

C.

TORNATA DEL 25 LUGLIO 1896

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — *Discutesi il progetto di legge: Abolizione del dazio d'uscita dello zolfo e variazioni della tariffa doganale (n. 217) — Nella discussione generale parlano i senatori: Inghilleri, Guarneri, Todaro, Di Camporeale, Majorana-Calatabiano relatore, Finali, il ministro delle finanze ed il presidente del Consiglio — Senza discussione si approvano gli articoli del progetto di legge che viene votato subito a scrutinio segreto — Discutesi il progetto di legge: Inchiesta sull'esercizio ferroviario (n. 208) — Parlano nella discussione generale i senatori: Vitelleschi, Sormani-Moretti e Majorana-Calatabiano — Il presidente propone, ed il Senato approva, di tener seduta domani, domenica, e rinviarsi quindi il seguito della discussione — Il presidente proclama il risultato della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge sull'abolizione del dazio d'uscita dello zolfo, che risulta approvato.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 40.

Sono presenti tutti i ministri.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

Discussione del progetto di legge: « Abolizione del dazio d'uscita dello zolfo e variazioni della tariffa doganale » (N. 217).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Abolizione del dazio d'uscita dello zolfo e variazioni della tariffa doganale.

Prego si dia lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge: (V. Stampato n. 217).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onor. senatore Inghilleri.

Senatore INGHILLERI. Ho domandato la parola per fare una semplice raccomandazione al Governo.

Il disegno di legge che è sottoposto all'approvazione del Senato è un provvedimento di molta importanza, ed arrecherà una grande utilità alla industria zolfifera di Sicilia. Questo provvedimento fu da me caldeggiato parecchi anni addietro innanzi al Consiglio superiore del commercio, osteggiato però, non so per quali motivi, dai produttori dell'isola è oggi invocato anche dagli stessi produttori come un beneficio.

Il provvedimento giunge in ritardo, ma è proprio il caso di dire meglio tardi che mai. Però questo provvedimento isolato, è mia convinzione, porterà scarsi frutti; imperocchè bisogna considerare che molti sono i guai che tormentano l'industria zolfifera in Sicilia; però vi sono due ostacoli, che forse è in nostro potere di rimuovere; ostacoli i quali hanno rapporto coll'attuale condizione dell'industria e coll'attuale sistema tributario. In quanto al primo ostacolo è noto a tutti come sia irrazionale l'esercizio di quest'industria mineraria in Sicilia; e per insufficienza di capitali, e per insufficienza di cognizioni tecniche applicate

all'industria. Molto frazionata, direi frastagliata, è la proprietà mineraria, tanto che si credette di provvedervi con una legge ordinatrice della costituzione del campo minerario e del consorzio obbligatorio, provvedimento che, a mio modo di vedere, non darà grande risultato; nullo il credito minerario, elevatissimi gl'interessi, uno sciame d'intermediari aggiunge disordine nello sviluppo della industria, e il disordine spessissimo porge aiuto, e direi anzi incentivo alla disonesta speculazione della compra e vendita allo scoperto. A tutti questi guai il Governo con provvedimenti diretti, con diretta ingerenza non ha possibilità di provvedere.

Occorrono capitali, è necessario che si svincoli, che si spastoi questa industria, che si renda lesta, sollecita, spigliata l'andatura del commercio degli zolfi. Ma a questo solo può provvedere una Società con capitali idonei; una Società la quale sappia disciplinare quest'industria, una Società che sappia, con le forme contrattuali, porre un limite ragionevole alla sconfinata produzione.

Però il capitale, o straniero o nazionale, è troppo timido, direi anzi è pauroso ad intervenire per fecondare le nostre industrie, e diciamo la verità, il capitale ha paura del nostro sistema fiscale.

Ecco il secondo ostacolo.

Il sistema tributario in rapporto all'industria mineraria è il più vessatorio che ci sia, perchè l'agente delle tasse fin dal primo momento in cui sorge l'industria ed in tutti i movimenti del commercio, fino all'ultimo momento in cui la merce va fuori, l'accompagna sempre. Comincia col tributo sui terreni, che comprende non solo l'estimo della superficie, ma anche la potenza produttiva del sottosuolo; prosegue con la concessione del diritto di estrarre, la quale è sottoposta a tasse di registro, perchè questa concessione importa vendita, secondo i pronunziati della giurisprudenza. Quindi si applica la tassa di registro nella misura del 4.80 per cento, più i decimi di guerra.

E queste due tasse è giusto che continuino ad essere applicate, perchè esse in sostanza non colpiscono l'industria nel suo movimento ma colpiscono l'industria nella sua origine.

Però vi sono le tasse ulteriori che accompagnano tutti i movimenti di questa industria, per modo che si può dire che proprio ad ogni

più sospinto colui il quale fa il commercio dello zolfo ha la compagnia dell'agente delle tasse.

Le vendite, il negozio che si fa, soggiacciono a tassa di registro con la giunta di tutte le tasse che colpiscono i redditi degli spedizionieri dei commercianti, dei sotto-spedizionieri, dei magazzinieri e via dicendo.

Ora il giorno in cui si costituisce una Società, essa vivrebbe una vita difficile e stentata se questa Società in tutti i suoi movimenti, in tutte le sue funzioni, dovesse avere la compagnia dell'agente delle tasse, specialmente in rapporto all'accertamento delle tasse che è l'operazione più vessatoria del nostro sistema tributario.

È impossibile che una Società la quale si costituisce con l'intento di comprare tutto il deposito dello zolfo giacente nei magazzini, che debba fare questa compera da centinaia e centinaia di produttori, possa pensare al modo di andare pagando queste tasse, che sono minime in sostanza, ma che sono proprio un vero tormento per una Società bene organizzata la quale voglia camminare sollecitamente.

Ora il Governo nel suo progetto ministeriale aveva presentato un disegno di legge organico, dico organico, perchè è mia convinzione che se si abolisce soltanto il dazio di uscita, la crisi permane invariata. Così si produrrà una perdita all'erario dello Stato di 3 milioni e quattrocentomila lire, senza arrecare un grande ausilio allo svolgimento dell'industria mineraria, perchè il Governo non ha modo di disciplinare la industria, di limitare la produzione in giusti confini, potendo ciò essere opera soltanto o dei produttori stessi, o di una Società che con le forme contrattuali induca i produttori a limitare la produzione.

Dunque il Governo aveva presentato un disegno di legge organico perchè aboliva il dazio di uscita e senza esercitare alcuna diretta ingerenza nell'industria privata trovava il modo di spianar la via alla costituzione delle Società le quali avrebbero trovato il modo di svegliare quest'industria semispenta e ridarle un po' di vita, ridarle un po' d'assetto, un ordinamento un po' stabile.

Si parla di deviazione dalle leggi.

Oh! delle deviazioni se ne fanno soventi; io ricordo un progetto di legge che per me sarà

il ben venuto, ed io l'approverò con tutto l'animo mio, il progetto di legge che riguarda il porto di Genova, e ch'è una deviazione di legge, ma deviazione di legge che è imposta dalla necessità non solo, ma dal bisogno che si ha che quel porto conservi la propria importanza, l'importanza veramente nazionale.

Orbene, se si fosse in tempo più opportuno, avrei più lungamente dimostrato la necessità di tale deviazione, quando si tratta di un'industria così importante che riguarda una regione che ha attinenza e rapporto con più di 20,000 operai, quando in sostanza non si abbandona alcuna tassa perchè non si fa altro che operare un calcolo presuntivo approssimativo di quel che le varie e innumeri tasse renderebbero all'erario e sostituirle con una tassa fissa equivalente.

Ed io credo che se al Ministero di finanza si fanno bene i conti, il fisco non perderà, perchè se io mal non ricordo, le statistiche dell'anno scorso, o di due anni addietro, davano il risultato dell'esportazione all'estero di 300,000 tannellate, di modo che fissando la tassa ad una lira in rapporto a quelle che si abbandonano, l'erario avrebbe una somma di 300,000 franchi all'anno.

Ora se il Ministero delle finanze fa un po' di conto, troverà che le tasse per le vendite non possono dare che pochissimo, 40, o 50, o 60,000 franchi, e naturalmente tutte le altre tasse messe insieme 200,000 franchi, che cosa rappresenterebbero? Le tasse che colpiscono i redditi degli spedizionieri e magazzinieri ed il reddito che potrebbe avere questa Società come risultato delle sue operazioni, dunque io credo che in sostanza con l'articolo secondo che era un complemento vero della legge, non si faceva un gettito di tasse, ma si surrogava una tassa ad una infinità di tasse che costituiscono un vero ostacolo al movimento del commercio del paese.

Ora io domando: qual'è in proposito il pensiero del Governo? Il pensiero del Governo è d'abbandonare completamente il concetto, se non la forma, dell'articolo secondo, e se il Governo abbandona l'articolo secondo del suo progetto, non ha la convinzione che si gettano via 3,400,000 franchi perchè questo progetto di legge ha una grande importanza, unicamente se si ripristina, con provvedimenti amministra-

tivi, il concetto dominante dell'art. 2 per venire in aiuto alla industria zolfifera col rimuovere tutti gli ostacoli al movimento del commercio dello zolfo?

Crede il Governo di potere con provvedimenti amministrativi ripristinare le disposizioni dell'art. 2? E in ogni modo se si ha la convinzione che, perchè questo progetto di legge produca tutti i suoi effetti utili, sia necessario che tale disposizione riviva, crede il Governo quasi *iure necessitatis* provvedere?

Son queste le domande che io faccio con una viva raccomandazione, che, approvato questo disegno di legge alla unanimità, o alla quasi unanimità, lo si completi organicamente, ripristinando con quei provvedimenti, che si reputeranno i più acconci, il concetto dell'art. 2 del progetto di legge ministeriale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor senatore Guarneri.

Senatore GUARNERI. Io mi associo all'opinione emessa dal senatore Inghilleri, e prendo la parola solo per chiedere una spiegazione all'onorevole presidente del Consiglio.

Non ripeterò ciò che già si è detto, ma accennerò ad un ordine di idee un po' differente. Nel suo schema originario questa legge aveva due parti, che miravano all'unico scopo di sollevare l'industria mineraria siciliana.

La prima parte riguardava l'abolizione del dazio di estrazione degli zolfi con l'equipollente di altre imposizioni, per riempire il vuoto che quella abolizione avrebbe prodotto nella finanza dello Stato.

Con la seconda parte si iniziava un sistema di riforma dei tributi, che gravano in Sicilia la produzione e l'industria degli zolfi. Questa seconda parte era compresa nell'articolo 2 dall'originario progetto di legge.

Or è d'uopo che il Senato non ignori, che la materia zolfo in Sicilia è gravata da una serie ben numerosa e grave di imposte.

La prima è quella, che il Senato conosce appunto perchè gli si propone la sua abolizione, cioè il dazio d'uscita alla sua estrazione dal regno. Ma ve ne sono almeno ben altre quattro. La seconda è quella che grava sulle miniere come proprietà fondiaria. Ed è logico che ci sia, perchè le zolfare sono appunto un immobile. Ma è d'uopo che il Senato conosca, che per il decreto regio del 1883 quella proprietà

immobiliare va soggetta ad una revisione biennale del suo catasto. E si comprende quanto sia gravoso questo sistema pei proprietari e coltivatori delle miniere; giacchè ad ogni biennio si rinnova la scena della investigazione degli agenti fiscali, che scrutinano i redditi di ogni singola miniera.

Nè ciò basta, vi ha una terza imposta che grava sui contratti d'affitto, nella ragione del 4.80 per cento; giacchè, in antitesi delle disposizioni del Codice che assimilano i prodotti estratti o raccolti dalla terra a mobili e li definisce tali, si è ritenuto che i prodotti delle zolfare, non ostante che siano estratti dalle loro viscere, pure costituiscano un immobile.

Mentre la detta legge non distingue se quei prodotti diventati mobili, siano prodotti rinnovabili o irrinovabili della terra, pure si è ritenuto che quelli estratti dalle miniere appunto perchè non possono rinnovarsi come quelli delle piante e degli alberi, conservino per ciò la loro natura immobiliare, e di conseguenza si è loro imposta la tassa di mutazione sui valori immobiliari, cioè del 4.80 per cento; sicchè quei contratti d'affitto diventano contratti ibridi. Infatti mentre nei rapporti civili tra i paciscenti sono ritenuti veri contratti di gabella, a riguardo poi dell'interesse del fisco diventano contratti di vendita di valori immobiliari.

Ed è questa una terza tassa purtroppo onerosa, che pesa sulla coltivazione delle miniere.

Havvene anche una quarta, ed è quella che si riscuote sui contratti di vendita degli zolfi, i quali vanno soggetti ad una tassa di 50 centesimi sul loro valore, alla quale aggiunto il doppio decimo di guerra, si eleva a 60 centesimi sul valore della merce venduta.

E finalmente havvene una quinta, che è la tassa di ricchezza mobile che si riscuote dai coltivatori delle miniere, dagli speculatori, dai trafficanti, dai mediatori, dai magazzinieri e da tutta la lunga schiera di coloro che hanno una funzione qualunque nell'industria mineraria.

Tutto questo era tollerabile quando quest'industria era florida. Allora gli alti prezzi coprivano tutto. Ma oggi tutto quest'aggravio di tasse è divenuto insopportabile, ora che l'industria è agonizzante, che i prezzi sono avviliti e non raggiungono neppure il terzo di quello che erano una volta.

Il Governo comprese tutto ciò, e nel suo schema primitivo di legge prese l'iniziativa di una riforma di questo gravoso ed incessante sistema di balzelli; però non di una riforma completa e radicale, giacchè sarebbe stato grave l'onere che nè sarebbe derivato al bilancio dello Stato, se avesse rimaneggiato tutte le imposte.

Infatti non toccò l'imposta prediale, malgrado il rinnovo biennale del catasto; e conservò benanco l'imposta del 4.80 per cento sui contratti d'affitto; cioè lasciò intatti i due principali dazi sulla produzione degli zolfi; toccò solo le altre due minori imposte, quella cioè dei 60 centesimi sui contratti di vendita degli zolfi, come pure l'altra di ricchezza mobile sovraccennata, sostituendovi una tassa non grave sull'estrazione dello zolfo. Era ciò sancito dall'art. 2 del primitivo progetto di legge.

Però all'ultimo momento il Governo ha creduto di *sospendere* il detto art. 2, che pure era parte integrante del suo progetto, arrestando così l'attuazione dell'accennata riforma.

Tutto questo è stato grave: io quando sono partito dalla mia isola, ho lasciata una viva agitazione, prodotta dalla voce corsa che il Governo avesse sospesa l'approvazione del detto articolo 2.

E se quell'agitazione fosse stata nella classe dei produttori di zolfi, forse non me ne sarei tanto preoccupato. Ma quell'agitazione si è prodotta in quella classe che vive ed ha il pane giornaliero nella industria mineraria.

Io non so se quell'allarme sia cessato; o al contrario se quell'agitazione sia continuata e cresciuta; mi auguro che sia cessata. Però il Governo potrà darci esatte notizie su ciò.

Ma dinanzi a questo movimento ed a questa agitazione non solo della pubblica opinione, ma benanco della classe lavoratrice, io credo che il Governo farebbe bene a ritornare sul tema di quell'articolo secondo, restato in sospeso, e riprendesse di nuovo l'iniziativa di quella leggiera riforma tributaria sulla industria dei zolfi. Ed è per questo che io mi dirigo all'onorevole presidente del Consiglio, per concludere come l'egregio preopinante, cioè invitandolo a far conoscere se il Governo con quella frase così vaga ed indeterminata di *sospensione* del cennato articolo 2, intendesse di abbandonare completamente la cennata riforma, oppure se

egli credesse opportuno provvedere in quel modo, che reputa, nella sua saggezza, migliore.

Non m'intrattengo dell'altra parte, che riguarda gli incoraggiamenti alla costituzione di Società per la coltivazione di miniere, o altro, pur riconoscendone l'alta importanza, giacchè bisogna incoraggiare i nostri ed i capitalisti stranieri, ed attirarli a quella speculazione alla quale altra fiata si sono impiegati.

Infatti sono stati capitali inglesi e francesi quelli che precipuamente si sono dati a coltivare le nostre miniere, e vi hanno applicato metodi razionali e potenti macchine per la loro esplotazione.

E se havvi a sperare per l'avvenire di quest'industria in Sicilia, ciò è appunto coll'attirarvi i capitalisti nostri, e più d'ogni altro gli stranieri, onde fecondare quella che è ricchezza della Sicilia non solo, ma è ricchezza d'Italia.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Ben disse l'onorevole Inghilleri, il progetto quale era stato presentato dal Ministero rispondeva a varie esigenze; e l'art. 2 era una parte organica della legge. Però bisogna considerare che l'art. 2 mentre riguardava gli zolffi, era l'inizio di un tentativo di riforme più larghe, imperocchè era intento del Governo, di trovare una via acciocchè il capitale straniero potesse venire in Italia pagando le tasse, ma essendo sicuro di quello che pagasse senza timore d'ulteriore aggravio e senza timore di disputa cogli agenti fiscali; cose che ad industriali capitalisti riesce molesto. Le condizioni della Camera, l'urgenza di fare approvare il progetto di legge, indussero il Governo a sospendere temporaneamente l'articolo 2 proponendosi di poterlo poi integrare alla riapertura dei lavori parlamentari, avendo il Governo assunto anche l'impegno di provvedere a qualche istituzione di previdenza che possa venire in aiuto della classe dei lavoratori degli zolffi.

Però il calcolo fatto dall'onorevole senatore Inghilleri è perfettamente esatto, anzi io dico che è al disotto del vero. Io proponendo quell'articolo intendeva, innanzi tutto, di fare cosa molto utile per il fisco.

Dunque alle tasse di cui ha parlato l'onorevole Guarneri, ve n'è d'aggiungere ancora una;

veramente la più piccola di tutte, ma che nel lungo elenco da lui fatto egli ha obliato, ed è la tassa di regalia, delle miniere.

Chiunque vuol coltivare una miniera che ancora non sia in coltivazione deve pagare un diritto di regalia.

Ora coll'art. 2 era mantenuta la tassa fondiaria, la quale poi si converte in una vera tassa di ricchezza mobile, perchè non è tassa fissa; ma è una tassa rivedibile ogni biennio, quindi ha vero carattere di ricchezza mobile, se non che si applica sotto forma di fondiaria perchè, come diceva l'onor. Guarneri, cade sopra un immobile.

Resta ugualmente la tassa di trasferimento, anch'essa commisurata al 4.80 cioè come trasferimento d'immobili; perocchè la materia che si scava si ritiene come trasmissione d'immobili, e non potrà più riprodursi. Viceversa si intendeva di sottrarre la produzione ed il commercio degli zolffi da tutte le tasse di ricchezza mobile e registro, che potevano cadere su costituzioni di Società, su contratto a scadenza fatta coi produttori e su contratti di depositi, come erano altresì escluse tutte le tasse che potevano imporre i municipi; di esercizio, di transito e d'altro.

Ora da un diligente calcolo fatto, le tasse che si sopprimevano raggiungevano le 40,000 lire. Questo è risultato da un'analisi diligente fatta nel Ministero delle finanze; la tassa che si creava invece era non di 40,000 ma di circa 400,000 lire. Infatti, se è esatto il calcolo fatto dall'onor. Inghilleri di una media di 300,000 tonnellate all'anno di zolfo esportato, siccome la nuova tassa oltre lo zolfo esportato all'estero colpiva anche quello spedito all'interno della penisola (che non è una piccola quantità) e si poteva contare su un ricavo di circa 400,000 lire, si dirà: ma come è possibile che capitalisti, intraprendenti, commercianti, ecc. accettassero 400,000 lire di tassa invece di 40,000?

La ragione l'ha detta anche l'onor. Inghilleri. Tutta questa gente, che vuol fare con rapidità le proprie operazioni, e vuol sapere con certezza quello che deve pagare, era contenta di pagare un diritto fisso, e non avere da fare col fisco.

Si aggiunga poi che essendo già il dazio di 10 lire la tonnellata, entrato quasi nelle abitu-

dini del commercio, la tassa di 1 lira si con-
fondeva nel prezzo senza variarlo.

Il Governo aveva presentato questo art. 2 per favorire vigorosamente l'industria degli zolfi, e procurare all'erario un beneficio di 360,000 lire.

Voleva poi fare un esperimento, giacchè quello che si faceva ora per gli zolfi si sarebbe poi potuto fare per altre industrie nelle stesse condizioni.

Infatti abbiamo già nelle legislazioni recenti di alcuni paesi l'esempio della franchigia per un certo tempo delle industrie nuove. Era qui proprio il caso di un reddito nuovo, che si andava a creare; giacchè per effetto dell'abolizione del dazio di uscita sugli zolfi si creava un tale sviluppo al commercio di questa materia da poterla quasi ritenere una nuova industria.

Però, come diceva, se le condizioni della Camera e l'inoltrata stagione non hanno permesso di fare accogliere questo concetto; il Governo in breve ha intenzione d'integrarlo.

Quanto ai provvedimenti urgenti, e d'ordine politico, che possono essere adottati per soddisfare ai desiderî degli onorevoli senatori Inghillieri e Guarneri risponderà il presidente del Consiglio, il quale, a nome del Governo, dirà quali saranno i criterî che il Governo seguirà per provvedere alle presenti urgenze.

DI RUDINI, *presidente del Consiglio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI RUDINI, *presidente del Consiglio*. Per rispondere completamente all'onorevole senatore Guarneri, aggiungerò alcune poche considerazioni a quelle esposte dal mio collega delle finanze, e farò alcune dichiarazioni che credo, in questo momento, di una grande opportunità politica.

Il Governo del Re propose nell'altro ramo del Parlamento il disegno di legge, nei termini e con gli intendimenti indicati dal mio collega delle finanze.

Questo disegno di legge, così come era stato presentato di pura iniziativa del Governo del Re, senza alcun accordo con chicchessia, e molto meno con gli interessati, questo disegno di legge provocò un movimento economico notevolissimo, il quale si fondava, non solamente sulla speranza possibile della abolizione del

dazio di uscita sullo zolfo, ma altresì sopra i benefizi sperati per l'applicazione dell'art. 2 del disegno di legge, del quale vi hanno intrattenuto gli onor. senatori Inghillieri e Guarneri.

Sa il Senato come e perchè la discussione di questo art. 2 fu sospesa nell'altro ramo del Parlamento.

Il Governo ne sospese la discussione soprattutto per il modo col quale quell'art. 2 era formulato, perchè esso lasciava quasi intendere che si volessero fare alcune speciali e particolari concessioni alla Sicilia, cioè alcune esenzioni d'imposta, la qual cosa, evidentemente, doveva suscitare delle obiezioni e delle ostilità.

Questa fu la ragione, per la quale la legge fu sospesa nell'intendimento, cioè, di darle una forma migliore, nell'intendimento, soprattutto, di ben dimostrare come si voleva sostituire alla lunga serie di tasse dirette indicate dall'onorevole senatore Guarneri, una tassa che servisse quasi come l'abbonamento di tutte le tasse indirette che pure rimanevano in vigore. Pareva a me che non vi fossero gravi inconvenienti a sospendere l'esame di tale questione; ma mi sono sbagliato, perchè si è, in questi giorni, manifestata un'agitazione vivissima non tanto nei grossi centri, quanto nei piccoli centri dell'Isola, nei centri più direttamente interessati all'industria estrattiva dello zolfo, e specialmente da parte degli operai delle miniere, i quali conoscono l'economia politica meglio di molti professori e sanno perfettamente che l'abolizione della tassa di uscita significa rialzo della mano d'opera e accrescimento di lavoro.

D'onde proviene quest'agitazione? L'agitazione proviene da questo fatto, che molti e molti contratti si sono stipulati in questi ultimi tempi, nei quali è inclusa la clausola che essi debbano risolversi da loro qualora il disegno di legge, presentato alla Camera, non fosse stato approvato in tutta la sua integrità, sicchè la sospensione dell'articolo 2 può condurre alla risoluzione di molti contratti che sono stati fatti tra produttori e commercianti, in forza dei quali si è costituita o sta per costituirsi una grande Società anglo-italiana, la quale intende provvedere all'esportazione dei zolfi.

Il timore, del resto molto fondato, che tutti questi contratti si possano risolvere, che questa Società possa sciogliersi, prima ancora che essa

sia definitivamente costituita, questo timore ha prodotto una gravissima agitazione.

Io ho qui una massa di telegrammi spediti, e dalle autorità pubbliche di Sicilia e da presidenti delle Camere di commercio e da privati cittadini, e da associazioni, i quali reclamano urgenti provvedimenti, acciocchè non avvenga il male che si paventa e che, certamente, lascierebbe senza effetto immediato l'abolizione del dazio di uscita.

Se noi non fossimo giunti al termine dei nostri lavori parlamentari, il rimedio sarebbe facile, poichè io potrei, senz'altro, proporvi un nuovo articolo secondo, riveduto e corretto, il quale potrebbe provvedere agli interessi della industria zolfifera in Sicilia, e schivare le censure che la primitiva proposta del Governo aveva avuto nell'altro ramo del Parlamento.

Questo nuovo articolo secondo, approvato dal Senato del Regno, sarebbe, io non ne dubito, approvato anche dall'altro ramo del Parlamento; ma, al punto in cui siamo, se io proponessi al Senato del Regno d'introdurre questo secondo articolo riformato, si avrebbe soltanto l'effetto di ritardare indefinitamente l'abolizione del dazio di uscita sugli zolfi, di provocare una crisi politica ed economica veramente stridente, veramente pericolosa anche per l'ordine pubblico. Io, quindi, debbo pregare il Senato di votare la legge così com'è venuta dall'altro ramo del Parlamento. Ma, mentre fo questa preghiera, aggiungo alcune franche dichiarazioni che spero riusciranno a soddisfare tanto i desideri dell'onorevole Inghilleri quanto quelli dell'onorevole Guarneri.

La mia dichiarazione è questa: io credo che si possa e si debba, con provvedimenti amministrativi, approvati per decreto reale, stabilire un vero abbonamento delle tasse dirette, convertendole in una piccola tassa fissa sullo zolfo esportato.

Credo che questo provvedimento può essere applicato mercè speciale convenzione da farsi non solamente con la Società anglo-sicula, della quale ho discorso dianzi, ma con qualunque altra Società, con qualunque altra personalità, con qualsiasi altro commerciante che si proponga l'esportazione degli zolfi. Io non credo che questo sia contrario ai principî stabiliti dalla nostra legislazione; ma, ad ogni modo, il Governo è deciso ad assumere qualsiasi re-

sponsabilità, pur di evitare un grave pericolo per l'ordine pubblico, e pur di difendere le entrate del pubblico erario. E dico difendere le entrate del pubblico erario, perchè, nei provvedimenti che ho abbozzato, non vi sarebbe certamente danno per la finanza non solo, ma vi sarebbe un beneficio sicuro. Io ho voluto fare queste dichiarazioni perchè mi pareva opportuno di prevenire, con questa dichiarazione medesima, le agitazioni che possono diventare pericolose, delle quali già v'è stato qualche sintomo e che potrebbero ingigantire.

Io voglio sperare che queste dichiarazioni, fatte innanzi al Senato del Regno, mi procureranno non soltanto l'adesione degli onorevoli senatori Inghilleri e Guarneri, ma mi procureranno altresì l'adesione del Senato, e saranno valide ad impedire che la Sicilia non ritragga immediatamente tutti quei benefizi ai quali essa ha diritto per effetto dell'abolizione del dazio d'uscita sugli zolfi.

Io spero, adunque, che il Senato vorrà prendere atto di queste mie dichiarazioni, e spero che esse avranno l'effetto desiderato, cioè quello di giovare all'isola di Sicilia, che noi tutti sinceramente amiamo.

Senatore GUARNERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GUARNERI. Io non posso non dichiarare che resto, *per ora*, soddisfatto delle dichiarazioni dell'egregio ministro delle finanze e dell'onorevole presidente del Consiglio dei ministri. Però dico, *per ora*, perchè anche a costo di essere detto insaziabile nei miei desideri, ardisco spingermi oltre.

Il Senato ha inteso come il povero zolfo della Sicilia era ed è sottoposto ad un vero schiacciante sistema di numerosi tributi, e che desso sia come il paesano sotto il vecchio regime feudale, cioè *taillable et corvéable à merci*, cioè tassabile da tutti i lati ed in tutti i modi, ed è per questo che io prego l'onorevole ministro delle finanze, che, cogliendo l'occasione del vantaggio al quale egli accennava di una possibile maggior gittata, volesse por mente e studiare con amore il regime tributario che pesa sulla industria degli zolfi in Sicilia, e sostituire al fiscalismo che la governa una finanza equa, una finanza giusta; poichè credo che debba essere il dovere e l'orgoglio di un mi-

nistro di finanza d'Italia quello di iniziare una volta appo noi la *giustizia nella finanza*.

Senatore TODARO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore TODARO. Io prendo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, vale a dire che il beneficio della tassa sia esteso non solo alla Società anglo-sicula, ma a qualunque altra Società che verrà a costituirsi, e ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio di queste dichiarazioni e dell'amore che dimostra in questo progetto di legge per la nostra isola.

DI RUDINI, *presidente del Consiglio*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI RUDINI, *presidente del Consiglio*. Evidentemente, se qualche provvedimento sarà preso, come si dovrà necessariamente fare dal Governo del Re, non potrà essere particolare, individuale, direi quasi, per la Società anglo-sicula, ma dev'essere un provvedimento fatto principalmente per la Società anglo-sicula, e che possa essere esteso a chiunque si trovi in quelle condizioni.

Senatore TODARO. E perciò ho preso atto.

DI RUDINI, *presidente del Consiglio*. Aggiungerò poi al senatore Guarneri che il Governo non crede di avere adempito completamente al debito suo rispetto all'industria degli zolfi, e mi sarà grato in avvenire di ripetere, meritandola, la frase dell'onorevole Guarneri, che cioè io desidero di introdurre la giustizia nella finanza.

Senatore INGHILLERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore INGHILLERI. Devo ringraziare l'onorevole ministro delle finanze ed il presidente del Consiglio delle spiegazioni date, e mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni fatte dal presidente del Consiglio.

Senatore DI CAMPOREALE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DI CAMPOREALE. Anche io ho udito con vera soddisfazione le dichiarazioni del presidente del Consiglio in ordine ai provvedimenti che il Governo intende prendere in via amministrativa, per allontanare la possibilità del grave disagio economico che sarebbe indubbiamente prodotto, qualora le speranze fatte concepire dal

disegno di legge, quale era stato proposto nell'altro ramo del Parlamento, venissero meno.

Le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio mi paiono al riguardo molto soddisfacenti; egli ci ha detto che senza nessun sacrificio dell'erario, crede di potere per via di abbuonamento di tasse di raggiungere quello scopo medesimo che l'articolo 2 dell'originario progetto di legge tendeva ad assicurare all'industria degli zolfi.

Di queste dichiarazioni, le quali avranno una grandissima eco nell'isola, e che, io credo e spero, varranno a calmare la grave agitazione che già si è manifestata, e che minacciava di diventare pericolosa, io credo sarebbe bene che il Senato prendesse atto in modo formale. Onde è che io spero che il Senato vorrà accogliere un mio ordine del giorno, col quale si prende atto delle dichiarazioni del presidente del Consiglio, ordine del giorno che io mi permetto mandare al banco della Presidenza.

PRESIDENTE. Ne ha già proposto uno nello stesso senso il senatore Guarneri.

Senatore DI CAMPOREALE. Io non lo sapevo, né lo potevo sapere. Mi associo allora a quello del senatore Guarneri.

PRESIDENTE. Il signor senatore Guarneri propone un ordine del giorno del tenore seguente:

« Il Senato prende atto delle dichiarazioni del presidente del Consiglio dei ministri, e passa alla discussione degli articoli ».

A questo ordine del giorno si associa il signor senatore Di Camporeale.

Ha facoltà di parlare il signor relatore.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Riservando la parola al presidente della Commissione permanente di finanze, per ciò che riguarda l'ordine del giorno proposto dal senatore Guarneri, farò qualche considerazione in armonia ai concetti espressi nella relazione, che è sotto gli occhi degli onorevoli colleghi, presentata dalla nostra Commissione.

La discussione odierna ha messo in chiaro un punto, accennato nella relazione in modo fugacissimo, ed è questo: l'industria zolfifera, specie nella Sicilia, è gravata da un sistema fiscale, che, per la specialità dell'obbietto su cui pesa, riesce enormemente oneroso. Si sono volute applicare al regime minerario tutte quante le disposizioni tributarie che riguardano

la proprietà terriera, agricola, industriale: il che, secondo me, in più punti, è un errore.

In pratica poi la esagerazione di cotesto sistema riesce esiziale; ed è stata posta in rilievo in questa tornata dagli onorevoli Inghilleri e Guarneri. Laonde, per mera e stretta giustizia, indipendentemente da qualsiasi odierno progetto, si sarebbe, da tempo, dovuta rivedere tutta quanta la legislazione fiscale nei riguardi allo zolfo.

Ma al fatto di cotesto insoddisfatto bisogno e dovere nelle condizioni normali - il che è male - si deve aggiungere che si è in gravissima e prolungata contingenza di crisi in tutte le industrie sugli zolfi in Sicilia: crisi che non danneggia soltanto la proprietà, l'impresa e il lavoro, rispetto agli zolfi, ma danneggia sostanzialmente il fisco medesimo, non già nella materia tassata, cioè, dello zolfo, nella quale agisce più da prenditore o conquistatore, che da semplice tassatore; ma in tutta quanta la materia dei tributi, la cui entrata non può non progressivamente degradare, se è fuori dubbio che, con vertiginoso incremento, degradano le condizioni economiche dei contribuenti.

Indi la necessità di un rimedio pronto e straordinario. E bene si era apposto il Governo colla proposta del secondo articolo, del quale non accolgo che l'idea, non già la formola. E qui prendo atto di una dichiarazione dell'onorevole presidente del Consiglio, che, cioè, colla proposta del secondo articolo, per quanto le parole non esattamente ne rispecchiassero il pensiero, non si mirava al favore di questa o quell'associazione industriale, presente o futura, ma a tutte indistintamente, nè si escludeva alcun privato imprenditore od esercente.

E, circa alle esenzioni, non trattavasi che di determinare l'equivalenza approssimativa di una tassa da sostituire ad un insieme di tasse o di imposte, che transitoriamente, e per determinato periodo, si eliminavano.

Nella nostra relazione era stato già rilevato: vi era qualche vizio di redazione nell'articolo secondo; e mi piace, ripeto, prendere atto della dichiarazione del presidente del Consiglio, che nel nuovo provvedimento, qualunque possa essere la forma ed il modo onde lo si svolgerà, ogni equivoco sarà bandito.

Devo soggiungere in ultimo che se, come ha detto l'onorevole ministro delle finanze, il ten-

tativo che vuolsi applicare alle industrie zolfifere siciliane, è un primo passo inteso a migliorare il sistema fiscale in relazione all'industria in genere, io mi felicito con lui. Veramente, per quanto si faccia - salva la giustificazione in dipendenza del carattere di urgente necessità, attese le dure condizioni straordinarie in cui versa la Sicilia - quanto vuolsi a questa applicare non mancherà di apparire quale privilegio, comechè, ad un tempo, sia una necessaria abilitazione perchè una grande industria, con detrimento universale, non perisca.

Ora, se il medesimo concetto, di cui si attende il saggio in Sicilia, o altro da meglio ponderare, si potesse trovar modo di applicare ad altre industrie e per tutta quanta l'Italia, torno a dire, io ne feliciterei il Governo.

Con questa dichiarazione, e salvo ciò che, per quanto ha tratto all'ordine del giorno presentato dagli onorevoli colleghi, sarà per dire il presidente della Commissione permanente di finanze, io appoggio l'idea manifestata in questa tornata dagli onorevoli preopinanti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor senatore FINALI, presidente della Commissione permanente di finanze.

Senatore FINALI, *presidente della Commissione permanente di finanze*. Io ho chiesta la parola quando l'onor. Guarneri ha proposto il suo ordine del giorno; col quale si prende atto di certe dichiarazioni fatte dall'onor. presidente del Consiglio.

Quelle dichiarazioni, che forse ho compreso male, e basterà una breve dichiarazione del presidente del Consiglio perchè io mi acquieti, m'avevano fatto un'impressione di molta gravità.

Io non approvo che in materia d'imposta e di tassa si provvegga per decreto reale; ma sarebbe sotto un certo aspetto anche più deplorevole, che vi fosse una specie di tacito o palese consenso a siffatto procedimento per parte di uno o dell'altro ramo del Parlamento.

In materia di tributi si deve provvedere essenzialmente e sempre per legge.

Se v'era una disposizione di legge avanti all'altro ramo del Parlamento, e questo non l'ha approvata, tanto meno può quella disposizione venir fuori sotto forma di decreto reale.

Quindi io credo di non aver capito bene le dichiarazioni fatte dal presidente del Consiglio,

perchè nell'art. 2, che fu soppresso, e di cui si fa cenno nella relazione, si parlava di molte tasse, vi si parlava di tassa d'affari come di tasse dirette, fra le quali è la tassa su i redditi di ricchezza mobile.

Ora io non capisco come per decreto reale si possa esentare da una tassa generale su tutti i redditi, il reddito d'una industria o commercio speciale; o anche stabilire una forma di abbonamento, il quale non è consentito da alcuna delle nostre leggi; tutto al più alcune delle nostre leggi speciali, consentono l'abbonamento per le tasse di bollo, non mai per le tasse dirette.

Sentii dire, ed anche lessi, ma badate questa degli zolfi è un'industria che va male, quindi non deve pagare tasse.

È una teoria questa la quale si potrebbe applicare a questa o quella industria in tutta la superficie del Regno.

Ma la tassa di ricchezza mobile, che è una tassa diretta, non si applica già sul capitale, sibbene sul reddito; se non vi è reddito non si paga tassa. Quindi l'argomento che dice: voi non potete colpire quest'industria, questo commercio, perchè non è produttivo (prima di tutto di ciò dubito forte e in fatto e in diritto) ho pronta la risposta: ma se non è produttivo non pagherà niente, perchè *a priori* non si mettono le tasse di ricchezza mobile...

Voci: Teoria, teoria.

Senatore FINALI ...Tutte le leggi sono teoria, anche lo Statuto è una gran teoria.

Dunque io desidero di avere dall'onor. presidente del Consiglio qualche spiegazione che mi acquieti su questo punto; e che egli non abbia dichiarato di volere per decreto reale togliere o modificare le imposte e le tasse, in quanto possano colpire l'industria e il commercio degli zolfi in Sicilia.

In ogni caso non credo che il Senato possa prendere atto di simili dichiarazioni, perchè ciò facendo, desso annuirebbe a siffatto procedimento politico.

Ma, ripeto, spero di essermi ingannato; e lo dichiarerò con molto lieto animo all'onorevole presidente del Consiglio, dopo che avrò udite le sue spiegazioni.

DI RUDINI, *ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI RUDINI, *presidente del Consiglio*. Io vorrei, anzitutto, pregare gli onorevoli Di Camporeale e Guarneri di non insistere nel loro ordine del giorno.

Certamente che se il Senato lo vota, io non posso esserne dolente, preferisco però che sia lasciata al Governo l'intera responsabilità di quei provvedimenti che, nell'interesse dell'ordine pubblico, esso crederà di dover adottare. Quanto all'onor. Finali, io comprendo l'importanza delle sue osservazioni, ed io questa risposta posso fargli, cioè, che il Governo non intende defraudare nè punto nè poco le entrate che spettano al fisco, ma studierà quei provvedimenti che, senza nuocere alla fiducia, rispettino i principî della nostra legislazione, e spero che l'onor. senatore Finali vorrà essere soddisfatto di questa dichiarazione. Aggiungo infine, che il Governo intende riservarsi intiera la responsabilità di quei provvedimenti che, nell'interesse dell'ordine pubblico, crederà di adottare, e che comprendo anche come il Senato non possa approvare anticipatamente una deroga alle norme ordinarie d'amministrazione.

Può, invece, il Senato approvarla, *a posteriori*, tenuto conto delle circostanze nelle quali il Governo si è trovato, e lo spero; ma comprendo i giustissimi scrupoli del senatore Finali, ed è per ciò che, quando presi la parola, pregai gli onorevoli Guarneri e Di Camporeale a non insistere sul loro ordine del giorno.

Senatore DI CAMPOREALE. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DI CAMPOREALE. Dopo le dichiarazioni del presidente del Consiglio non insisto nel mio ordine del giorno e lo ritiro.

Senatore GUARNERI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore GUARNERI. L'onor. senatore Finali ha dovuto comprendere, che anch'io mi ero occupato di quell'ordine d'idee, che l'ha così vivamente impressionato. Egli sa le mie speciali convinzioni sui decreti-legge; ed è per questo che ho proposto solamente che il Senato prendesse atto, ma non già approvasse, le dichiarazioni del presidente del Consiglio. Egli comprenderà la grande differenza che corre tra l'una e l'altra forma.

Certo quando havvi un ministro, il quale ha il coraggio nell'interesse dell'ordine e dell'economia pubblica di assumere la responsabi-

lità personale di gravi misure, nulla vieta che il Senato senza interloquire o approvare le cennate misure, prenda atto di quella sua dichiarazione.

Però dinanzi al voto espresso dal presidente del Consiglio dei ministri, io ritiro il mio ordine del giorno; ma al tempo stesso dichiaro, che nel mio concetto il cennato ordine del giorno non pregiudicava nulla, nè interloquiva sul merito delle misure appena accennate dall'onorevole presidente del Consiglio. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Dunque i due ordini del giorno sono ritirati.

Senatore FINALI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI. Udite le dichiarazioni fatte dall'onorevole presidente del Consiglio, udita la dichiarazione fatta dai due proponenti di ritirare il loro ordine del giorno, non ho ragione d'insistere; e neppure di rilevare la distinzione fatta dall'onorevole senatore Guarneri, distinzione che fa molto onore alla sottigliezza del suo ingegno, ma che non so qual fondamento abbia, poichè il prendere atto di dichiarazioni del Governo, nel senso di non approvarle, sarebbe una cosa ignota in Parlamento.

PRESIDENTE. Essendo ritirati gli ordini del giorno e nessun altro chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Il dazio di uscita sullo *zolfo greggio o raffinato e fiore di zolfo* (voce n. 263 della tariffa doganale) è abolito con effetto dal 1° ottobre 1896, e da questo giorno rimane pur soppresso il premio concesso dall'articolo 1, lettera *b*), della legge 26 dicembre 1895, n. 720, agli esportatori di zolfo raffinato e di zolfo molito che non si valgono del magazzino generale per il trasporto a bordo del bastimento.

(Approvato).

Art. 2.

Sulle merci specificate nell'annessa tabella, introdotte nello Stato per qualsiasi destinazione doganale, escluso il transitò, è imposto un diritto di statistica nella misura rispettivamente stabilita dalla stessa tabella.

Non si riscuote il detto diritto sulle stesse merci:

a) introdotte nello Stato in quantità non superiore a venti chilogrammi;

b) nei casi nei quali sono ammesse in esenzione da dazio per effetto delle disposizioni preliminari alla tariffa doganale o a titolo di agevolanza per il traffico di frontiera e delle zone neutre.

Il minimo del diritto di statistica da riscuotere per ogni spedizione è fissato a lire 0.10.

Con decreto ministeriale saranno stabilite le norme e le cautele per l'applicazione di tale diritto.

Tabella delle merci sottoposte, alla loro introduzione nello Stato, a diritto di statistica.

Ammontare
del
diritto
—
Lire C.

a) Olii fissi, esclusi quelli di oliva — Olii minerali e di catrame — Caffè — Melazzo — Zucchero — Cannella — Pepe e pimento — Potassa e soda caustica — Cloruri — Nitrato di potassio — Nitrato di sodio raffinato — Borace o borato di sodio — Solfati, esclusi quelli di rame e di sodio — Paraffina solida — Radiche di liquirizia — Tamarindi naturali — Scorze di china-china — Gomme, resine e gommesine — Saponi — Gambier — Indaco — Prussiato di potassa — Nero — Canapa, lino ed altri vegetali filamentosi, greggi e pettinati — Filati di juta — Cotone in bioccoli, in massa e in ovatte — Velluti di cotone — Pizzi di cotone — Lane naturali o sudicie e lane lavate — Cascami e borra di lana — Crino greggio e tinto — Pelo greggio e tinto — Legno da ebanisti non segato — Radiche per spazzole — Sughero — Canne, giunchi e vimini — Cordami di sparto, tiglio e simili — Stracci d'ogni sorta — Pelli crude fresche o secche — Carniccio e ritagli di pelli — Ghisa lavorata in getti greggi e in getti piallati, torniti o in altro modo lavorati — Rotaie — Lamiere di ferro ricoperte di stagno, rame od anche ossidate, semplici e lavorate — Rame, ottone e bronzo, esclusi i lavori ornamentali — Nichelio e sue leghe col rame e con lo zinco — Piombo in pani

Ammontare
del
diritto
—
Lire C.

e in rottami — Stagno e sue leghe col piombo e l'antimonio — Terrecotte soggette al dazio di lire 3 il quintale — Grano o frumento — Segala — Avena — Orzo — Altre granaglie — Patate — Riso — Farine — Crusca — Cedri e cedrati — Frutte fresche non nominate — Datteri — Carrube — Frutte secche (mandorle, noci, nocciuole e uva) — Funghi e tartufi — Semi — Olii di palma e di cocco — Prodotti vegetali non nominati — Budella — Pesci secchi, affumicati e marinati o sotto olio — Burro — Grasso di maiale — Acido oleico (oleina) — Cera — Colla — Piume da letto — Corna, ossa e altre materie affini, greggie — Concimi chimici, sali azotati potassici e fosfati chimicamente trattati, esclusi i fosfati Thomas — Gomma elastica e guttaperca, greggia *Quintale* 0 10
 b) Carbonato di sodio — Nitrato di sodio greggio — Solfati di rame e di sodio — Minerali metallici — Scorie provenienti da fusione di minerali e da affinazione di metalli comprese le scorie fosfatiche preparate col metodo Thomas e i fosfati greggi macinati — Rottami, scaglie e limature di ferro, ghisa ed acciaio — Ghisa in pani — Ferro greggio in masselli ed acciaio in pani — Pietre per costruzioni — Cementi e calce idraulica — Laterizi — Bitumi solidi — Carbon fossile *Tonnellata* 0 10
 c) Animali bovini, ovini e caprini *Ciasc.* 0 10
 (Approvato).

Art. 3.

Le disposizioni dell'articolo 2 entreranno in vigore nel giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*.

(Approvato).

Art. 4.

Salvo il disposto dell'articolo 1, per quanto riguarda la decorrenza della abolizione del premio concesso dall'articolo 1 (lettera b) della legge del 26 dicembre 1895, n. 720, sono abro-

gate le disposizioni della legge stessa in quanto si riferiscono ai premi di esportazione e alla riduzione del dazio di esportazione degli zolfi; e cioè: i quattro ultimi commi dell'articolo 1, l'ultimo comma dell'articolo 2, e gli articoli 3, 5, e 7 nella loro totalità.

(Approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Passeremo alla votazione a scrutinio segreto di questo progetto di legge.

Prego di procedere all'appello nominale.

Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

Discussione del progetto di legge: « Inchiesta sull'esercizio ferroviario » (N. 208).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione sul progetto di legge: Inchiesta sull'esercizio ferroviario.

Prego si dia lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE legge: (V. stampato N. 208).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

Ha facoltà di parlare il signor senatore Vitelleschi.

Senatore VITELLESCHI. Noi abbiamo da un lato un progetto di legge presentato dal Governo per un'inchiesta ferroviaria; dall'altro lato c'è un controprogetto della Commissione, la quale crede che non sia opportuno fare tale inchiesta. Se la discussione avrà luogo dirò anch'io il mio parere in materia; ma per ora io debbo dire che fra l'uno e l'altro progetto sono di parer contrario. Questa inchiesta per essere eseguita deve essere composta di membri appartenenti e nominati dai due rami del Parlamento e dal Governo.

Ognuno comprende che nelle condizioni attuali questa disposizione non può ricevere la sua applicazione, almeno per tre o quattro mesi.

Ora io faccio riflettere al Senato che andiamo incontro ad un inconveniente molto grave quale è quello di tener delle grandi amministrazioni sotto un'inchiesta già determinata, e che poi non si eseguisce. Dippiù faccio notare che questa inchiesta suppone che si debbano scoprire degli inconvenienti; ora bisognerebbe credere che queste amministrazioni fossero molto semplici,

per non sopprimere in quattro mesi, quanto più è loro possibile, i supposti inconvenienti.

Un'inchiesta in queste condizioni, è come il gendarme della commedia che fa sentire il rumore della sciabola quando si avvicina al posto dove deve sorprendere i malfattori.

Ma vi è un altro inconveniente, ed è questo: che l'inchiesta riguardando un numeroso personale, manterrebbe per tre o quattro mesi, un'agitazione generale, che non gioverebbe certo alla disciplina dell'amministrazione.

Se a queste considerazioni perentorie si unisce l'inconveniente a cui ho accennato l'altro giorno, vale a dire di obbligare il Senato a prendere deliberazioni sopra progetti nei quali gli è materialmente impedito di dire la sua parola, soprattutto quando sono progetti importanti come questo, io credo di non essere troppo ardito, se faccio una proposta pregiudiziale. La mia proposta consiste in ciò: che sia rimandata la discussione e l'approvazione di questa legge al momento in cui essa potrà essere eseguita.

Quindi io chiedo al Senato di voler approvare la mia proposta pregiudiziale di rimandare cioè la discussione di questo progetto di legge alla riapertura del Parlamento.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO (*dell'Ufficio centrale*). Domando la parola sulla pregiudiziale.

PRESIDENTE. Scusi, onor. Majorana, ma la pregiudiziale, secondo il regolamento, fa parte della discussione generale. Quindi non posso accordarle la parola se non quando verrà il suo turno.

Ha facoltà di parlare il senatore Sormani-Moretti.

Senatore SORMANI-MORETTI. Dal momento che n'è venuto, comunque siasi, dinanzi il quesito se s'abbia o non da fare un'inchiesta circa il modo con cui procede tutto intero nel suo complesso l'esercizio ferroviario, parmi invero che si tocchi ad argomenti troppo gravi, a troppo molteplici interessi, a troppo delicate relazioni tra il Governo e le Società, e tra queste stesse o principali o minori, esercenti l'importante servizio de' trasporti, perchè convenga al Senato, e possa quindi esso anche solo indugiare nel consentire a simile generale inchiesta che gli viene proposta dall'altro ramo del Parlamento, ed è appoggiata dal Ministero.

La relazione dell'Ufficio centrale, con abilità pari all'esperienza, alla franchezza, alla dottrina

anche speciale nella materia, di chi l'ha vergata, mette in evidenza il come sia sorto, monco e unilaterale, nell'altro ramo del Parlamento, questo disegno di legge, ed accenna a qualche seria obiezione. Ma questa fu attenuata dallo integrarsi e completarsi nella Camera elettiva stessa di questo disegno di legge.

E però, con perfetta lealtà, la relazione a noi presentata non dissimula, anzi fra le righe vedo confessa e rafferma la condizione non regolare con cui procede l'esercizio ferroviario in Italia.

Difatti, chi può asserire che il servizio ferroviario vada a dovere, con soddisfazione del pubblico, rispettoso, anzi sollecito, degli interessi nazionali, comuni, di tutti e singoli i cittadini, in buoni e regolari rapporti col Governo, in convenienti, reciproche relazioni fra le diverse maggiori, minori o minime Società che l'esercitano nel rispettivo ambito, favorendo con imparzialità e con senno quelle industrie e lo svolgersi di quei traffici da cui le Società stesse traggono alimento, e che debbono anzi cercare s'incrementino per lo stesso loro proprio ulteriore vantaggio?

Signori, voi lo sapete certamente quanto e meglio di me. I lagni intorno al servizio ferroviario sono molti, infiniti, seri, gravi, e sorgono da tutte parti, ancorchè l'indole mite delle popolazioni, e l'apatia che omai invade in tutto e per tutto il paese, non li facciano sortire dai confini dei brontolii famigliari o cittadini; abbenchè i diari od i periodici tacciano, più che forse non converrebbe, su tali argomenti.

Fondati, reali, riconosciuti pubblicamente anche dal Governo quei lamentati guai siccome sorgenti non di semplici inconvenienti, ma di danni gravissimi all'economia nazionale, non c'è nessuno, credo, che li possa negare, e soglionsi comunemente addebitare, attribuire l'origine e la causa quasi solo alle Convenzioni del 1885.

Io veramente ne dubito, io per me non son convinto, non mi capacito possano quelle Convenzioni aver potuto tórre al Governo ogni diritto d'impero, paralizzargli i supremi suoi diritti e doveri ch'esso non può cedere, cui esso non può rinunciare senza cessare dall'essenza sua, senza non essere più Governo.

Io, e parecchi meco, opinano siavi stata piuttosto mala interpretazione di quei patti; non

sufficiente, non efficace, non sicura, non abbastanza accorta vigilanza.

Io ritengo molti di quei guai, anzi che da altro, dipendano dalla foggia, dalla tempera degli strumenti di cui il Governo si è valso per applicare, per dare corso, per fare eseguire, per vigilare sopra l'attuazione, l'applicazione di quelle Convenzioni.

Io non voglio entrare in troppi particolari, che potrebbero condurmi facilmente a sconfinare dai limiti di tempo e d'opportunità della odierna discussione. Ma mi si permetta di accennare ad alcuni massimi, generali argomenti di cui a ragione si lagna il commercio, il paese siccome non sufficientemente tutelato dal Governo, nel comune interesse, di fronte a mire egoistiche, grette, particolari, dirò così, di alcune Società esercenti.

In ordine, per esempio, agli orari ed alle coincidenze fra le linee delle varie Società, come si bada, come sono curati, i bisogni, i desiderî replicatamente espressi dalle popolazioni, dalle Camere di commercio, dai sindaci, dalle Deputazioni provinciali?

In alcune località si rifiuta di dare il biglietto per un dato percorso, perchè lungo lo stesso fanno capo linee appartenenti ad altre Società, alle quali si intende, e quindi si vogliono sottrarre e viaggiatori e merci. E quando anche da un accorto e fermo viaggiatore si riesca ad avere il biglietto personale pel voluto più conveniente, corto, economico percorso, non si può poi avere quello pel bagaglio, dal quale è pure ovvio che il viaggiatore non ami separarsi.

E tutto questo avviene col maggiore dispendio e perditempo del pubblico viaggiante, e tutto ciò, bene inteso, con flagrante offesa dei patti stabiliti nel così detto servizio cumulativo e con danno enorme, vitale, delle Società minori.

Non voglio dire del modo con cui sono fatti gli orari in Italia.

L'Italia in quei libretti, pur tanto necessari al pubblico, non è divisa geograficamente così quale essa è, ma secondo l'attuale accidentalità di linee o di reti esercite da questa o quella singola Società, senza alcuno accenno opportuno di allacciamento, di deviazioni, di diramazioni, come se fuor dall'interesse di quella singola Società nulla più esistesse da badare nel mondo. Sì che non solo gli stranieri, ma

anche quelli del paese, i meglio conoscitori delle località rimangono imbarazzati e quasi impossibilitati nello scegliere la via più a loro conveniente da percorrere per arrivare là, dove intendono recarsi.

Contro queste difficoltà, non noie solamente, ma cagioni di spese, di disguidi, di danni reclamano e reclamano invano e presso le Società e presso il Governo, e Camere di commercio, e sindaci, e Deputazioni provinciali, che si agitano e che soffrono e se ne risentono, particolarmente là, dove parecchie e non poco costose linee minori vennero costruite a spese dei corpi morali locali, nell'idea, nell'intento, nella fiducia di migliorare le comunicazioni, d'attivare traffici, d'eccitare il moto ed il benefico fervore commerciale ed industriale.

Malgrado ogni ragionevole, ripetuto, insistente reclamo, malgrado ogni autorevole e legittima protesta, malgrado leggi, patti, affidamenti, ricorsi al Governo, non si arriva a conclusione alcuna, i minori colle migliori ragioni danno, inutilmente, di cozzo contro il silenzio ed il diniego dei maggiori, nè mai si arriva a poter migliorare il servizio, ad avere modo di sollevarsi dalla crescente inerzia ed infiacchimento de' commerci.

In Italia, mentre camminano non benissimo ma pure discretamente i servizi principali internazionali dei treni diretti, direttissimi, lampi, per la valigia delle Indie, non producono, non s'avviano, anzi si può dire assolutamente non vanno i servizi per le comunicazioni secondarie locali.

Gli orari sulle linee, dirò così, trasversali, alle primarie, sono tali da rendere difficile, incomode, quasi impossibili le comunicazioni fra le minori città vicine.

Persino ai militari, ai marinai, si obbliga, con maggiore dispendio del Governo e perditempo fare più lunghi e viziosi percorsi per evitare linee reiette e che non si vorrebbe esistessero.

E' vi sono delle Società minime, nonchè delle località completamente sacrificate, le quali tanto più vivamente se ne dolgono in quanto che possono credere di essere ad arte sacrificate sino a che le loro linee siano ridotte in circostanze tali da doversi rendere a discrezione, in preda all'ingordigia di chi agogna ad aversele.

E com'è che il Governo, a cui pure si rìcorse da quei paesi per mezzo delle rappresentanze loro, non riuscì da ormai dieci anni a far valere l'equanimità sua, il suo potere di contemperare gl'interessi, di far fronte a soprusi, d'assidersi, alto moderatore, tra i contendenti, vigilante tutore del bene comune?

Io non dirò molte parole sopra la questione delle tariffe, su cui sarebbi certo molto a dire ed a ridire e sulle quali il Governo serba per le Convenzioni del 1885 dei diritti di cui non appare chiaro come e perchè non riesca a valersi nel pubblico e nel suo proprio finanziario interesse. Certo non vi è paese in Europa dove siano più cari i percorsi ed i trasporti per i passeggeri.

Non voglio citare il sistema delle zone adottato felicemente in Ungheria; nè alle riduzioni, con profitto e beneficio adottatesi ormai dovunque oltre Alpi ed oltre mare; osservo invece che qui in Italia v'ha un aumento sempre crescente di oneri e di rincari. Oltre all'antico limite ordinario, già elevato assai, delle tariffe, v'hanno ora nuovi aumenti e per i treni più solleciti e per i treni lampi, a non ricordare ed i doppi decimi di guerra, e la minima sovrappiunta ancora dei centesimi per i bolli, ed il nessuno abbuono di bagaglio a consegnarsi, mentre nella maggior parte dei paesi d'Europa si accorda il trasporto gratuito di 30 chilogrammi di bagaglio, pesato, registrato e consegnato nel bagagliaio.

Si dice poi che le linee non rendono. È naturale: renderanno sempre meno. Avete ridotto talmente caro il viaggiare, che i paganti studieranno, per necessità economica, di viaggiare il meno possibile.

E per vero le Società stesse riconoscono questa eccessiva carezza ogni volta che ideano, consentono, accordano una quantità di facilitazioni e di riduzioni, per feste, convegni, gite, per passatempi invero, anzichè per attivare relazioni continuate e proficue di attività commerciali e di traffici. Ora osservate che tali e tante eccezioni e specialità di concessioni, anche fossero più saviamente dirette, imbrogliaano e danneggiano altresì i redditi, perchè se ne rende poi difficile assai per non dire quasi impossibile il controllo.

Circa 25 anni fa una Commissione d'inchiesta, di cui feci parte, trovò circa mille impiegati

in Torino i quali non facevano altro che rivedere questi biglietti di viaggi speciali, festivi, circolari, gite di piacere, solennità, nonchè quegli altri delle diverse categorie, di militari, di monache, di frati, di comici, di poveri, di impiegati, e notate in oggi a varia base, e differenti titoli dei diversi Ministeri o delle Amministrazioni centrali o provinciali od altre, negoziate a seconda di non si sanno quali svariati ed opposti criteri a più alte o più basse tassazioni, e negoziate agevolando le trasferte ad impiegati in servizio stabile, mentre poi ben poco o nulla si facilita loro ed al Governo allorchè per servizio quelli hanno subire dei traslochi.

Ripeto che questo di tutti quanti questi biglietti di favore o d'accordo, è un controllo ogni dì più impossibile, il quale importa un esercito d'impiegati controllanti inutilizzati, mentre per contro si va riducendo dalle Società eccessivamente per economia il personale viaggiante ed il personale suo qualsiasi destinato al servizio od alla tutela del pubblico.

Tutto questo sistema d'eccezioni e di favoritismi non sempre giustificato, tutte queste complicazioni potrebbero certamente e con pubblico vantaggio e con aumento di reddito chilometrico, io ho ferma fede, venire quasi completamente eliminate, diminuendo nell'interesse generale l'intera tariffa per tutti i passeggeri paganti.

E neppure si tentò avviarsi per simile semplificazione, pur tuttavia essendosene parlato e trattato. Ma e per le tariffe sulle merci quali facilitazioni sono state fatte di quelle che altrove sono state consentite e trovate utili, benefiche, sia per ingrassi o correttivi in prò dell'agricoltura, sia per carboni o combustibili, sia per materie prime dell'industrie manifatturiere? sia per trasporto di generi di poco costo e di grande consumo? È vero vi sono Società, hannovi degli industriali i quali mettendo i carri per conto loro, oppure promettendo e garantendo il trasporto annuale di un alto determinato numero di carri, di merci, ottengono delle facilitazioni.

E questo sta bene in massima ed è giusto. Ma chi veglia a che ci sia a parità di condizioni un'uguaglianza di trattamento, a che non si facciano delle ingiustificabili parzialità? Può il Governo dire di aver sempre potuto, non dico

voluto impedire, anche prevenuto che avvengano con gravi ingiustizie, enormi danni?

Una società industriale, dichiara e prova di non poter continuare a tener aperta l'officina sua, officina da cui traevano vita ed alimento oltre ad un migliaio di operai, sicchè formò la ricchezza di una buona borgata, se non ottiene le stesse, le identiche facilitazioni, non dico favori, pel trasporto delle materie prime ad essa necessarie, che sono accordate in un'altra parte d'Italia ad altre consimili società industriali. Per quanto abbia ricorso quella società coll'appoggio della Camera di commercio e delle altre autorità locali, al Ministero, al Governo del Re, non si riesce ad ottenere le concessioni da altri altrove godute; e l'impresa smettere deve e chiudere l'officina sua. Se non che poi quel grandioso suo fabbricato viene comperato per molto piccola somma dalle società rivali, benchè lontane assai da quel paese, le quali negoziano ora per cederlo ad altra diversissima impresa industriale.

Ora, in uno ai danni, l'impressione che si ebbe da tutto ciò in quella data località, fu molto disastrosa circa al come si applichi la giustizia distributiva nelle varie parti della penisola, malgrado e contro anche gl'intendimenti dell'opera governativa; nè certo dovrebbero essere possibili questi modi, siano pure apparenti e fortuiti, di vincere, non alla concorrenza, i rivali.

Una rappresentanza libera di un interesse generale, qual è quello delle industrie pescherecce, fa istanza al Governo perchè si possa ottenere che nei treni diretti, come succede dovunque altrove oltre l'Alpi, possa essere trasportato il pesce, siccome merce alimentare delicata e di facilissima corruzione, senza un sovraccarico di tariffa che rende impossibile valersi di quella sollecitudine somma di trasporto dai porti di mare alle città interne popolose, dove può trovarsi il maggiore smercio e consumo.

La risposta ottenuta è veramente poco soddisfacente, da che corrisponde, anche nella forma, al dire di *no perchè no*. Ma però dagli altri paesi fuori d'Italia le invocate facilitazioni si ottengono, e per modo che vi sono, ad esempio, dei molluschi che vengono da oltre Alpi a prezzi inferiori di quelli che vengono dalle altre città d'Italia, e passano per avere origine da mare italiano, mentre in realtà sono nati e cresciuti ben lontano, ma per giungere

qui godettero di bandiera più favorevole ai traffici, sino a che credettero conveniente mutare bandiera, giunti sulle piazze italiane.

È questo un tutelare l'industria nazionale? Non è un protezionismo al rovescio? Non è un procedere, non so come e perchè, a danno e contro allo svolgersi dell'attività, dell'industria, della ricchezza paesana?

E qui parlo, consentitelo, o colleghi, anche come presidente della Società regionale della pesca e dell'agricoltura a Venezia e come membro della presidenza della Società lombarda per la pesca in Milano, che fecero nell'interesse de' pescatori quelle istanze ed ottennero le ora accennatevi risposte.

Una società intraprenditrice di trasporti, appoggiata dalle autorità locali, per servire una zona di paese di comunicazioni giornaliera buone ed utili, e per assicurarvi i servizi anche postali quotidiani, chiede che ad un treno merci di una grande rete, s'aggiunga per un percorso di soli venticinque chilometri, una sola vettura di passeggeri.

Sapete che risponde la grande rete?

Ma non è possibile, ciò muterebbe il carattere di quel treno; e per non violare il carattere, direbbesi sacro ed indelebile di quel treno, non si serve quella ragguardevole zona di paese di un utile servizio giornaliero; vi rimane impossibilitato un buono, regolarissimo servizio postale, e si pensa ora di vedere come rimediare, esumando e rimettendo un servizio di vetture, malgrado i milioni e miliardi spesi in ferrovie, ed ancorchè da anni passi in que' luoghi e si mostri la forza del vapore.

Si prescrive da chi spetta un lavoro necessario a garantire l'incolumità delle persone, sopra una linea ferroviaria.

L'ordine indugia ad essere eseguito, ed alla richiesta del perchè dell'indugio, immaginate che si risponde in buona fede dai funzionari chiamati ad invigilare specialmente sull'esercizio ferroviario. Ma non è ancora concordato e liquidato il compenso che devesi al habbo che ebbe il suo figliuolo stritolato da una locomotiva.

Se il Governo sollecita troppo a fare mettere i prescritti necessari ripari, il padre può trarne argomento ad aumentare le sue pretese di fronte alla Società.

Io credo che questo sia stato risposto non

per mal animo, non riflettendo al pericolo riconosciuto imminente e permanente di nuove sventure, ma piuttosto dietro un modo di vedere e con criterio erroneo; ma di questi, diciamo pure inconvenienti, ma eccessive tolleranze, remissive compiacenze o debolezze verso l'esercizio a scapito del pubblico, permangono da lungo tempo e se ne ripetono e rinnovano ogni giorno.

Si segnala al Governo centrale una circolare che inibisce la denuncia dei furti, senza l'autorizzazione preventiva dell'autorità centrale della Società che risiede molto lontano.

Naturalmente l'autorità di pubblica sicurezza in questa condizione non può fare le indagini le più sollecite, quali sono necessarie a scoprire i rei o colpevoli.

Si nega l'esistenza di quella circolare, si riesce per contro e non senza difficoltà a provare, inviandone copia, l'esistenza della circolare. Si replica che era stata ritirata, e difatti ciò stava, perchè essendo stata comunicata ai capi servizio ed ai capi stazione, come suol dirsi *ad circulandum*, dopo letta e sottoscritta era ritornata là dove era stata spedita.

Ma d'essa vigeva e vige tuttora, e può trovarsi e leggersi stampata in un libretto di istruzioni interne sotto la data del maggio 1893, che vige ancora oggi, nel quale libretto in un comma dell'art. 7 a pagina 9, si conferma la proibizione agli uffici dipendenti di denunciare agli uffici della pubblica sicurezza i furti, senza l'autorizzazione dell'autorità ferroviaria superiore.

L'Ispettorato dunque ignora quanto avviene e dovrebbe sapere, e pare dunque sia o si trovi in condizioni tali che o s'inganna o si lascia ingannare.

Non mi dilungherò oltre; rammentai e affermo cose che in parte, conosciute da molti, in parte sono presentite da tutti, ma che occorre sieno messe in piena luce nell'interesse del paese non che del Governo stesso che deve conoscere come funzionano, come agiscono, come vanno, a che servono gli strumenti di cui egli si vale, dove siano i difetti e come vi si possa rimediare ed al più presto.

Dice, l'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, egli pure, che molte cose si fanno, ma è meglio siano precisate; e vedasi se proprio non vi si può porre rimedio, da che non vi si

riuscì nel decennio scorso, almeno pel decennio avvenire.

Osserva egli che le Convenzioni del 1885 sono patti contrattuali, ed è giusto, ed io pure credo seco lui che i patti contrattuali debbano essere tenuti ed osservati. Ma dubito però che quelli siano stati tutti rettamente interpretati e pienamente osservati.

Non credo quelle Convenzioni portassero a simile esautoramento del Governo, nè nel concetto di chi le concluse e votò, ed a tanti e tali inconvenienti e guai quali segnalai e quali pur gravi esistono e non è il caso di tutti rilevare. Io ho ancora fede che quelle Convenzioni vadano applicate diversamente in un modo più chiaro, in un modo più preciso, in altro modo anche pure mantenendole.

Il ministro Perazzi dichiarò riconoscere che vi erano di questi gravi inconvenienti ed aggiunse che si proponeva di rimediare provocando e facendo, se occorreva, dei nuovi contratti colle Società.

Io voglio sperare che il giovane, e quindi anche naturalmente energico suo successore, persuaso esso pure della necessità che si venga in uno od in altro modo a dei solleciti ed efficaci provvedimenti nell'interesse pubblico, segua uguale concetto e che abbia il medesimo serio e fermo proposito.

Ma, o signori, a me parve che l'istesso senatore Perazzi, quando era ministro, non solo non ricusasse, ma quasi invocasse l'autorità e l'appoggio parlamentare a rinfrancarlo nei suoi divisamenti e fare che potessero raggiungerli.

Ora pare a me convenga, sia savio, sia opportuno sostenere, sorreggere, appoggiare il Governo quando deve accingersi a delle difficili trattazioni e che giova sappiano pure le controparti interessate le giuste e savie intenzioni del Parlamento, per norma loro se taluna d'esse fosse eccessiva nelle pretese sue o recalcitrante troppo nel venire ad accordi, mentre senza ostilità preconcepita o odiosa ma nel solo interesse dell'ordine e del pubblico bene; vuolsi davvero rimediare ad inconvenienti gravi e molteplici, dei quali non ne ricordai ed accennai che alcuni per non tediare il Senato, ma che mi parvero bastevoli per giustificare l'accettazione di una proposta d'inchiesta sull'andamento, in tutto il suo insieme, di un servizio cotanto geloso ed importante, sia in ordine economico-sociale,

sia dal punto di vista anche finanziario delle casse dello Stato, quale si è quello dell'esercizio delle strade ferrate.

È pertanto mio avviso che il Senato, dal momento che la questione è stata posta dinanzi a lui, non debba rifiutare di consentire alla proposta inchiesta, non gli convenga ricusarla, nell'interesse stesso delle Società, che tutte e singole non si rendono forse esatto conto del complessivo tristissimo risultato dell'attuale modo con cui procedono tra loro discordi ed in urto col Governo e colle aspirazioni e desideri del paese.

Non si potrà fare ora subito quell'inchiesta? non si potrà immediatamente nominare la Commissione. Pazienza; s'aspetteranno altri sei mesi. Si tardò tanti anni a prendere un provvedimento, sei mesi non sono molti. Ma si ammetta il principio. Si affermi l'intendimento anche per parte del Senato di provvedere. Ma non si arrivi al termine delle Convenzioni del 1885 nell'attuale pernicioso condizione di cose. Ma non si lasci passare ancora un decennio quasi tra le anomalie, i guai emergenti dal modo con cui funziona un servizio così geloso e dell'importanza economica di quello dei trasporti. Ma cerchiamo di rimediare il più sollecitamente possibile, ed affermiamo tale proposito nostro in ogni modo e come a noi viene offerto e proposto.

Sapete anche perchè io cerco e voglio confidare si possa trovare qualche rimedio ai deplorati guai e venire ad una applicazione meno cattiva, meno erronea, diversa dall'attuale, delle stesse Convenzioni del 1885? o sia pure e meglio poi a dei nuovi accordi e modificazioni di quelle Convenzioni, ma sulla base loro cardinale? Io confido si possa riuscire a qualche buon risultato, e desidero si proceda a quelle nuove prove e tentativi, perchè mi fa paura e temo assai si abbia ad affidare le ferrovie italiane ad un servizio di Stato, e m'allarmo e temo tale servizio di Stato fra noi, con questa invasione, progrediente che piglia il parlamentarismo nel senso meno felice e puro, della parola.

Se venisse il servizio di Stato con l'andazzo in cui siamo, ogni secondo giorno, a tenore delle crisi di Gabinetto e delle vicissitudini elettorali, si arriverebbe a mutare e rimutare il personale, a modificare gli orari, ad alterare le tariffe, e tutto ciò a seconda dei partiti che

possono essere predominanti, contro l'interesse anche dell'una o dell'altra industria, sia agricola, sia manifatturiera, sia commerciale.

Io, per me, dichiaro che voto, e voto di cuore questa inchiesta, la quale varrà a chiarire i guai, ad assodare le responsabilità, a suggerire norme per l'avvenire. Quanto siamo chiamati a votare ora è un'affermazione ed un proposito. Un'affermazione che le cose non procedono regolarmente; un proposito di provvedervi al più presto e come meglio sia possibile. Non trattasi di prendere una decisione se non se quella di mettersi ad esaminare ad indagare per avere esatta contezza noi stessi e trarne giudizio per quello che dovremo fare quando saranno presentate le conclusioni finali.

Io mi affido pertanto che il Senato, nell'interesse pubblico, non rifiuti un'inchiesta, dal momento che, in qualunque modo sia nata, gli è presentata e gli è offerta, ed in oggi dal Governo stesso, così com'è stata integrata, consentita e sollecitata.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Majorana-Calatabiano.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO (*dell'Ufficio centrale*). Per coloro degli onorevoli colleghi che nol sappiano, debbo dichiarare che appartengo alla minoranza dell'Ufficio centrale, il quale è diviso così: tre che non approvarono il progetto, due che lo approvarono, io e l'onor. Calenda...

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Calenda no!

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. L'onorevole relatore dice: Calenda no! ed io rispondo: Calenda sì! Se non dispiace agli amici che dicono il contrario, che telegrafino all'onor. Calenda assente...

PRESIDENTE. Non raccolga le interruzioni.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO... Ma questa è un'interruzione che io debbo rilevare; e se io non la rilevassi, dovrei giudicare che non si capisce un rilievo di tanta natura, quando si lancia con tanta leggerezza.

PRESIDENTE. Quel diniego non può avere quell'importanza che ella gli attribuisce. È una rettificazione.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO... Dunque Calenda sì! Ed ecco come stanno le cose. L'onorevole Calenda, in rappresentanza del primo Ufficio, prende la presidenza dell'Ufficio centrale; e dichiara, come si fa sempre nella com-

posizione dell'Ufficio stesso, di avere avuto espresso mandato di accettare la legge; soggiunge, perchè voluta dalla Camera e dal Governo.

Alle obiezioni, che alcuni muovono, egli propose di sentire il Governo nella persona del ministro dei lavori pubblici.

L'Ufficio terzo, rappresentato dall'umile difensore, dichiara di aver avuto mandato di accettare l'inchiesta.

Gli altri Uffici, chi per fiducia, e per conseguenza per interpretazione, e chi per voto espresso, si dichiararono contro l'inchiesta.

Impegnatasi, prima ancora che fosse venuto il ministro dei lavori pubblici, la questione, siccome si esagerava la portata della brevità del termine di sei mesi, così, il rappresentante il primo Ufficio, soggiunse: io desidererei che si modificasse questo articolo. Venne il ministro dei lavori pubblici, e dichiarò categoricamente, che il termine di sei mesi non solo non era male, ma era bene; che egli stesso era stato proponente del termine così ristretto. La cosa è finita a questo punto.

È stato anche notato, in altra tornata, sulla legge: tre l'hanno respinta, due l'hanno ammessa. Ed è tanto vero che l'hanno ammessa, quanto chi parla in questo momento, non avendo votato per sé, ebbe un voto da uno dei colleghi, che certo non fu nessuno di quelli che la oppugnavano: cosicchè è andato in ballottaggio con l'altro dei colleghi che ne aveva avuto due, perchè, con doverosa delicatezza, nessun dei cinque diede voto a se stesso. Questo, onorevole presidente, è verismo; per altro, fa onore.

Nel redigere la relazione, me assente, il relatore riportò la dichiarazione, che uno dei cinque, che è propriamente il rappresentante dell'Ufficio I, avesse detto che intendeva si appontasse qualche modificazione all'art. 1, e tutto finisce qui. E tanto finisce qui, che il rappresentante dell'Ufficio III, avendo formulata una dichiarazione da inserire nella relazione; l'ha fatta presente al collega del primo, dicendogli: Se voi realmente avete detto che desiderate una modificazione; io stesso riconosco che non vi trovereste d'accordo con questa dichiarazione: mia che elimina qualsiasi emendamento, e che dovrebbe andare inserita in nome della minoranza; onde io son pronto a rinunziarvi.

E quegli a rispondere: rinunciamoci. Non c'è una parola nè un'idea di più, nè una parola od un'idea di meno; in tutto ciò che ho esposto.

Due fummo, e due restammo in pro della legge.

Dunque parlo in nome della minoranza. Siamo pochini; ma due su cinque, lo dissi altra volta, siamo qualche cosa, tanto più se aggiungesi che l'onorevole relatore è riuscito; appena per ballottaggio, commissario del suo Ufficio.

Quindi si può dire che gli Uffici si divisero poco meno che in eguali parti nel votare l'approvazione o la disapprovazione dell'inchiesta:

La legge viene, è detto nella relazione, di iniziativa della Camera dei deputati; e questa che ci si dà, di certo non è notizia novella. Ma si aggiunge che tre sono i testi della legge: quello dei proponenti, quello della Commissione, e quello votato dalla Camera dei deputati.

Quello dei proponenti si circoscriveva all'inchiesta sul «trattamento fatto dalle Società esercenti le ferrovie; al personale ferroviario; specialmente in relazione ai patti contrattuali». Quello della Commissione della Camera voleva l'inchiesta «per riconoscere se l'esercizio delle ferrovie, fatto secondo le Convenzioni, la gestione delle Società esercenti, e il trattamento del personale risponda ai patti contrattuali e all'interesse dello Stato».

Quello votato dalla Camera dei deputati, e ora sottoposto al Senato, lo precisava nei termini che, a chiarimento del mio assunto, mi permetto di leggere:

« Art. 1: È ordinata un'inchiesta per riconoscere se l'esercizio delle ferrovie secondo le Convenzioni approvate dalla legge 6 aprile 1885, n. 3048 (ser. 3ª), e se le norme dell'assunzione in servizio e il trattamento del personale, rispondano all'interesse dello Stato ».

Ora è ben vero che la relazione della Giunta della Camera elettiva, dà grande importanza al primo pensiero del progetto d'iniziativa parlamentare, vale a dire all'indagine sul trattamento fatto al personale ferroviario. Ma, stando anche alla formola larghissima adottata nel primo articolo proposto dalla Giunta istessa, non è escluso quanto è poi espresso nell'articolo votato dalla Camera. Ma la relazione dell'Ufficio centrale si ostina a vedere la cosa nei motivi e nei termini della prima proposta dei

deputati, e conchiude: comunque giudichiate la cosa, in sostanza domina il concetto originario.

No, rispondo io; il concetto originario è, quale concetto unico, anzi quale concetto soltanto prevalente, è essenzialmente escluso dalla Camera dei deputati.

Del resto, quando non abbiamo più sott'occhio il primitivo disegno di legge; quando nemmeno abbiamo l'articolo proposto dalla Giunta, a commento del quale era la di lei relazione; chi mai ci potrà autorizzare a uscir fuori dalla lettera e dallo spirito dell'art. 1, quale è venuto in Senato? È forse la prima volta, che le leggi modificano i primi disegni, non che quando proposti da singoli deputati, ma da ministri; e modificano anche le conclusioni delle Giunte che ne riferiscono?

Ora nell'articolo votato dalla Camera, è del tutto eliminata l'idea del concetto unico onde nel primitivo disegno di legge, attesa l'aggiunzione dell'altro oggetto sull'esercizio delle ferrovie nel suo insieme. Il nuovo oggetto poi abbraccia la prima e grossa parte dell'inchiesta, non rimanendo dell'antico disegno che l'indagine se « il trattamento del personale » risponda « all'interesse dello Stato ». Aggiungasi che nel nuovo articolo è eliminato in modo assoluto qualsiasi preconetto di biasimo o di semplice sospetto, contro le Società ferroviarie, o contro il Governo; e tutto è ridotto alla ricerca dello stato di fatto.

Non si domanda altro che lo studio, l'esame del come, nell'interesse dello Stato, l'esercizio funziona. Onde è inclusa l'idea che possa venire accertato che le Convenzioni vadano malissimo nell'interesse dello Stato, anche essendo rigidamente attuate (e possono andar malissimo nell'interesse dello Stato, pur giudicando che il Governo abbia fatto sempre il suo dovere nell'interesse pubblico, così nell'invigilare, come nell'esigere e nell'adempiere l'osservanza della legge e dei patti); e che, se mali si son lamentati, la colpa è dei tempi, non degli uomini, delle Convenzioni, non dei loro esecutori: onde il bisogno di modificarle nel comune bene dell'economia dello Stato, del paese, delle Società.

E tanto è quella che ho accennata, la significazione dell'art. 1º, che, proponente della formula è stato appunto il Governo medesimo.

Dunque, la obiezione contro la legge d'in-

chiesta, che essa mirerebbe a creare e accrescere l'agitazione dei ferrovieri, che non ha a scopo che il solo personale ferroviario, cade di peso. Noi abbiamo davanti un soggetto larghissimo d'inchiesta ed affatto obbiettivo.

La parte del personale quasi vi sparisce; e si sarebbe potuta farla sparire addirittura; perchè nel concetto voluto dall'articolo, 1º di una *inchiesta per riconoscere se l'esercizio delle ferrovie, secondo le Convenzioni, risponde all'interesse dello Stato*, non possono non entrare, e la questione *sulle norme di assunzione in servizio*, e quella *del trattamento del personale ferroviario* espressamente voluti dall'articolo. Sia perchè fattori del grande servizio ferroviario, sia perchè costituenti un'estesissima classe la cui sorte deve stare a cuore di tutti, sia perchè gravitanti sull'esercizio per una parte ingente dell'intera spesa, i ferrovieri rientrano necessariamente in qualsiasi indagine che rifletta l'insieme dell'esercizio delle ferrovie; oltre che nel caso pratico vi rientrano, perchè di loro è tenuto conto nelle Convenzioni, che per la prima e complessa parte dell'articolo « *Esercizio delle ferrovie* », son espressamente invocate quale sorgente dei diritti e doveri, per la Società e pel Governo, dell'esercizio stesso.

Comunque sia, ammettiamo che, per espressa disposizione dell'articolo 1º, del personale, e per assunzione a servizio, e per trattamento, è stato fatto cenno. Ed è stato bene, soggiungiamo; ma cotesto è pur sempre secondo oggetto, e secondario, dell'inchiesta.

Seconda obiezione contro la legge, da parte della maggioranza dell'Ufficio centrale: i sei mesi di termine assegnati ai lavori dell'inchiesta, non bastano.

Ma questo in verità, da parte di chi non vuole l'inchiesta, è eccesso di zelo. Se l'inchiesta non vi piace, perchè volete dare un tempo lungo, cosicchè esigete che la si svolga per l'universo, e per altri siti, con ogni sorta di indagini ed esperimenti? Come non vedete che il tempo brevissimo circoscrive il compito degli inquirenti, il che dovrebbe essere, e pare sia, nei vostri voti? E, in merito, perchè mai son pochi sei mesi? Io ritengo che l'indagine si possa, nelle sue parti essenziali, condurre in un paio di mesi, ove commissari di buona

volontà se ne impossessassero. Son pochi, se si deve girare l'Italia. Ma perchè andare girando? Nel pensiero dei primi proponenti non si scorge la pretesa di un'inchiesta teatrale e dispendiosa. In quello della Giunta della Camera, che come vedemmo allargò il compito, si domanda un fondo di non più di 15,000 lire, e per tre anni; questo fondo rimane, e per sei mesi; ma esclude per ciò stesso, in modo assoluto un compito vastissimo, come quello delle Commissioni ponentisi in giro per anni, e che poi stampano decine di volumi. Al modesto compito dunque sei mesi bastano; e, ove per caso non bastassero, e lo dichiarò il signor ministro in seno all'Ufficio centrale, chi impedirebbe, al riprendersi dei lavori parlamentari a novembre, di domandare un prolungamento di termine mediante nuovo disegno di legge? E se la Commissione mancasse al suo mandato, lasciando inutilmente trascorrere il termine, non sarebbe fortuna per gli avversari dell'inchiesta, il fatto che, esaurito il termine, si eseguisse rigidamente la legge col far cessare l'ufficio della Commissione inquirente? La colpa, in tal caso, non sarebbe stata del Parlamento; molto meno del Senato, che non è l'autore della proposta del termine.

Questa seconda dunque è anch'essa una difficoltà da pretermettere.

Ma ce ne è una terza, che ha fatto capolino in Senato: Che faremo noi di questa legge, si è detto, se, essendo stati chiusi i battenti della Camera dei deputati, non possono più esser nominati i commissari? Io rispondo che noi possiamo perfino ignorare che la Camera non tenga attualmente seduta, mentre ancora le teniamo noi.

Ma, ad ogni modo, non possiamo ignorare che la Camera legalmente c'è; la Camera è soltanto aggiornata. Noi possiamo, talora, più volte in un solo mese, essere aggiornati con riserva di convocazione a domicilio; indi, a distanza di meno di otto giorni, essere richiamati: eravamo stati aggiornati, infatti, non molti giorni fa, e ora sediamo. Chi impedisce, pertanto, che la Camera sia richiamata? Non lo farà il Governo? Ma la responsabilità sarà sua, non facendolo, e non prendendo qualsiasi provvedimento rispondente alla esigenza del caso. Se non lo farà, con ciò stesso il Governo proverà

ad ogni modo, che non cadrà il mondo, ove l'attuazione dell'inchiesta si rimandi al mese di novembre, quando la Camera sarà in condizioni di nominare i suoi commissari.

Nè si dica che, intanto, decorrerebbero inutilmente quattro mesi. No, il Governo che non potesse o volesse porre in atto immediatamente l'inchiesta, rinvierebbe la pubblicazione della legge al tempo opportuno, a novembre cioè, e d'allora soltanto comincerebbe a decorrere il termine.

Frattanto, io rilevo, che cosa mai si guadagna a rimandare a novembre l'esame di questa legge, che da parte nostra è un dovere, non che di discutere, a parer mio personale, anche di votare?

Dicesi: terremo l'agitazione dei ferrovieri. E come mai può giudicarsi causa di agitazione dei ferrovieri, un atto che io reputo di giustizia, la votazione della legge d'inchiesta?

Ma, non votando la legge, si calmeranno meglio dunque i ferrovieri, che vedrebbero questa specie di denegazione di giustizia, di rifiuto di esame di ragioni, state prese in considerazione a quasi unanimità dalla Camera elettiva e dal Governo? Sarebbe motivo, invece, ogni differimento, di far nascere, se non v'è, l'agitazione; e se l'agitazione v'è, il differimento, ad ogni modo, non sarebbe mai causa perchè essa cessi.

La legge può soddisfare tutti.

Con la inchiesta, dicesi, si peserebbe sulle Società. Ma per qual cosa si ha da pesare sulle Società? Le loro virtù verginali saranno poste a repentaglio, solo perchè dal Parlamento e dal Governo insieme si delibera d'indagare: se *l'esercizio delle ferrovie*, secondo le *Convenzioni*, e *l'assunzione in servizio e il trattamento del personale*, rispondano all'interesse dello Stato? Quale offesa all'indirizzo delle Società, con una domanda così semplice?

Le Società sono forse contrarie ad ogni legittimo interesse dello Stato? O credono che cotesto interesse è stato ed è in buone mani, e non occorre altra indagine? Di cotesta credenza nessuno si appaga.

Ma se la Camera e il Governo hanno giudicato che, malgrado tutti gli studî intensi del Ministero, e tutte le inchieste antiche e recenti, non

è così ben accertato il concetto di utilità o di danno dell'andamento delle Convenzioni; e se domandano che, almeno a norma avvenire, si chiarisca il tutto: come si può fare opposizione a sì onesto e ragionevole intento?

Ma vi hanno, rilevasi, dei progetti in corso, sulla materia delle Convenzioni finanziarie.

Ve ne ha uno per 75 milioni, o poco meno, presso il Senato, stato approvato dalla Camera. Il ministro dei lavori pubblici, addippiù, e l'ha ripetuto testè l'onorevole Sormani-Moretti, si era impegnato d'affrontare la questione della modificazione sostanziale delle Convenzioni: e aveva dichiarato sarebbe venuto con nuove Convenzioni alla riapertura del Parlamento; e qui arrischiava anche delle dichiarazioni in proposito, circa l'avvenire della proprietà delle ferrovie e della loro azienda.

E allora chiedesi, a che cosa varrà l'inchiesta?

Ma se è il Governo che l'ha accettata e formolata quale la vediàmo nella legge; se il Governo, con ciò stesso e solo, anche non dicendolo, assume e riconosce di non avere, se non altro, pienamente raccolti e concordati i dati di fatto; se, in ogni caso, il Governo medesimo dichiara di non aver compiuto in modo irrimediabile alcun fatto che dall'inchiesta possa venire smentito; in che modo potrà mai l'inchiesta pregiudicare l'iniziativa del Governo per l'avvenire, e la maturazione dei suoi studi e deliberati?

La maggior cognizione di causa nell'interesse dello Stato e nell'interesse anche delle Società, a che cosa potrà nuocere?

Non solo il progetto di legge pendente; circa a nuove provviste e spese e a modifiche di Convenzioni (progetto del resto che non vedo all'ordine del giorno, e non dirò nulla di sorprendente soggiungendo, che, molto probabilmente, non verrà all'ordine del giorno), ma anche altri progetti si avvantaggeranno di molto dall'inchiesta.

L'onor. ministro dei lavori pubblici tenga anche conto di questo: che, pur a inchiesta non terminata, poichè in essa egli avrà tre dei propri delegati, sarà a quotidiana notizia di tutti i movimenti della medesima, e potrà avvantaggiarsi di accertamenti e studi che man mano saranno fatti. Cosicchè, ove gli sembrasse non

necessario attendere sino alla finale relazione, sarebbe giudice intanto della maturità o no dei progetti od accordi, da proporre o preparare. E se al Parlamento ne presentasse qualcuno, si sarebbe sempre in potestà di soprassedere dal deliberato, ove si amasse meglio attendere tutti i materiali e la conclusione dell'inchiesta.

Tutte le obiezioni contrarie, pertanto, sospensive, pregiudiziali, o qualcosa di simile, non hanno alcun valore, tranne quello di deporre contro le conclusioni che ne vogliono trarre i loro autori.

Ma vi è una parte della relazione - e qui essa entra in merito - veramente sorprendente: quella in cui si sentenzia l'anticipata inutilità dell'inchiesta.

Io non nego all'onorevole collega, autore della relazione, e studi ed esperienza, veggenza benanco; ma temo che, ove egli abbia profonda convinzione dell'inutilità dell'inchiesta, abbia ad essere il solo in Italia ad avere cotesta convinzione.

(Interruzione dell'onor. Boccardo).

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Allora saranno due.

Senatore BOCCARDO. Domando la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Ma io rispondo.

I deputati che ne furono proponenti, di certo; non credono alla inutilità dell'inchiesta. Tutta quanta la Camera dei deputati, perchè non vi sorsero notevoli opposizioni; crede all'opportunità dell'inchiesta. Il Ministero, quale era composto, quando dalla Camera fu votata l'inchiesta, non credeva alla sua inutilità. Il Ministero quale è ora, non vi crede. Fin qui, pressochè una metà del Senato, secondo gli opinamenti manifestati negli Uffici, non vi crede. La minoranza dell'Ufficio centrale non vi crede.

Crederà forse il paese all'inutilità dell'inchiesta? Forse! Ma giudizio cosiffatto dovrebbe raccogliersi dalla soddisfazione che il paese dovrebbe provare e dimostrare per l'andamento di tutto che riferisce a ferrovie, dalle costruzioni all'esercizio, dalle spese che costarono e costano, ai frutti che resero e rendono. È a dubitare, per lo meno, che il paese sia in preda a tanta soddisfazione.

Ma, poichè ho da fare con gente edotta delle scienze esatte, vengo ai fatti.

Secondo le convenzioni ferroviarie, è calcolato e prestabilito un prodotto iniziale, il minimo prodotto cioè che ognuno doveva ritenere d'immediata consecuzione al principio dell'esercizio: tanto che esso costituisce punto di partenza e base delle convenzioni medesime.

Ora il prodotto iniziale dell'Adriatica fu dichiarato di L. 100,000,000; la realtà peraltro era di soli 90.

Così per la Mediterranea il reddito iniziale di 112,000,000, stava contro 100 di reale.

Alle Sicule fu dato un prodotto di 8,000,000, ma non ne avevano che 6 1/2.

La determinazione del prodotto iniziale era frutto d'inchieste, di studi, di dati statistici, di fatti, che né Società, né Governo, né Parlamento inforsarono. Eppure era dovuta a fallace calcolo e a fede arrischiata nel miglioramento dell'azienda che stava per andare in mano delle Società.

Onde, se la verità delle cose fosse stata nettamente compresa e posta in rilievo, le convenzioni non sarebbero state fatte; perchè se ne sarebbe, con tutta evidenza, fin d'allora rilevata la iattura ingente, cui andava incontro lo Stato; e, se per cecità fossero state sottoscritte, il Parlamento le avrebbe respinte.

Invece, da quell'artificiale elevazione del prodotto iniziale, che cosa seguì? Questo: si fece apparire che su quello sarebbe stata intangibile la quota di partecipazione dello Stato, il quale anzi avrebbe dovuto fare assegnamento sul reddito in maggior proporzione, e progressivo: di tal che, solo sull'eccedenza del prodotto iniziale si fondava la istituzione delle Casse patrimoniali, alle quali non si doveva provvedere che col 15 per cento sul prodotto ultra-iniziale e con altri piccoli eventuali proventi.

Ebbene, dal 1885 in qua, in undici anni, non si è raggiunto mai il prodotto iniziale, salvo da una Società, che in uno o due anni l'ha superato per somma sparutissima. Ma coloro che sono pessimisti, e anche coloro che non lo sono, dicono pure: Come mai avviene che in un'azienda, la quale, innanzi alle Convenzioni, costantemente, tutti gli anni, aveva dato un aumento progressivo, sia per ragione del miglioramento della vita, sia per l'incessante incremento della popolazione e degli scambi, come mai avviene che, appena quelle poste in

atto, e quando non vi ha il più piccolo indizio di crisi, se ne arresta la produzione, mentre se ne cresce sempre più la spesa? Come avviene che sparisce per incanto la tendenza al progresso, e la stazionarietà, negli undici anni, fa posto, talora, anche al regresso?

Badisi che qui versiamo in tema di prodotto lordo, il quale non rappresenta che la quantità del movimento, la quale è impossibile, che in un paese che cresce, non aumenti. Sbagliata, e di certo calcolatamente, la misura del prodotto iniziale, in undici anni, non che l'ultra iniziale, nemmeno quello soltanto, doveva raggiungere? Deteriorate per quanto vogliansi le condizioni economiche - e non si chiarirono tali che dalla seconda metà del 1888 - tanta morte di attività non è proporzionata alla causa, non è facilmente esplicabile; se pure non l'è troppo, ove si considerino le mani nelle quali fu riposto lo strumento del moto. E di vero se le peggiorate condizioni economiche, devono far scemare il reddito, anzichè crescere; perchè, malgrado quelle, mai scemarono, crebbero anzi sempre, i redditi di altri modi di comunicazione, le poste e i telegrafi?

Se il vizio è nel modo di esercizio, si domanda come si potrà più a lungo andare avanti così? Vi è forse collisione d'interessi fra la Società esercente, lo Stato e il pubblico? Se non vi è collisione d'interesse, e non dovrebbe esservi, ciò che accade è un'altra sorpresa che depone contro la veggenza della Commissione d'inchiesta, del Governo e del Parlamento, i quali ritennero che giammai lo Stato sarebbe andato incontro ad alcun onere o responsabilità per la provvista di fondi per le Casse patrimoniali, essendo il carico addossato al prodotto, comunemente creduto immanchevole, ultra iniziale.

Ma fin dove arriverà la responsabilità dello Stato, appunto per l'accennato errore non solo, per l'andazzo di undici lunghi anni dall'attuazione delle Convenzioni?

Ora io domando, se cotesto punto solo non valga la pena sia posto in chiaro sotto tutti gli aspetti, il fatto, cioè, del mancato reddito, e della quasi provata pervicacia nel non farlo andare oltre il prodotto iniziale, cotesto fatto o fenomeno nelle sue cause e, sia detto pure, anche nelle colpe e nelle responsabilità, sia per inadempienza, sia per imprevidenza o iner-

zia, sia per mancata o rilasciata vigilanza e controllo.

Se non basta l'accennato obbietto a dimostrare l'utilità, l'urgenza di larga inchiesta, accennerò ancora a qualche altro.

Nelle Convenzioni è assegnato un primo fondo (mi tengo sempre nell'ordine dei fatti), il quale è destinato a provvedere ai danni derivanti da forza maggiore e da vizi di costruzione. Cotesto primo fondo si raccoglie prelevando 200 lire dal reddito lordo di ciascun chilometro delle ferrovie in esercizio. Qui, fortunatamente, è esclusa l'attesa di qualsiasi condizione, come di raggiungere e superare il prodotto iniziale onde avere il fondo per le casse patrimoniali. Ciascun chilometro di ferrovia provvede a se stesso, colla destinazione di 200 lire da prelevare dal prodotto lordo.

Ora, persona competentissima che è stata con lode alla direzione del Ministero dei lavori pubblici, ha affermato che cotesto fondo deve poter bastare anche coll'insuccesso dello sperato progresso sul reddito iniziale.

Stando però alle apparenze, deve credersi non basti; dacchè non si è sempre provveduto regolarmente e puntualmente, al riparo dei danni provenienti da forza maggiore, e da vizio di costruzione in ispecie: tutti i giorni si fanno domande e lagnanze, perchè vi si provvegga; e si risponde che manca il fondo, che si presta malamente a tante provvisioni occorrenti.

Non varrà la pena l'accertamento, in via di inchiesta, di tanto grave interesse; se non altro a far cessare i dubbi che, nemmeno su quel punto, sieno regolarmente osservate le Convenzioni, ed esercitati controllo e vigilanza?

Sarà meglio far credere che, non la forza maggiore o il vizio di costruzione, ma il difetto di cura degli esercenti, la cattiva manutenzione delle linee, determinano, e maggiori danni, e più forti dispendi, per ripararli?

C'è un altro fondo di 150 lire per chilometro, il quale dev'essere destinato al rinnovamento del materiale metallico delle ferrovie (le rotaie). Quale fondo si eleva a 250 lire a chilometro in tutte le linee a doppio binario.

Anche per questo si dice, che il fondo dovrebbe essere sufficiente; ma, stando, almeno, alle apparenze, non lo è.

Se giudichiamo infatti le condizioni in cui si trova il materiale metallico, e le domande di ingenti somme che si fanno, è a ritenersi permanente la mancanza di mezzi. Eppure si contesta universalmente la diligenza delle Società nella cura del mantenimento del materiale metallico, mediante le pronte parziali riparazioni e rinnovazioni; si rileva che si spinge l'uso e il consumo di quello esistente, fino al punto di rendere giustificati i ritardi dei treni, il rallentamento della doverosa celerità, e inevitabile il carico di troppo grave spesa per un rinnovamento più largo e di troppo protratto.

Non è, certo, di lieve momento tema cosiffatto, perchè serva a provare l'asserita inutilità dell'inchiesta.

Havvi un terzo fondo, che si deve ottenere dall'uno e mezzo per cento del prodotto lordo dell'esercizio, per destinarlo al rinnovamento del materiale mobile.

E, quanto al rinnovamento del materiale mobile, è generalmente riconosciuta la collisione dell'interesse delle Società con quello dello Stato.

A questo preme l'esatta osservanza delle Convenzioni circa alla manutenzione di quel materiale; a quelle piace sempre più il materiale nuovo perchè non va fatto a sue spese, e piace la minore cura e spesa che sono a suo carico, per il mantenimento di quello ricevuto; pesa dippiù la durata assegnata al materiale che deve tenere all'utile servizio; tanto che, in recenti convenzioni, che auguriamo vengano ritirate, si trova modo di scorciare di assai la durata di tenerlo in piedi e accrescere gli oneri allo Stato, in senso di doverlo rifare più presto.

Ora, è un vero punto oscuro quello del governo del fondo pel materiale mobile e ancor più delle condizioni di cotesto materiale, e in rapporto al modo onde sono, o non sono, osservate dalle Società le Convenzioni. Onde la luce è urgente e doveroso sia largamente fatta.

Io non entro in altri punti secondari delle Convenzioni; ma a me pare che, salvo il preconcetto di lasciar correre la china, sieno argomento gravissimo d'inchiesta quelli di già accennati: reddito totale al di sotto o appena, dopo undici anni, avvicinandosi all'iniziale, e Casse patrimoniali, fondi e stato di fatto del-

l'osservanza dei patti, circa a spese per ripari di danni, provenienti da forza maggiore o da vizi di costruzione; circa a materiale metallico; circa a materiale mobile.

Tutti cotesti, sono argomenti di danni infiniti, indeterminabili, per parte dello Stato; le indagini e gli studi possono dar la via di arrestarli.

Tariffe. Qui è presente l'onor. deputato Luzzatti con la sua veste di ministro del Tesoro. E dirò che, a prevenzione o a ristoro dei danni delle Convenzioni, fu escogitato, ed egli ne fu il proponente alla Camera, un Consiglio delle tariffe, il quale avrebbe dovuto funzionare, quasi, quale una specie di osservatorio, non che nel compito del servizio ferroviario, ma anche in quello dell'interesse commerciale, cioè anche sotto l'aspetto doganale.

Ricordo a titolo di lode due ministri che si occuparono più di proposito a rendere, in qualche modo, fruttuosa cotesta istituzione. Il ministro dei lavori pubblici, il senatore Finali, e l'attuale ministro delle finanze il deputato Branca, che lo sostituì.

Leggendo gli atti di quel Consiglio, si trova che l'uno e l'altro ministro fecero sforzi superlativi per rendere giovevole la istituzione (*l'oratore si ferma vedendo che il presidente del Consiglio ascende alla Presidenza del Senato*).

L'onor. presidente del Consiglio forse deve andar via: io gli faccio presente che devo parlare di lui.

PRESIDENTE. La prego, signor senatore, ricordare che non son leciti, a norma del nostro regolamento, l'interpellazioni personali, anzi sono espressamente vietate.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io fo conoscere all'onor. presidente del Consiglio, che parlo di lui; egli è padrone di stare o andarsene (*Il presidente del Consiglio ritorna al suo banco*).

Ora, quanto al 1889, perchè è qui presente il senatore Finali, a non offendere la sua modestia dirò solamente che, egli, intervenendo nel Consiglio delle tariffe, mostrò di pregiarne la istituzione, e le infuse vitalità. Mi fermo di più invece, sul 1891, e in particolare sulla seduta che presiedette il ministro Branca, nella quale intervenne l'onorevole presidente del Consiglio di allora, il deputato Di Rudini.

Ora sentite che cosa si svolse in quella seduta.

C'era stata il giorno innanzi (5 settembre 1891) la lettura di una relazione di uno dei componenti il Consiglio delle tariffe.

Questa relazione concludeva ad una serie di proposte di deliberati, intesi a promuovere il traffico delle merci povere e ad attuare le tariffe al minimo possibile, purchè si evitasse il danno delle Società. I concetti di quella relazione furono complessivamente accolti anche dai rappresentanti delle Società ferroviarie che fanno parte del Consiglio delle tariffe.

Lieto il ministro d'allora, prega il suo capo, presidente del Consiglio, di coadiuvarlo; e nel giorno seguente (6 settembre) lo presenta al Consiglio, informando - son parole del verbale - « del lavoro compiuto dal Consiglio delle tariffe nella seduta antimeridiana - ivi è detto - di ieri, nel quale fu approvata la relazione presentata dall'onorevole Delvecchio, e le conclusioni ivi espresse, intese a rendere possibile il movimento delle merci povere e a facilitare e aumentare il traffico dei nostri vini ».

Il presidente del Consiglio dà schiarimenti circa alle trattative con l'Austria-Ungheria e Germania, intorno all'esportazione dei nostri vini; indi nota che « le due deliberazioni prese ieri sulle materie povere e sui vini gli sono tornate graditissime, e così crede lo saranno al paese; a condizione, ben s'intende, che sieno presto tradotte in atto. Con tutta la forza dell'animo suo incoraggia gli studi intrapresi; e ciò perchè ha qualche fede che, facilitando il trasporto di materie utili all'agricoltura, si possano alleviare, almeno in parte, le penose condizioni economiche del paese ».

Stabiliti i principî, il massimo tra i rappresentanti delle Società che, a titolo d'onore, io nomino, e che appartenne anche al Senato, parlo del comm. Allievi, per la Mediterranea, rispose così:

« Si felicita molto dell'indirizzo che il Consiglio ha dato da ultimo agli studi della materia delle tariffe, ed ora che è ben chiarita la possibilità, e trovata la via, per introdurre tali riforme, conciliando gli interessi delle Società e del Governo; afferma che anche le Società si metteranno con impegno alla traduzione in atto dei provvedimenti consigliati ».

Tuttavia, trattandosi di deliberare riduzioni, soggiunge:

« Ma poichè in queste vie le Società ferroviarie non possono addentrarsi per proprio conto, che fino ad un certo punto, anche per non iscuotere il loro credito all' interno ed all' estero e compromettere i risultati finanziari delle rispettive aziende, *fino al punto cioè segnato dalle spese vive di trasporto*, in difetto del quale si lavorerebbe in perdita; ben venga il Governo, *al di là delle spese vive di trasporto*, ben venga il Governo a sopportare egli stesso una parte del sacrificio. Apparente sacrificio del resto, che per altri titoli farà entrare nelle casse dello Stato quello che lo Stato sarà disposto di abbuonare sulla sua quota di partecipazione ai prodotti ».

E risponde il ministro Branca.

« Accetta - è detto nel verbale - di buon grado le *osservazioni ed i voti* del consigliere Allievi, e come ministro dei lavori pubblici e membro del Gabinetto (si badi che era tuttavia presente anche il capo del Gabinetto) che seriamente si preoccupa dell' attuale crisi che tanto travaglia il paese, non può che riconoscere l' opportunità di quella reciproca benevolenza tra le Società esercenti ed il Governo, dal senatore Allievi tanto opportunamente invocata e consigliata.

« Il programma degli studi quale fu formulato è *da ritenersi accettato; solo è da sperare che presto si possa venire a proposte concrete* ».

Qui il relatore eccita di venire a proposte concrete; e spingendo il senatore Allievi ed un suo collega rappresentante dell' Adriatica ad accettare le proposte concrete, ne riceve questa risposta:

Allievi rileva che « le Società potranno riunirsi e concretare in tempo brevissimo le loro conclusioni, e di ciò non esita a prendere impegno, per quanto almeno concerne la Mediterranea ».

Dopo ciò il ministro dei lavori pubblici dice:

« Ringrazio il consigliere Allievi di questa delucidazione; ed interpretando in eguale senso il silenzio del consigliere Lanino rappresentante l' Adriatica, conviene che occorrerà un po' di giorni per le indispensabili pratiche, due o tre settimane per esempio.

« Intanto assicura che l' Ispettorato generale delle strade ferrate si metterà all' opera con la

migliore volontà, e, *prendendo atto* delle dichiarazioni del consigliere Allievi, è ben sicuro che, con eguale buon volere, le Società agiranno in questa interessante faccenda, e ne prende atto ».

Allora il consigliere Lanino, che vede interpretarsi i suoi sentimenti, senza che abbia parlato, fa questa dichiarazione:

« Lanino, rilevando l' accenno a lui fatto da S. E. Branca, *anche egli prende impegno per la sua amministrazione* che tutto il buon volere e la massima alacrità sarà usata per dare seguito ai voti del Consiglio.

« Ed interessandosi alquanto dell' argomento in ciò che si riferisce al compenso da riservare alle Società, ricorda che deve essere convenientemente basato *sul concetto del rimborso almeno delle spese vive del trasporto* ».

« Branca riconosce giuste queste riserve e, dicendosi lieto di poter associarsi alle concilianti affermazioni dei delegati delle Amministrazioni sociali, dichiara chiusa la seduta e scioglie l' adunanza » (*Annali del Consiglio delle tariffe*, anno 1891, pagg. 260-69).

Dunque fu stabilito col consenso incondizionato dei rappresentanti delle Società Mediterranea e Adriatica, mentre quello della Sicula si era manifestato precedentemente favorevole, che si sarebbero ricercate nuove vie a nuovi traffici, date agevolezze a trasporto di merci povere, e delle agricole, mediante prezzi tanto ridotti da non superare le *spese vive*. E, ove tutto ciò non bastasse a raggiungere lo scopo, il Governo si dichiarò pronto a rinunciare alla sua quota di partecipazione sui nuovi e maggiori traffici.

Se non che, quel Ministero da lì a pochi mesi cadde; vennero altri Ministeri; e che se ne fece di tutte coteste deliberazioni? Ve ne fu forse una sola, che sia valsa a risolvere o ad avviare alla soluzione, il problema di trasportare da un punto all' altro dell' Italia, per esempio, cito a caso: gli agrumi e i vini, gli olii d' oliva, *a rimborso di spese vive*? Noi sappiamo che la spesa viva non va al di là di centesimi 1 1/2 a tonnellata-chilometro. Ebbene, a rendere perpetuamente pratica la teoria del non trasportare nulla per le grandi distanze, pur facendosi correre i treni vuoti, si mantennero sempre, e si mantengono, prezzi quadrupli e quintupli an-

che, rispetto alle sole spese vive. In tal guisa non è stato nè è possibile, che il solo traffico a brevi distanze e per merci di non povero valore: ove, anche rispetto a tale traffico, non riesca preferibile il trasporto sulle strade rotabili.

Eppure, il non prendere alcuna deliberazione nel senso largo della parola, di far nascere traffici nuovi o svolgere quelli che procedono stentati, non che tra punti estremi d'Italia, tra un punto benanco e un altro della stessa regione, è la causa massima che ha chiarito e sempre più chiarisce rovinosa, tra noi, l'impresa della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie.

È inutile che io insista su questo tema sì pieno di spine, la cui fallita soluzione riesce così amara, che non vi ha alcun cittadino il quale non abbia a dolersene.

Tocco ora, assai brevemente, un ultimo punto. Tenuto conto delle Convenzioni ferroviarie, che promettevano eliminazione di ulteriori carichi e spese del Governo, all'infuori di quelli per la costruzione delle nuove linee o il compimento delle antiche; come è andato, domandiamo, dal 1885 in qua, l'onere della spesa per la finanza italiana? Come gli introiti? Ecco qui in risposta le notizie che traggo da un documento che viene dal Ministero dei lavori pubblici (1).

Nel 1885 gli incassi, giusta quel documento, non furono che di 57 milioni, tutto compreso; vale a dire e partecipazione al prodotto delle reti principali e delle linee complementari, e rimborsi e concorsi dei comuni e provincie, e anticipazioni, giusta le leggi 1885, 1879, ed altri assai piccoli redditi. Le spese, invece, in quell'anno, sono di 200 milioni; il *deficit*, cioè la spesa a perdita, 143 milioni.

Nel 1886-87 contro un'entrata di 58 milioni, si ha la spesa di 207, e l'eccesso di questa in 149.

(1) Vedi nella relazione sul « Bilancio dell'entrata 1896-97, n. 203-A », da me presentata, in nome della Commissione permanente di finanze, il 12 andante luglio, gli allegati, e in specie la lettera B: « Prospetto riassuntivo delle spese relative al servizio ferroviario dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1895 » pagg. 36-39. E vedi, ivi, lettera C: « Prospetto riassuntivo delle entrate relative al servizio ferroviario dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1895 » pagine 40-43.

Nel 1887-88 non muta l'entrata, la spesa assomma sì, da dare una sua eccedenza, su quella, di 256 milioni. E di 216 milioni è cotesta eccedenza nel 1888-89; di 173, nell'anno seguente, per quanto, l'entrata, ingrossata dal reddito (anch'esso di molto vinto dal proprio passivo) delle complementari, e da ricupero d'interessi di titoli emessi per conto di aumento delle Casse patrimoniali, sia assommata a 78 milioni.

Nel 1890-91, l'eccesso di spesa sull'entrata va a 160 milioni; a 153, nell'anno seguente; a 150, nel 1892-93; a 142 nel 1893-94, e ascende a 186 milioni nel 1894-95, essendovi stata un'entrata di 80, e una spesa complessiva di 267.

E dura l'andazzo per gli anni seguenti; e durerà chi sa quanto e come.

Notisi ancora, che cotesto triste fenomeno si è svolto in contemporaneità del progressivo aumento delle linee delle ferrovie complementari, e della limitazione delle spese di costruzione, ristrette nei bilanci preventivi degli ultimi anni intorno a 30 milioni, da un centinaio o più che erano state; nè quei trenta sempre investiti in mere nuove costruzioni.

Ora, ad occhio e croce fermanoci su cotesto affliggente tema, chiediamo: pare possibile che, mentre i trasporti di merci e di viaggiatori rispondono così male alla istituzione delle ferrovie e alle somme che vi si sono spese e spendono, pare possibile che non deve giunger mai il giorno di conseguire l'equilibrio della nuova annuale spesa con l'entrata?

Anzi deve ammettersi sempre più, che tutti, irremissibilmente, i miliardi spesi dallo Stato devono andare perduti, e dev'essere immanente, anzi progressivo, l'onere dello Stato, salvo che ci rassegniamo a vedere danneggiate talmente le opere esistenti, da non potere, più tardi, provvedere alla loro conservazione, nonchè al loro incremento?

E, su tanta universale iattura, non devono avere esercitato veruna influenza sinistra, le Convenzioni, per sè stesse se vi piace? Che nulla ci sia da vedere, da obbiettare circa al modo di esplicarle e porle in atto, così rispetto alle Società come rispetto al Governo?

Secondo molti, tra i quali sono io, il modo onde sono interpretate ed eseguite le Convenzioni, e dal Governo, e dalle sole Società, non è quello che avrebbe potuto e dovuto essere.

Ma, se tutte queste cose sono vere; se lo sono, sia anche solo, in minima parte; se il dubbio pure ne accolgono quelli che chiudono gli occhi all'evidenza; diremo ancora che, dopo undici anni di supremi sacrifici e perdite, con la prospettiva di altri non minori, alla vigilia di nuove proposte e di tentativi di accordi, l'inchiesta sarà inutile?!

Non si esageri il preconcetto dell'agitazione dei ferrovieri: quello è un argomento che, quasi, sparisce di fronte all'interesse ben più grosso, nel quale, peraltro, è compenetrato. Dei ferrovieri si tenga la posizione subalterna nell'inchiesta, inviscerata del resto nella principale.

Non si esageri il concetto dell'agitazione, per porre della sabbia sull'immanente bisogno di far la luce sul complesso argomento dell'esercizio.

Pigliamo la cosa nel suo tutto; e allora ne salta agli occhi la parte più complessa, indiscutibile, la parte vitale del paese, quella della economia dello Stato e dell'economia nazionale. Ma non vedete voi che le migliori risorse in Italia sono liquidate? che i debiti ci affogano, che il contribuente non ha più materie tributarie? Non si faccia del socialismo a ritroso; non si faccia in servizio di una parte della borghesia, che finisce per intisichire essa stessa, del socialismo di pessima lega; si utilizzi quel po' di patrimonio dello Stato che ha costato e costa sangue, e che risponde in sì misero modo all'ingente e progressivo passivo dello Stato stesso. Lo si utilizzi nel vero, nel generale interesse di lui e del paese; si faccia finalmente un poco di giustizia.

A tutto ciò è mezzo, per ora, un'inchiesta, condotta con sagacia e moderazione. Essa stessa non sarà che opera di giustizia. Nè aggiungo altro.

PRESIDENTE. Vista l'ora tarda, rimanderemo a domani il seguito della discussione, dico a domani, perchè credo di interpretare il desiderio

del Senato, proponendo che domani si ometta il riposo festivo (*si ride*) e si continui nella discussione. Non sorgendo obiezioni resta così stabilito.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i signori senatori, segretari; di procedere all'enumerazione dei voti.

(I senatori, segretari, fanno lo spoglio delle urne).

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge: « Abolizione del dazio di uscita dello zolfo, e variazioni della tariffa doganale »:

| | |
|----------------------|----|
| Votanti | 83 |
| Favorevoli | 73 |
| Contrari | 9 |
| Astenuti | 1 |

(Il Senato approva).

Domani, alle 15, seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

Discussione dei seguenti progetti di legge:

Inchiesta sull'esercizio ferroviario (N. 208 - *seguito*);

Conversione in legge del regio decreto 5 aprile 1896, n. 94, per l'istituzione di un commissario civile per la Sicilia (N. 216 - *urgenza*);

Inversione per un decennio delle rendite di opere dotali ed altre fondazioni a favore della beneficenza ospitaliera in Sicilia (N. 218 - *urgenza*);

Sulla beneficenza pubblica per la città di Roma (N. 220).

La seduta è tolta (ore 18 e 35).