finirà questo contratto? Tra 20, tra 40 o tra 60 anni?

Vede quindi il Senato di quante incertezze si sarebbe complicata la questione. Per togliere questi imbarazzi, non vi era che una via, quella appunto che abbiamo seguita. Stabilire cioè che il materiale mobile alla scadenza del contratto fosse valutato con la stessa formula colla quale si valutava in principio.

Ma un altro criterio si è posto accanto a questo. Del materiale mobile si possono idealmente fare due parti, una rinnovabile - come i focolai e le caldaie delle locomotive - ed una non rinnovabile, chè quando è logora, meglio assai che ripararla, conviene sostituire con materiale interamente nuovo. Per questo abbiamo creato un fondo di rinnovamento del materiale rotabile deperito coll'uso.

Dunque le spese per la manutenzione del materiale mobile, sono in parte accollate - scusate mi la parola - alla Società (e figurano come spese di esercizio nel 62 $\frac{1}{2}$ per cento) e in parte invece accollate al fondo di riserva per il rinnovamento del materiale mobile. Questo fa sì che alla fine del contratto possiamo essere sicuri di avere un materiale mobile in condizioni probabilmente anche migliori di quello che non sia oggi stesso. Inoltre nella formula è preve-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1885

dutò il caso che la Società non ripari, come deve, il materiale mobile, e delle riparazioni non fatte la Società viene addebitata.

Non mi diffondo più oltre su questo punto perchè mi pare di aver già posto in chiaro che mediante la vendita noi ci siamo assicurati il buon mantenimento del materiale, e sbarazzati da ogni rischio derivante da casi fortuiti; mediante il fondo di riserva per il rinnovamento ci siamo assicurati la sostituzione del materiale nuovo a quello consunto dall'uso; e infine con il patto di ricompera ci siamo assicurati che al termine del contratto, nell'interesse di entrambe le parti, ma più ancora dello Stato che delle Società, il materiale mobile non mancherà all'esercizio delle linee italiane.

Passo quindi senz'altro a parlar dei fondi di riserva.

Questi fondi sono una parte nuova nell'organismo delle nostre strade ferrate, ma le strade ferrate straniere li hanno già adottati da tempo.

Non mi dilungherò molto sopra il concetto fondamentale a cui s'informano, perchè è molto evidente.

Ci sono delle spese che non ricorrono ogni anno nella stessa misura, ma bensì saltuariamente, come ad esempio quelle prodotte da casi fortuiti o di forza maggiore, e quelle per il rinnovamento delle rotaie e del materiale mobile.

Invece di far gravare direttamente sul bilancio dello Stato queste spese, è sembrato più opportuno di prelevare annualmente dai prodotti delle ferrovie una somma la quale serva - quando si presenti la necessità di fare la spesa - a pagarla.

Questo è il semplice concetto dei fondi di riserva, in cui non ci è assolutamente nulla di peregrino; è l'idea della previdenza e del risparmio applicata all'azienda ferroviaria.

Ma i prelevamenti che faremo, saranno sufficienti?

Per rispondere adeguatamente a questa domanda sarebbe necessario parlare di ciascuno di essi paritamente, e recare dinanzi a voi le prove dell'esperienza nostra e forestiera, a cui abbiamo ricorso per determinarli in quella misura che si è fatto. Ma ciò porterebbe troppo in lungo il mio ragionamento, e quindi mi consenta il Senato che dica solamente poche parole,

le quali procurerò che siano per quanto è possibile persuasive.

Quanto ai casi di forza maggiore - che è la parte direi più incerta dei fondi di riserva - noi abbiamo spogliato i resoconti e i documenti dell'Amministrazione di parecchi anni, ed abbiamo veduto che la spesa fatta per questo titolo non è mai arrivata alle 200 lire per chilometro e per anno.

Quindi abbiamo creduto che determinando questa misura di 200 lire, il fondo per i casi di forza maggiore fosse sufficientemente dotato, quando si abbiano strade ben costruite e complete, non come erano le Calabresi, dove si facevano figurare come spese prodotte da casi di forza maggiore, anche quelle che in sostanza erano vere spese di completamento delle linee.

Evidentemente bisogna avere la linea compiuta, e quando la linea è compiuta ed assodata, allora io credo che le 200 lire al chilometro bastino. Vi sono, è vero, delle strade molto esposte a simili danni, come quelle vicine al Po, ma ve ne sono moltissime altre anche di grande sviluppo, le quali ne soffrono poco o punto.

Secondo i dati dell'esperienza possiamo dunque ritenere che queste 200 lire molto probabilmente basteranno.

Quanto al secondo fondo, che ha per obiettivo il rinnovamento dell'armamento in acciaio, gli studi sono stati fatti, come si potevano fare, nell'anno in cui siamo: essi furono dedotti in parte da esperienze reali, in parte da calcoli sperimentali che si sono fatti intorno alla resistenza delle rotaie di acciaio.

E considerando tutto ciò che si pone a carico e ciò che si pone a credito del fondo di rinnovamento come provento del materiale che va fuori d'uso, ci siamo indotti a stabilire la quota di alimentazione di questo fondo nella misura portata dal contratto.

L'onorevole Senatore Brioschi non ha posto in dubbio la sufficienza dei fondi di riserva, ma ha fatto per altro osservare che in Germania e anche in Olanda questi fondi sono dotati molto più largamente. È vero; ma conviene però notare che a carico dei fondi tanto olandesi, che tedeschi gravano molte maggiori spese che non a carico dei nostri. Prima di tutto la Prussia non ha veri fondi di riserva, per le linee dello Stato, ma pone invece anno per anno direttamente in bilancio le somme per

le spese cui questi sono destinati. Gli ha invece per le linee private esercitate dallo Stato, e gli hanno pure molte Società private, e le ferrovie di Stato sassoni. Ma devesi considerare che, per esempio, il fondo pei casi di forza maggiore, oltre che ai danni arrecati alla strada, provvede anche a quelli arrecati al materiale mobile; e che il fondo per l'armamento provvede non soltanto al rinnovamento delle rotaie di acciaio, ma anche a quelle di ferro che durano molto meno; e provvede non soltanto alle parti metalliche, come noi proponiamo, ma anche alle traversine, le quali esigono annualmente per la rinnovazione una spesa molto maggiore di quella necessaria per tutto il rimanente. Di più in Prussia la percorrenza annua dei treni è assai superiore a quella dei treni italiani.

Tutte queste circostanze sono tali da dare ampia ragione della differenza nelle quote annue di alimentazione. E lo studio che abbiamo fatto è poi collegato anche con l'aumento di treni che si avrebbe se avvenisse l'aumento di traffico del 3.50 % all'anno. È evidente che se questo aumento non si verificasse, più lento sarebbe il deterioramento delle rotaie, maggiore quindi la loro durata, ed abbondanti i versamenti annui che si faranno nel fondo di rinnovamento, la misura dei quali è appunto stata una conseguenza della presupposta durata delle rotaie, corrispondentemente ad un incremento medio di traffico del 3.50 %.

La Cassa degli aumenti patrimoniali è una istituzione che non esiste altrove; è una cosa nuova creata in Italia coll'intendimento di far sì che l'aumento del prodotto provveda direttamente, senza passare per altri bilanci e per altri giri di contabilità, a quelle spese in conto capitale che sono richieste dagli incrementi del prodotto medesimo. Abbiamo considerato che per ogni milione d'aumento di prodotto occorrono tre milioni di spese in conto capitale; e dall'aumento di prodotto si è fatto un prelevamento per la Cassa degli aumenti patrimoniali del 15%, corrispondente all'interesse di questa spesa in ragione del 5 %. Si domanda se questo prelevamento sarà sufficiente? Certo è che in una previsione di questa natura esiste sempre una tal quale incertezza; ma noi possiamo ritenerci sicuri di questo fatto, giacchè negli anni passati per le ferrovie in esercizio abbiamo speso sempre

meno di quello che si potrà spendere in futuro mediante la Cassa per gli aumenti patrimoniali. Inoltre saremo sicuri e tranquilli di spendere quello che occorre, perchè non vi sarà dibattito fra il Ministro dei Lavori Pubblici e gli altri Ministri - soprattutto quello delle Finanze - per determinare quali somme debbano essere spese per le strade ferrate, essendo cosa già stabilita dalla legge e dal contratto che queste spese devono esser fatte in rapporto agli aumenti di prodotto delle strade ferrate e devono esser pagate dalla Cassa alimentata dagli aumenti medesimi.

Qui però è nato un altro dubbio o per dir meglio un timore il quale ha trovato un'eco nello stesso Ufficio Centrale. C'è chi teme che le Società, d'accordo col pubblico, spingano il Governo a fare spese, anche non necessarie, a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Innanzitutto è dovere mio di osservare che la spesa in conto capitale non può essere fatta se non dopo che l'aumento del traffico si è già verificato. Se l'aumento del traffico non si verifica, la spesa non si può fare per l'organismo stesso della Cassa, a cui manca in tal caso l'alimento. In secondo luogo anche quando l'aumento del traffico ci sia, non ne consegue che la semplice domanda della Società sia sufficiente, perchè la spesa venga fatta: bisognerà anche vedere se la spesa è realmente utile, altrimenti il Governo potrebbe non approvarla.

E fra le varie spese che fossero proposte il Governo può scegliere quella che stima più utile al buon andamento delle ferrovie.

Del resto credo che avverrà anzi l'opposto di quello che si teme; perchè se la Società ha interesse che si spenda in aumento di capitale, ha interesse anche maggiore che ciò che si spende si spenda bene, essendo la somma disponibile limitata: ciò che viene speso a un modo, evidentemente non si può più spendere a un altro. Quindi il Governo e la Società avranno uguale interesse a resistere a quelle domande le quali non hanno altro scopo che di abbellimento o di lusso di stazioni, o altre cose simili.

Inoltre queste somme non si possono spendere senza che il Parlamento autorizzi l'emissione delle obbligazioni; e quindi il suo con-

trollo è pieno ed intero per quanto riguarda gli aumenti patrimoniali.

Verranno poi determinate nei regolamenti tutte le cautele opportune affinché il danaro, che è stato prelevato dal prodotto delle ferrovie, venga speso nel vero e bene inteso loro interesse. E quanto a questo non posso che aderire alle raccomandazioni fatte dall'Ufficio Centrale e dall'onorevole Senatore Brioschi. Sarà cura massimamente del Governo di provvedere mediante i relativi regolamenti, all'andamento più chiaro e più sicuro tanto dei fondi di riserva come della Cassa per gli aumenti patrimoniali. Ogni anno il Parlamento avrà le relazioni intorno a ciò che si è fatto, ed a ciò che si vuol fare.

E ora vengo a quelle osservazioni che toccano, si può dire, il cuore dei contratti, cioè a quelle che si riferiscono alla ripartizione dei prodotti.

Su questo punto hanno parlato, principalmente, l'onorevole Casaretto e l'onorevole Consiglio; ma qualche osservazione fu pure fatta dall'onorevole Finali e dall'onorevole Alvisi.

Risponderò a tutti, dicendo prima brevissimamente al Senato come abbiamo proceduto per stabilire le diverse percentuali, ossia le quote per la ripartizione dei prodotti.

Tre sono gli enti che contribuiscono alla spesa della azienda ferroviaria: lo Stato, che è il proprietario delle strade; i fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali, che provvedono i primi alla conservazione delle strade, la seconda all'aumento del patrimonio; ed infine l'esercente, il quale deve fare le spese di esercizio ordinarie e straordinarie, che non sieno esplicitamente assegnate ai fondi di riserva.

Evidentemente, nel determinare la ripartizione dei prodotti, si doveva tenere lo stesso criterio.

Quanto si dà ai fondi di riserva e alla Cassa patrimoniale? Abbiamo fatto il calcolo e si è determinata la quota da assegnarsi a ciascuno.

Quanto si dà all'esercente? Anche per questo abbiamo fatto i calcoli e stabilita la quota rispettiva.

E per fare questi calcoli non abbiamo cercato nei libri, nè abbiamo fatto un viaggio coll'immaginazione in Europa, in America, o in altre parti del mondo.

Le percentuali (come ben dice l'egregio Re-

latore dell'Ufficio Centrale del Senato) le abbiamo cercate in casa nostra, ed abbiamo detto: giacchè le strade da esercitare sono nel paese nostro e già da un pezzo le esercitiamo, innanzi tutto vediamo quanto costa il loro esercizio per dedurne come e con quanto dovremo compensare chi assume di esercitarle.

Abbiamo preso per base l'anno 1882, come quello in cui la rete era più completa, e l'ultimo di cui si conoscessero le contabilità, quando si cominciò a trattare.

Ma, non essendovi oggi i fondi di riserva, le spese di esercizio del 1882 contenevano conglobate con le altre anche quelle che noi destiniamo a cotesti fondi.

Bisognò quindi sceverare queste dalle altre: fu fatto il conto di ciò che va a carico dei fondi e il conto di ciò che va a compensare le spese effettivamente accollate all'esercente; e da questi conti sono venute fuori cinque percentuali diverse, l'una per l'Alta Italia, l'altra per le Romane, la terza per le Meridionali, la quarta per le Calabresi, e la quinta per le Sicule.

Facendo la divisione in due reti longitudinali, ciascuna di queste comprenderà una parte della rete dell'Alta Italia, una parte delle Romane e una parte delle Meridionali. Abbiamo quindi dovuto fare una seconda operazione: sommare cioè le spese di esercizio delle singole linee che comporranno ciascuna rete, per conoscere qual'è la spesa effettiva di esercizio di esse.

E così fu fatto.

La spesa di esercizio per tal modo sperimentalmente accertata risultò, e doveva evidentemente risultare, molto diversa: diversa da rete a rete, diversa da linea a linea, diversa da tronco a tronco.

Abbiamo trovato delle differenze immense; per esempio, i 750 chilometri circa delle Calabresi hanno una percentuale di esercizio di circa 200 per 100, mentre ci sono altre linee nell'Alta Italia che si esercitano spendendo solamente il 35 o il 40 per cento del prodotto.

Unendo insieme le varie percentuali si è ottenuta la media del 62 $\frac{1}{2}$ per cento per le due reti continentali.

Ma qui l'onorevole Senatore Finali osserva che se il 62 $\frac{1}{2}$ va bene per l'Adriatica, ciò equivale a dire che la Mediterranea fallisce, e se invece va bene per la Mediterranea vuol dire che l'Adriatica s'arricchisce troppo, perchè la

condizione delle sue linee è migliore. La sua osservazione sarebbe giusta se le due percentuali fossero davvero uguali; ma uguali non sono, benchè possano apparire tali a chi guardi superficialmente. Per giudicare della percentuale, bisogna aver riguardo a tutto il contratto, e non ad un elemento solo. Così, ad esempio, i due prodotti chilometrici iniziali non sono eguali. Il prodotto chilometrico iniziale dell'Adriatica è di 25,100 lire, il prodotto chilometrico iniziale della Mediterranea è di 27,600 lire. Dunque la Mediterranea ha 2500 lire in più di prodotto chilometrico, per le quali le spese sono computate al 62 1/2 per cento, mentre al di là di 25,100 lire il chilometro per l'Adriatica si applica già la percentuale del 56, anzi dovrei dire del 52, perchè il 4 % della seconda percentuale serve a compensare le perdite derivanti dall'esercizio delle linee di prima categoria, che le Società devono esercitare alle condizioni della rete principale, benchè incorporate in questa con un prodotto chilometrico che sarà di circa 8 mila lire, con una perdita approssimativa di tre milioni per le due Società, senza dire, che queste nuove linee per giunta sono anche quasi tutte concorrenti alle linee in esercizio.

Le percentuali dunque sono diverse da rete a rete, e questo sta proprio nella natura delle cose.

Altre obiezioni mi sono sentito fare, tratte da esempi forestieri, ovvero dalle antiche reti piemontesi. Io non intendo dilungarmi su questo punto, mi basta soltanto di osservare che se qualcuno di noi volesse appigionare o comperare una casa a Roma, per certo non andrebbe nè a Parigi, nè a Londra, nè in America, e neppure a Ferrara, nè in un piccolo paese a cercare i prezzi delle case e delle pigioni di Roma. Ma più assurdo ancora è andare a chiedere in Francia, in Inghilterra o in America quale deve essere il compenso da darsi a chi esercita una rete ferroviaria in Italia.

Per comparare due dati, bisogna che i dati siano comparabili. E quando sono comparabili? Quando tutti gli elementi dei quali si compone l'uno siano uguali a quelli dell'altro. Ebbene, in fatto di ferrovie quasi tutti gli elementi della entrata e della spesa sono fra loro differenti.

Le tariffe sono diversissime da paese a paese, - diverse sono le condizioni dei salari e degli

stipendi degli impiegati, - diverse le esigenze del servizio, - diverse le condizioni altimetriche e planimetriche delle strade, - diverso il prezzo del carbone, - diversa l'intensità del traffico, - diversi gli oneri, le imposte e le contabilità.

Fra le strade che danno 6 mila lire al chilometro, come le Calabresi, e quelle che ve ne danno 100 mila, come la Torino-Genova, ci corre grandissima differenza. E oltre la intensità c'è anche la qualità del traffico: fra il trasporto dei viaggiatori e quello delle merci, fra l'aver merci a grande velocità e l'averle a piccola, fra un traffico concentrato su strade piane e un altro che percorre vie montuose, v'ha pure una grande differenza d'introito e di spesa. Cosa vogliono dire i confronti di pure cifre, fatti senza discernimento?

Si è parlato dell'esercizio delle strade piemontesi. Ebbene, vediamo un poco i loro resoconti.

Innanzitutto quelle strade non hanno mai superato i 600 chilometri.

I dati che furono citati del 40 % di spesa di esercizio non riguardano che un anno solo; negli altri anni le spese salirono al 49 ed anche al 59 %.

E quale era il prodotto chilometrico medio di quelle strade? Il prodotto chilometrico era di 23, 25, 34, 35 mila lire al chilometro e le spese furono del 47, 50, 55, 58, 59 per cento del prodotto, il quale però veniva da tariffe molto più elevate di quelle che abbiamo oggi, e si computava come se i militari e gli impiegati e la posta pagassero l'intera tariffa, mentre tutti sanno che ora i militari hanno una riduzione del 78 e gl'impiegati del 50% e che vi sono molte altre agevolanze allora ignote. Se noi pure ponessimo nel conto dei prodotti i trasporti dei militari, degli impiegati, ecc., avremmo una percentuale molto diversa da quella che abbiamo.

Del resto per dirvi una cifra che dimostri quanto più elevate fossero in complesso le tariffe sulla rete piemontese, durante l'esercizio governativo, citerò il prodotto della tonnellata-chilometro delle ferrovie medesime: esso era di 13 centesimi; mentre nel 1882 su quelle stesse linee il prodotto non fu che di 7 centesimi.

Questa cifra la raccomando al Senatore Casaretto che patrocina l'esercizio di Stato. - Veda da ciò se è l'esercizio di Stato o l'esercizio privato che fa pagare tariffe più miti. Appena la

rete piemontese fu ceduta all'Alta Italia fu fatta subito una grande riduzione di tariffe, e questo spiega anche come proporzionatamente aumentò su quelle stesse linee la percentuale della spesa.

Queste poche considerazioni ho voluto fare semplicemente per scagionarmi da certe accuse, che furono mosse al Governo a proposito di questi contratti, i quali sono stati giudicati qui con parole tali, che mi sono veramente dolute, specialmente perchè pronunciate in Senato.

Ma da quanto ho detto vede il Senato con che fondamento si giudica: si giudica sulla base di una comparazione che non regge; si scartano i dati di fatti sperimentali per prendere dei dati che chiamerei fantasmagorici, per l'uso che se ne vuol fare.

Ripeterò quindi: quando si vuol giudicare di un contratto bisogna conoscere a fondo e nelle sue condizioni reali e concrete la materia a cui questo contratto si applica, perchè allora solamente si possono conoscere ed apprezzare le ragioni dei suoi singoli patti.

Ora queste ragioni noi le abbiamo dette e ridette ed ho perfino timore di stancare il Senato col ripetere cose che già altra volta ebbi il dovere di dire e di ridire assai lungamente.

La percentuale di una linea isolata non può dare nessun criterio. Se volessi anch'io citarvi degli esempi a questa maniera potrei dimostrarvi che la nostra percentuale di esercizio è vantaggiosissima allo Stato, perchè vi sono delle linee dove l'esercizio costa il 200 e anche il 300 % del prodotto. Ma che dimostrazione sarebbe questa? Parlare di una linea e non di tutta la rete?

Non è così che si giudica di un contratto, e questo solo basterebbe per autorizzarmi a rivolgere agli onorevoli oppositori quella frase che essi hanno due o tre volte detta contro di noi: *ab uno disce omnes*.

Se i vostri giudizi sono tutti fondati come questo, evidentemente anche tutte le accuse che avete lanciate contro di noi sono accuse che potevate risparmiare, anche nel vostro interesse. Ma io dirò invece che può star sicuro il Senato che noi abbiamo cercato di difendere gli interessi dello Stato con una tenacità forse senza esempio, e abbiamo dato ragione di ogni più minuta cosa al Parlamento del nostro paese. (*Bene, bravo*).

E poichè pare che l'onorevole Casaretto ne du-

biti, dirò che la cura che noi vi abbiamo messa è stata tale e tanta che, pure essendo sicuri non potersi fare in Italia un esercizio più a buon mercato, pure avendo procurato altre utilità allo Stato - come, per esempio, per i telegrafi, per le poste - pur essendoci liberati da ogni rischio, quanto alle spese di esercizio, in modo da non temere più le carestie e soltanto in piccola parte gli effetti delle guerre che possono scemare il prodotto, pure aumentando notevolmente le spese, e avendo messe tutte le incertezze e le alee a carico delle Società, cionondimeno abbiamo voluto prevedere anche il caso che le Società potessero avere utili superiori al 7.50 lordo (nel quale, ben inteso, va compreso anche il 5.79 di compenso per l'uso del materiale mobile, ed ogni altro utile delle Società, come quello derivante dalla sovvenzione che si paga alle Meridionali, e quelli che potessero avere dalle costruzioni o in qualsivoglia maniera) e nella previsione di questo caso abbiamo stabilito che lo Stato riceverà la metà degli utili eccedenti il 7.50 per cento al lordo della tassa.

Se volete creare delle Società che non abbiano vitalità e che appena nate sentano il bisogno di essere puntellate dallo Stato, allora riprovate pure questi contratti, riducete dell'uno e del due per cento le spese; ma non crediate d'aver fatto con ciò l'interesse dello Stato. Avrete invece rovinato così le Società come l'azienda ferroviaria.

Noi abbiamo creduto meglio di guarentire invece l'azienda ferroviaria organizzandola per modo che proceda provvidamente, mercè l'opera della privata industria, mercè la provvidenza dei fondi di riserva e della Cassa patrimoniale, mercè la tutela e l'azione suprema dello Stato.

Ma l'onorevole Casaretto a un certo punto del suo discorso ha esclamato che il grosso dell'affare sta nelle costruzioni. Veramente il Governo con queste Convenzioni non fa nessun contratto e solamente dà alle Società degli obblighi, sopra tutto, quello che parve molto grave al Relatore dell'Ufficio Centrale, di fornire esse i fondi quando lo Stato non creda conveniente di emettere le obbligazioni ferroviarie.

Lo Stato dunque, con questo contratto, non assume nessun obbligo preciso, soltanto acquista una facoltà.

Del resto, o Signori, bisogna conoscere come

vanno le cose ora, per darsi ragione della domanda che noi facciamo; e se l'ora non fosse tarda, vi potrei fare una dolorosa esposizione del modo con cui si eseguono i contratti che abbiamo oggi per le costruzioni.

Vi potrei dire che cosa sia praticamente il ribasso d'asta, quel famoso ribasso del 20 per cento, che dall'on. Casaretto fu valutato a milioni, e poi per comodità anche a miliardi; vi potrei far vedere che valore abbiano i preventivi, e quale enorme differenza corra fra il prezzo d'asta e il prezzo della strada finita. Il dire il doppio è dire poco.

I nostri contratti d'appalto sono *ombre vane fuor che nell'aspetto* e non reggono alla prova dell'esperienza.

Un tronco della succursale dei Giovi è stato appaltato per 13 milioni, e oggi ha un preventivo di 29 milioni, mentre tutta la linea era preventivata a 22 o 23 milioni. Ecco come si fanno i contratti! tutto si dissolve e non regge nulla - non il prezzo di appalto, non il prezzo di esecuzione non il progetto: un tronco sulla Eboli-Reggio ha già avuto ben 19 varianti.

Come si può andare avanti a questo modo? Io confesso che tali e tante sono le difficoltà, che non sarà possibile di vincerle tutte neppure con questa legge.

Ma come era possibile fare diversamente, quando abbiamo 5000 chilometri di strade da costruire, e non possiamo far concessioni perchè manca il capitale necessario? Per una concessione anche delle sole linee in esercizio, tre miliardi non sarebbero bastati, e dove li avreste trovati? Volevate cedere agli stranieri le strade riscattate con tanti sacrifici? O continuare come si è fatto finora? Dovunque tronchi cominciati, e il capitale insufficiente a costruirli; dovunque contratti che vi si dissolvono in mano creando difficoltà di ogni genere! Bisognava dunque avere il coraggio di affrontare le difficoltà, e questo coraggio non mi è mancato; sarei stato anzi lieto di cadere sopra questa questione che era la mia bandiera. Epperò ho voluto affrontare anche il problema delle costruzioni che parmi essenzialissimo, e d'importanza fors'anche maggiore di quello dello stesso esercizio. Queste strade qualcuno deve pur costruirle. Se le fa l'esercente stesso, lo Stato avrà un alleato nel costruttore, il quale costruirà meglio, e non ci farà strade che rui-

nino o che poggino sulle frane, seguendo progetti improvvisati e difettosi, perchè le spese d'esercizio sono a suo carico.

Si è detto qui e altrove che lo Stato prenderà i progetti tali e quali verranno fatti dalle Società. Ma, o Signori, lo Stato può modificare o respingere i progetti delle Società, può anche farli eseguire per conto suo.

Si è detto ancora che bisognerebbe determinare la spesa di questi progetti. Ma è egli possibile determinarla in un contratto di massima come questo? Bisogna designare prima le strade da studiare per sapere quanto costeranno i progetti.

Infine si è detto che il Governo ammetterà i prezzi unitari senza discernimento. Ma credete che l'esperienza non ci debba servire dunque a nulla? Il Governo sarà egli così cieco, così dimentico del passato? Noi che sull'esperienza abbiamo cercato di fondare l'organamento dell'esercizio delle strade ferrate, non ci varremmo dell'esperienza per determinare quali saranno i prezzi delle varie linee da costruirsi?

Voci. A domani, domani!

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*.... Mi dispiacerebbe di tediare ulteriormente il Senato, ma non avrei che da aggiungere alcune brevi dichiarazioni.

Voci. Parli, parli!

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*.... Non avrei, dico, che da fare alcune brevissime dichiarazioni, giacchè implicitamente ho già risposto ad alcune delle domande fatte dall'Ufficio Centrale.

Quanto alla parte militare sta supremamente a cuore al Governo di accelerare la costruzione delle linee; di completare la dotazione del materiale mobile e di condurre ad effetto le opere necessarie alla difesa dello Stato contenute nell'Allegato B, anche prima delle altre.

Nei 132 milioni di opere complementari che devono essere fatte sulle strade ferrate, ve ne sono parecchie le quali interessano altamente la mobilitazione dell'esercito e la difesa del paese; ed a queste il Governo prende impegno di dare la priorità. Le opere compiute, così per il materiale fisso come per il materiale mobile, saranno mantenute in buono stato di esercizio dalle Società ferroviarie alle quali saranno consegnate.

Le varianti ai progetti di costruzione che

venissero proposte dalle Società, il Governo è interamente libero di accettarle, oppure no; e le Società non hanno alcun diritto di ricorrere nè ad arbitri, nè ad altri, per opporsi alle decisioni del Governo.

Alti interessi dello Stato noi abbiamo cercato di tutelare con la legge che ora aspetta il vostro supremo giudizio.

Noi abbiamo la convinzione di avere posta ogni opera perchè l'interesse pubblico e quelli dell'industria, del commercio e della difesa nazionale siano salvaguardati. L'Ispettorato governativo (che mediante quest'organismo di ferrovie acquista una importanza nuova e maggiore assai che in passato), verrà riordinato saldamente e il Governo cercherà di introdurre elementi che abbiano molto valore tecnico e amministrativo, e che sappiano quindi non soltanto sorvegliare l'esercizio, ma anche cooperare affinché risponda a tutti i fini che il Governo si propone. E i regolamenti che verranno fatti così per l'esercizio come per le costruzioni, saranno studiati con ogni cura e sottoposti nel più breve tempo agli alti Consigli che li devono, a termini della legge, esaminare.

E, concludendo, affermo, o signori Senatori, che questa legge produrrà, a nostro giudizio, buoni effetti, ma a patto, per altro, che da ambe le parti, e soprattutto da parte del Governo, venga eseguita con un alto concetto di equità, con molta fermezza, e con molta temperanza. A questo patto noi potremo avere finalmente uno stabile ordinamento delle ferrovie. L'esperienza dirà poi se e quali miglioramenti si dovranno apportare all'ordinamento da noi proposto; e l'avvenire più lontano dimostrerà, se questo ordinamento dovrà rimanere saldo sulle attuali sue basi, o piegare verso le Società conces-

sionarie, ove le condizioni si facciano diverse da quelle che oggi sono; o se invece l'esercizio essere affidato alle cure dirette dello Stato.

Per ora, come uomini di Stato, noi crediamo che nessun'altra soluzione si possa dare migliore di questa. Tale è la nostra persuasione e con questa ci siamo presentati sicuri al giudizio del Senato.

(Bene! Bravissimo! Molti Senatori vanno a stringere la mano all'oratore).

PRESIDENTE. Stante l'ora tarda, la seduta è rinviata a domani alle ore due pomeridiane 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 dall'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 regio esercito;

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

Modificazioni alle leggi per l'istruzione superiore del Regno.

La seduta è sciolta (ore 6 e 35 pom.).