

CI.

TORNATA DEL 26 LUGLIO 1896

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — Il presidente chiama a fungere da segretari, in assenza dei titolari, i senatori Canonico e Di Camporeale — Congedi — Il presidente commemora il senatore Camillo Colombini — Si associano il senatore Canonico ed il ministro guardasigilli — Il senatore Bonvicini propone, ed il Senato approva, l'invio delle condoglianze del Senato alla vedova dell'estinto — Si continua la discussione del progetto di legge: *Inchiesta sull'esercizio ferroviario* — Parlano i senatori Boccardo, Rossi Alessandro, il relatore senatore Brioschi, il ministro dei lavori pubblici e il senatore Majorana-Calatabiano — Il presidente mette ai voti l'ordine del giorno del senatore Vitelleschi che propone la sospensiva — Dopo prova e controprova e ripetizione delle stesse, la sospensiva è approvata — Incidente sull'ordine del giorno relativo ai progetti sulle università di Napoli e Torino — Parlano il senatore Fusco, il senatore Finali, presidente della Commissione permanente di finanze, i senatori Borgnini e Vitelleschi ed il presidente del Consiglio Di Rudinì — Il presidente dichiara chiuso l'incidente.

La seduta è aperta alle ore 15 e 30.

Sono presenti il presidente del Consiglio ed i ministri di grazia e giustizia, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, dell'istruzione pubblica, del Tesoro e il regio commissario per la Sicilia.

PRESIDENTE. Mancando i signori senatori segretari, secondo l'art. 29 del regolamento, chiamo a fungere da segretari provvisori l'onorevole senatore Canonico, che fu già segretario nella precedente legislatura, e l'on. senatore Di Camporeale, che è il più giovane tra i presenti.

(I due segretari provvisori prendono posto al banco dei segretari).

Ora prego di dar lettura del processo verbale della seduta di ieri.

Il senatore, *segretario provvisorio*, DI CAMPOREALE, dà lettura del processo verbale della tornata di ieri, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Chiedono congedo i signori senatori: Di San Giuseppe per tre giorni per motivi di salute; Spalletti e Blaserna di un mese, Potenziani di cinque giorni per motivi di famiglia.

Se non vi sono opposizioni questi congedi si intenderanno accordati.

**Commemorazione
del senatore Camillo Colombini.**

PRESIDENTE. Signori Senatori!

Con crudele frequenza si seguono in quest'anno i nostri lutti.

Un telegramma mi annunciava testè essere morto stamani, di morte subitanea, in Torino il senatore Camillo Colombini. (*Impressione*).

Aveva egli di pochi giorni varcati i sessant'anni, per essere nato il 18 luglio 1836 a San Secondo di Pinerò; ed occupava fra la città

dinanza e nel foro Torinese un posto degno delle belle qualità dell'animo suo e della sua mente. Perchè e mente ed animo erano stati fin dalla prima età educati ed informati da quella illustre letterata che fu Giulia Molino Colombini, onde era nato.

Entrato presto nella vita pubblica, parecchi uffici amministrativi furono le prove alle quali si cimentarono e divennero chiare le sue attitudini a maggiore palestra.

Fu eletto alla Camera dei deputati l'anno 1874 e vi rimase per quattro successive legislature, rappresentando ora il collegio di Ciriè, ora il secondo di Torino: apparteneva a quest'Assemblea dal giugno 1886.

Spirito gentile, le lotte politiche combattè senza acrimonia, quasi senza passione; anzi l'indole sua mite prendendo il sopravvento, a poco a poco se ne trasse in disparte rimanendone più che altro spettatore.

Ad ogni modo la rettitudine degli intenti l'integrità ed il disinteresse onde vi lasciò ricordo, accompagnano il suo nome nella tomba e suonano meglio d'ogni mia parola in onore del collega, di cui con dolore io vi ho annunciato la fine e che tutti noi amaramente lamentiamo perduto. (*Benissimo*).

Senatore CANONICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CANONICO. Profondamente colpito dall'inaspettata notizia che solo in questo momento odo dalla bocca del nostro egregio presidente, io, che fin dalla giovinezza fui amico di Camillo Colombini, e che ebbi eziandio consuetudine colla gentile sua madre, la poetessa Giulia Molino-Colombini, non posso a meno di mandare un saluto affettuoso alla memoria dell'egregio amico, dell'antico condiscipolo. (*Benissimo*).

COSTA, *ministro di grazia e giustizia*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

COSTA, *ministro di grazia e giustizia*. Il Governo si associa alle parole nobilissime colle quali venne commemorata l'imatura perdita del senatore Colombini, e manda anch'esso un saluto alla sua memoria, e depone un fiore sulla sua tomba. (*Bene*).

Senatore BONVICINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BONVICINI. Io mi associo alle eloquenti parole del nostro presidente, del senatore Canonico e del ministro di grazia e giustizia.

Sono stato anch'io collega del Colombini alla Camera elettiva, e benchè sedessi in banchi opposti al suo, pur sempre ho ammirato l'integrità del suo carattere, la fermezza dei suoi propositi.

Io non tratterrò qui il Senato a parlare dei meriti del Colombini; credo però d'interpretare i sentimenti di tutti voi, proponendo che sia spedita una lettera alla sua vedova esprimente il cordoglio del Senato per tanta perdita.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, il senatore Bonvicini propone che alla vedova del senatore Colombini siano trasmesse le condoglianze del Senato.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Seguito della discussione del progetto di legge: « Inchiesta sull'esercizio ferroviario » (Numero 209).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge: Inchiesta sull'esercizio ferroviario.

Come il Senato rammenta, ieri fu iniziata la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Boccardo.

Senatore BOCCARDO. Signori senatori, io chiesi ieri la parola quando l'onor. senatore Majorana-Calatabiano, rivolgendosi al relatore dell'Ufficio centrale, onorevole Brioschi, ebbe a dirgli:

Voi siete il solo, che non riconosca l'utilità della inchiesta.

Siccome l'onor. Brioschi non è il solo, ed io mi associo completamente alla maggioranza dell'Ufficio centrale nelle conclusioni della sua relazione, così ieri sarei stato lieto, anche per non usurpare di soverchio il tempo del Senato, di dirne brevemente le ragioni.

Non avendo ieri ciò potuto fare perchè la seduta si sciolse, mi consenta il Senato che molto sommariamente, come la stagione del tempo richiede ed il rispetto ai colleghi, io enunci gli argomenti in virtù dei quali io penso che il votare ora che si facesse dal Senato l'inchiesta ferroviaria, non solo sarebbe

fare opera inutile, ma nel mio remissivo parere sarebbe fare opera dannosa.

Il votare l'inchiesta, secondo me, è inutile per tre ragioni.

La prima perchè l'inchiesta è inopportuna; la seconda perchè i fini ai quali l'inchiesta tenderebbe non sono nè determinati, nè precisi, nè chiari; la terza finalmente perchè i mezzi non sono equiparati a questo fine.

L'inchiesta non è opportuna. — Le ragioni per le quali l'inchiesta non è opportuna sono di due specie.

Le une furono già enunciate prima dal senatore Brioschi, poscia ieri in principio di seduta dal senatore Vitelleschi, e sono queste.

L'altro ramo del Parlamento pur votando l'inchiesta ferroviaria, si sciolse senza aver nominato i membri della Camera elettiva, che per la legge devono far parte della Commissione d'inchiesta.

Quindi, si concludeva dall'onor Brioschi e dall'onor. Vitelleschi, opera inutile farebbe il Senato votando ora l'inchiesta e nominando ora i suoi rappresentanti nella relativa Commissione, perchè questa non si adunerebbe; e siccome il tempo dentro il quale la Commissione d'inchiesta deve per legge compiere il suo lavoro è determinato in sei mesi, e siccome è poco probabile, malgrado che l'onor. Majorana spinga la sua speranza fino al punto di credere che l'altro ramo del Parlamento, quando sapesse che il nostro ha votato l'inchiesta, tornerebbe a radunarsi, per nominare i suoi rappresentanti, speranza che io assolutamente non divido e che temo che molti non divideranno con me, per conseguenza concludevano i due colleghi essere inopportuno il fare ora un'opera, che si sa già dover riuscire perfettamente, fatalmente inutile.

Ma non è questa la sola ragione per la quale il votare oggi l'inchiesta è inopportuno. È già poderosissima questa ragione; ma non lo è meno la seconda, se non m'inganno.

Io sempre ho udito a dire che nel paese classico delle inchieste, in Inghilterra, queste inchieste si fanno quando si ha in animo di recare nella materia che forma soggetto dell'inchiesta certi determinati miglioramenti, quando l'opinione pubblica reclama riforme, quando vi sono differenti opinioni sopra le ri-

forme stesse; allora si fa quella larga indagine che è appunto l'inchiesta.

Orbene, considerato il problema da questo punto di vista, chiedo io: nell'anno 1896 è possibile, è opportuna un'inchiesta sul nostro sistema ferroviario?

Quelle Convenzioni che si tratterebbe di riformare a seguito delle risultanze dell'inchiesta, avranno il loro termine fra nove anni.

Due anni prima, vale a dire fra sette anni, le parti contraenti, lo Stato da una parte, le Compagnie esercenti dall'altra, hanno la facoltà contrattuale di disdire le Convenzioni. Per lo meno adunque sette anni, se non nove, ci dividono dal giorno in cui è possibile, sperabile il migliorare il contratto; imperocchè io non posso credere ciò che pure ho sentito qualche volta anche in alto luogo, non dagli uomini egregi che occupano attualmente quei banchi, non posso credere, dico, alla tesi che altri ha sostenuto o per lo meno adombrato, che cioè lo Stato possa aver facoltà, diritto, di modificare le Convenzioni anche prima di quel tempo.

Io ben so che viviamo in un'epoca nella quale molte cose sono possibili; nella quale è possibile che uno Stato debitore dica ai propri creditori: vi pago, ma vi decurto una porzione di ciò che vi è dovuto.

Io tuttavia, compatitelo alla barbogia mia età, non posso ammettere questo sistema.

Io credo che nei rapporti giuridici contrattuali, gli Stati debbano esser trattati come i semplici privati cittadini; ed io non so acconciarmi all'idea che quando si parla di Convenzioni, una delle due parti contraenti, unicamente perchè più forte dell'altra, unicamente perchè dispone della forza pubblica, possa modificare a suo talento il contratto.

Dunque questo concetto io per parte mia lo escludo, e suppongo che i fautori dell'inchiesta intendano che i risultati di quest'inchiesta, qualunque essi siano, debbano condurre a formulare riforme, modificazioni da introdursi nei contratti all'epoca opportuna, cioè fra nove o fra sette anni, fra sette per indurre lo Stato a disdirle, fra nove per fare nuove Convenzioni.

E allora se la cosa è così realmente, soccorre la seconda ragione di inopportunità di un'inchiesta fatta adesso.

Per verità nei tempi di rapido vivere che noi viviamo, nove anni sono cosa lunga e molta

acqua passa sotto i ponti dei nostri fiumi durante questo periodo, e se anche l'inchiesta ben fatta - adesso vedremo come potrà esser fatta - se anche l'inchiesta fornisse giusti criteri di ottime riforme, bisognerebbe aspettare nove anni ad attuarle.

È pratico ciò, signori? È opportuno? A me pare che la domanda includa la risposta. Io dico che è inopportuna l'inchiesta per la lontananza, per la lunghezza del tempo a decorrere prima che i risultati, dato che sieno buoni ed attendibili, della inchiesta medesima, possano condurre ad una riforma delle Convenzioni.

Ma io so bene che qui dagli avversari, dai fautori dell'inchiesta, si ripiega sopra un altro ordine d'idee.

Badate, ci dicono, l'inchiesta non ha già per iscopo, come credete voi, di trovar modo a riformar le Convenzioni, no.

L'inchiesta si propone lo scopo più modesto, più pratico e più utile, di riconoscere se le Convenzioni sieno bene osservate.

Allora io dico che il campo è più pratico e offre certamente una qualche possibilità di attuazione.

Ma nonostante tutto ciò, io persevero a credere che anche in questa ipotesi non occorra e non giovi l'inchiesta.

Lo Stato è armato, se vuole servirsene, di armi molto poderose; se le Convenzioni in qualche parte non sono osservate, non mancano i mezzi al Governo per richiamare all'osservanza chi vi si rifiuta.

Ed io credo che la legge del minimo mezzo imperi anche qui.

Quando si può ottenere uno scopo utile come quello che si propongono i fautori dell'inchiesta senza mettere in moto un macchinario così ponderoso e solenne come una Commissione parlamentare, perchè non farlo?

Se si può ottenere che le Convenzioni non osservate vengano invece condotte alla rigorosa osservanza per mezzo degli organi ordinari che lo Stato possiede, per mezzo de' suoi uffici di vigilanza e d'ispezione, per qual motivo appigliarsi ad un organo nuovo, da crearsi di sana pianta, con grandi spese e perdite di tempo?

Io credo che sia molto opportuno il non moltiplicare al di là del necessario i mezzi di

azione, che sia molto savio il non ricorrere a strumenti straordinari quando si hanno congegni ordinari per ottenere lo scopo.

Quindi concludo la prima parte del mio breve dire affermando che nella mia remissiva opinione, l'inchiesta non è opportuna.

Ma io soggiungevo che sarei stato contrario alla votazione dell'inchiesta per una seconda ragione più grave, più forte ancora: non essere cioè ben chiaro e ben determinato, come essere dovrebbe, il fine che la supposta inchiesta si propone.

In questo genere di cose nulla di peggio che vagare nell'indeterminato. Perchè una inchiesta riesca a buon termine, fa d'uopo prima di tutto sapere che cosa si tratta d'indagare; secondo, fa mestieri che le persone incaricate di compiere l'indagine abbiano un mandato ben chiaro e ben preciso, e non debbano ricorrere ad interpretazioni circa il carattere e l'estensione del mandato medesimo.

Io penso che su questo principio elementare tutti gli uomini pratici saranno d'accordo; ed allora mi domando: sono ben chiari, sono bene precisi e determinati i caratteri e i confini del mandato che si affiderebbe alla Commissione parlamentare inquirente?

Prima di tutto, se guardiamo alla storia di questa vagheggiata Commissione d'inchiesta, nasce un dubbio profondo intorno al fine che si vorrebbe raggiungere.

Noi abbiamo udito prima parlare di una inchiesta che si proponeva puramente e semplicemente di vedere se la rispettabile classe degli impiegati, e sopra tutto degli impiegati inferiori delle Compagnie esercenti, era trattata a norma delle Convenzioni, o se invece vi erano degli abusi.

Poi abbiamo udito che questo concetto, molto importante al certo, ma anche relativamente semplice, si è venuto ingrandendo e magnificando; e si è parlato allora di un'inchiesta su tutto l'andamento dell'esercizio ferroviario: vale a dire, non solo sopra i rapporti tra le Compagnie esercenti e i loro impiegati, ma eziandio sopra i rapporti tra le Compagnie esercenti e lo Stato, sopra i rapporti tra le Compagnie esercenti ed il pubblico, e per conseguenza sull'andamento tecnico ed amministrativo di questa vasta organizzazione, che è il sistema ferroviario. Piccola faccenda, signori!

Io credo di non ingannarmi affermando che di tutti gli organismi, dei quali vive la vita di un popolo moderno, quello che mette a prova le forze più complesse, le più difficili a dirigersi, i più diversi e straordinari strumenti di attività, è precisamente l'organizzazione del servizio ferroviario, in cui, da pressochè tutto lo scibile positivo e tecnico andando fino a quasi tutti i rami di azione puramente amministrativa, si concentra l'umana enciclopedia.

Ora è proprio determinato il concetto, intorno al quale dovrà lavorare la Commissione d'inchiesta, quando nella sua stessa origine, questo concetto si è andato così spontaneamente, empiricamente, e per una specie di movimento di espansione e di aggregazione successiva di nuovi eterogenei elementi, ampliando e magnificando? Che cosa farà la Commissione d'inchiesta? Vorrà entrare negli infiniti particolari nei quali consiste l'intero organismo di tre grandi Compagnie esercenti le strade ferrate?

Pare di sì, pare che questo debba essere il compito suo.

Ma anche nel modo nel quale la legge si esprime nel suo primo articolo, ciò è molto dubbio, è molto incerto.

E quindi tutto è abbandonato alla maniera colla quale i commissari intenderanno di interpretare il loro mandato.

È utile, è bene affidarsi così alle volubili vicende delle idee attraverso alle quali potranno passare i commissari, come vi è passato l'altro ramo del Parlamento prima di venire alla votazione della legge per l'inchiesta?

Io ho sempre avuto la più alta ammirazione per la virtù, per il sentimento di disciplina e di dovere che anima quel modesto e numeroso esercito di lavoratori che procura alla società moderna il grande servizio della locomozione. Io ho sempre ammirato questa povera gente che sotto la sferza del sole della canicola e sotto il flagello dei geli invernali adempie con tanta virtù, con tanto sacrificio di sè e della famiglia questo immenso servizio di cui oggi-giorno nessuno di noi saprebbe far senza.

E quindi se è vero che nei loro rapporti con le Società esercenti questi poveri e mal compensati funzionari abbiano delle buone ragioni da far valere, ebbene è dovere dello Stato, è dovere del Governo, è dovere di tutti di proteggerli e tutelarli.

Ma, prima di tutto, vi sono i tribunali ai quali come tutti gli altri cittadini i di cui diritti sono lesi, possono e debbono ricorrere anche costoro. Ed io ho tal fede nella nostra magistratura da ritenere che questi diritti troverebbero la loro sanzione, la loro salvaguardia.

Poi vi sono tutti i mezzi amministrativi dei quali dispone lo Stato; e qui ritorno all'idea poc' anzi accennata, e sulla quale non insisto, invitando lo Stato a far uso di questi mezzi. Badisi però che se lo Stato farà uso di questi mezzi, potrà rimarginare molte ferite, ristabilire molti diritti lesi; e non saranno solo i diritti del personale inserviente. Perchè una indagine ben fatta sopra questo importante ramo del servizio ferroviario, potrebbe condurre a risultati ben diversi da quelli che si propongono i più ardenti fautori dell'inchiesta; potrebbe, per esempio, questa indagine rivelarci che il numero degli impiegati, specialmente subalterni, delle strade ferrate italiane eccede ed è gran lunga i limiti del necessario; potrebbe insegnarci che, al paragone, altre strade ferrate di paesi che ci precedono nella via della civiltà e della ricchezza, ottengono risultati migliori delle nostre con mezzi minori. Potrebbe anche avvenire che, se da un lato si riconoscesse che non sempre le Compagnie esercenti hanno rispettato i diritti dei loro impiegati, non sempre, dall'altro lato, gl'impiegati tutti hanno adempito al loro dovere verso le Compagnie esercenti.

Ma comunque, tutto ciò può ottenersi senza mettere in moto il mastodontico congegno di un'inchiesta parlamentare.

E poichè accenno a questo grave argomento, io chiedo agli onorevoli Sormani-Moretti e Majorana-Calatabiano, i soli che abbiano levato la loro autorevole voce a favore della tesi contraria alla mia, chiedo loro licenza di richiamarli ad un altro ordine d'idee che mi par degno dell'attenzione del Senato e del Governo.

Tratto materia un po' delicata: *incedo per ignes suppositos cineri doloso*. Ma per chi ha la coscienza netta, per chi sa di dire quello che crede il vero, è forse una delle più grandi voluttà quella di percorrere queste terre malfide. In oggi è assai più difficile, più arduo, e forse più pericoloso il levare la voce a favore di quella che l'amico Majorana ieri chiamava la borghesia dominatrice, di quello che schierarsi nel novero dei suoi avversari.

L'Italia, nel mio modo di concepirla, è un paese che avrebbe forse più di molti altri, non dico più di tutti, suprema necessità di far ponti d'oro al capitale.

L'Italia avrebbe, nel modo mio d'intenderla, bisogno, e consulterebbe molto meglio il proprio interesse, se tutte le volte che accade di farlo, procurasse di rendere respirabile l'aura italiana al capitale straniero. Perchè, pur troppo, o signori, l'Italia non è ricca, e perchè l'allettare il capitale a venire nel suo seno è lo stesso che assicurarsi l'avvenire.

Ma a me sembra che questa verità non sia intesa nè sempre, nè quanto basta.

A me sembra che il capitale, nostrano ed estero, sia sovente trattato con soverchia diffidenza e con ingiusto rigore.

Infatti, ricordiamolo, o signori: noi emettiamo obbligazioni di vario genere e per centinaia di milioni. Accorre il capitale straniero a sottoscriverle. Ma un bel giorno, o piuttosto un bruttissimo giorno, viene un emendamento Antonelli, il quale dice ai forestieri: Voi altri pagherete le tasse delle quali piace a noi di gravare i vostri titoli.

L'effetto, o signori, che una disposizione di questo genere produce sul grande mercato del mondo, da cui non possiamo isolarci, io l'affermo senza tema d'ingannarmi, è un effetto disastroso; e bisogna che passino parecchie generazioni prima che quell'effetto sia cancellato e vi sia recato rimedio.

Un altro giorno, perchè le necessità della finanza e i nostri lunghi errori obbligano a domandare nuovi sacrifici, e non di quei blandi e dolci che l'illustre amico Luzzatti ha ideato, ma sacrifici violenti e dolorosissimi, a qual partito sa appigliarsi la finanza italiana? Essa dice ai suoi creditori: Finora vi ho trattenuto per 100 lire di vostro credito L. 13.20; d'ora innanzi vi prenderò 20 lire.

Anche queste, signori, sono di quelle risorse che si pagano con sanzioni di sofferenze secolari.

Ebbene, veniamo al caso pratico delle Compagnie esercenti di strade ferrate. Corre una leggenda che rimonta al 1885, anzi un po' prima, all'anno delle Convenzioni, o a quello in cui delle Convenzioni si cominciò a parlare, una leggenda la quale considera come un affare d'oro quello che fecero le Compagnie quando assunsero l'esercizio ferroviario, e

come un carrozino da parte dello Stato; le due espressioni furono usate e sono quasi entrate nell'uso comune.

Io non voglio certo in questo momento, io che difendo la proposta sospensiva, non lo tema il Senato, io non voglio entrare nel pelago del vasto problema ferroviario: ma addurrò soltanto poche e succose cifre a conforto della mia tesi, la quale è quella, non dimenticatelo, che il mandato che si tratterebbe di affidare alla Commissione è indeterminato e sfugge ad ogni precisione di formola, e che inoltre quel mandato non potrà forse adempiersi senza commettere qualche nuovo sfregio, qualche nuova ingiustizia a danno del capitale nostrale e straniero.

Tutti sanno che quando si fecero le Convenzioni, lo Stato stipulò per sé tutto ciò che sul prodotto lordo eccederebbe il 62.50 per cento del prodotto lordo stesso; e si partì da un prodotto iniziale il quale si stabilì nel 1885 nella cifra di 216,850,000 lire. L'ipotesi era che questo prodotto iniziale andrebbe continuamente aumentando col crescere della popolazione e dei traffici, come avviene in tutti i paesi del mondo.

E l'affare d'oro delle Società doveva divenire almeno un affare d'argento per lo Stato che vi partecipava per la differenza dal 62.50 al cento.

Fin dal primo anno 1885 venne dura, inesorabile la delusione.

Invece dei 216 milioni e frazione di prodotto iniziale, si ebbero 202,336,153.34.

Una voce: L'anno del colera.

Senatore BOCCARDO. L'anno del colera si dice. Ma che durevole colera abbiamo avuto!...

Senatore BONVICINI. Era contagio.

Senatore BOCCARDO. Sia pure contagio.

La differenza fin dal primo anno fu di 14,467,851.66.

Forse che negli anni successivi il contagio è diminuito?

Furono tutti anni di colera, di contagio, o signori, e non ce ne fu uno in cui non solo si abbia avuto lo sperato incremento, ma in cui a quell'incremento abbiano i prodotti dato segno di accostarsi.

Prendendo l'ultimo documento ufficiale in materia, presentato dagli onorevoli Saracco e Sonnino, io vedo che nei nove esercizi prece-

denti, la perdita, vale a dire la differenza in meno con gli sperati incrementi sul prodotto iniziale, fu di 283,626,285.03.

In questa perdita le Società figurano per L. 161,490,967.58, lo Stato per 75,714,498 39, ed i fondi speciali (i famosi fondi speciali, cioè le due Casse di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali) ebbero la perdita di L. 43,420,819.06.

L' affare d' oro in verità si è mutato in un affare di cattiva carta per tutti, Società, Stato e paese.

Quali le cause di questo doloroso fenomeno? Tanto più doloroso in quanto che è unico nella civile Europa; perchè dappertutto i prodotti delle strade ferrate si vedono aumentare con la popolazione, coi transiti, coi traffici. Perchè in Italia questa dolorosa eccezione?

Le cause, o signori, secondo il mio modo di vedere, sono di doppia specie.

In primo luogo abbiamo fabbricato una quantità di strade perfettamente inutili, strade sulle quali il movimento non paga le spese di trazione, ma strade che furono chiamate benissimo strade elettorali, strade che convenivano a tutt' altro fine che a quello che un corretto e sano sistema di viabilità deve proporsi.

E quale meraviglia se strade simili non rendono, e se su queste inferisce per nove, per dieci anni il colera, il contagio, di cui si è parlato poc' anzi?

Questa è la prima cagione; ma non è la sola. Ce n' è un' altra più triste ancora, se possibile.

Si è, secondo il mio modo di vedere, sempre soggetto a correzioni, si è immaginato nel 1885 una Italia molto più grande, più forte, più ricca di quello che l' Italia reale fosse e sia.

Ora qui, volendo essere breve perchè il tema è vasto ed i mezzi di trattarlo sono assai scarsi, io mi limiterò a richiamare l' attenzione del Senato sopra una sola categoria di cifre.

La statistica, quando vuole rendersi ragione della quantità di *locomobilità* che si avvera per un gruppo di popolazione, suole ragionare così: Quanti viaggi fanno all' anno in media cento abitanti?

Ora dalle indagini che la statistica ha fatte a questo proposito risulta che cento abitanti fanno in Italia 169 viaggi all' anno; 214 in Ungheria; 355 in Austria; 796 in Francia;

978 in Germania; 1258 in Svizzera; 1426 nel Belgio; 2252 nella Gran Bretagna.

Si potrebbe prolungare lo studio; di proposito deliberato mi astengo dal farlo, pensando che queste semplici cifre, nella loro eloquente nudità, rispondano precisamente al quesito che io facevo poc' anzi, intorno alla seconda cagione la quale ha determinato quei fenomeni così dolorosi della decadenza dei prodotti delle nostre strade ferrate.

Ora in una situazione siffatta, io lo domando ad un economista insigne come è l' onorevole Majorana, io lo domando ad un autorevole magistrato come è il collega che ha precedentemente parlato: è giusto, è opportuno, è equo il considerare queste Compagnie, che pur maneggiano milioni parecchi, e che hanno bisogno di avere all' estero il credito di chi maneggia questi milioni, è utile, è equo, è vantaggioso per il paese il considerarle sempre come nemici, e il trattarle come tali?

Io stesso riconosco che ci sono molti inconvenienti e forse qualche abuso nel servizio ferroviario. In verità chi è senza colpa scagli la prima pietra.

Non so quali siano le Amministrazioni che potrebbero ritenersi innocenti. Dunque, ripeto, mentre riconosco che nelle Amministrazioni ferroviarie vi sono molte magagne e alcuni abusi, dico però che il considerare i rappresentanti di una delle poche, non voglio dire l' unica, di una delle poche forze vive che abbiamo ancora in Italia come gli *exploiteurs*, come i tiranni sfruttatori, come la borghesia dominatrice, la quale sacrifica il povero popolo, io in verità, forse dipende dalla scuola un po' codina alla quale appartengo, non mi ci so accomodare. E al momento stesso che io questi rappresentanti di una delle poche forze vive non voglio carezzarli, per la stessa ragione e per lo stesso motivo, io non vorrei che si fosse sempre intenti a combatterli come inesorabili nemici, come gente sospetta e pericolosa.

Considerate che il loro interesse è all' unisono con l' interesse del paese, e dove il paese viaggia, dove commercia, dove produce e traffica, ivi è il guadagno delle compagnie ferroviarie...

Senatore PATERNOSTRO. Dove si paga, da noi non si paga.

Senatore BOCCARDO. ... Ma allora è questo uno degli abusi che bisogna correggere; e una Commissione d'inchiesta è un istrumento troppo forte per correggerlo.

Questo mi rappresenta proprio quel tal cacciatore di piccoli uccelletti il quale va nella foresta munito di una carabina a lungo tiro; *tantae molis erat?*..

Non è il caso di adoprare dei mezzi sproporzionati al fine che si vuol raggiungere. Ma io ripeto qui, qual è questo fine? È bene determinato? Si vogliono solo proteggere le classi rispettabilissime dei piccoli impiegati? Io ho detto che vi sono i tribunali, e vi è lo Stato armato di tutto punto per ottenere questa protezione. Si vogliono correggere gli abusi dell'Amministrazione ferroviaria? Lo Stato ha i mezzi di farlo, senza ricorrere ad una Commissione d'inchiesta, che per confessione vostra non si adunerà se non fra quattro mesi, perchè è inutile sperarlo, la Camera dei deputati non vorrà adunarsi unicamente per nominare i propri rappresentanti in questa Commissione d'inchiesta. Noi facciamo adunque un'opera perfettamente inutile, e un corpo come il Senato di opere inutili, credo, non debba farne.

Ma mi abbrevio, sentendo la necessità di non abusare ulteriormente della benevola attenzione del Senato, e vengo all'ultimo punto che io mi proponevo di dimostrare.

Inopportuna, indeterminata, questa inchiesta non dispone di mezzi proporzionati al fine. Questo fine noi lo abbiamo visto, è vago e indeterminato, ma è per fermo grande e vasto assai; ora, in fondo alla legge per l'inchiesta io leggo una cifra, la quale apparisce come quella che il famoso viaggiatore nel paese del Lilliput leggeva sopra certe cantonate: *quindicimila lire*.

Ma, signori, è serio questo?

Una Commissione d'inchiesta che darà fondo all'universo, che dovrà percorrere l'Italia in lungo ed in largo e dovrà interrogare chissà quante migliaia di persone, potrà far tutto ciò munita di questi mezzi d'azione?

E il tempo? Il tempo, dice il progetto di legge, sei mesi; ma fatti i conti, questi sei mesi sono accorciati dei quattro sestimi, perchè quattro mesi almeno andranno prima che la Commissione d'inchiesta possa essere comple-

tata coi membri della Camera dei deputati, quando voi senatori avrete nominati i vostri.

In due mesi c'è davvero qualcheduno in Italia che possa sperare che questa Commissione d'inchiesta arrivi a qualche cosa di serio?

Io qui, signori, mi fermo. Credo di aver provato ben solide le ragioni per le quali agli occhi miei questo progetto di legge rappresenta per il momento una cosa inopportuna; una cosa indeterminata, mal congegnata, una cosa nella quale i mezzi non sono proporzionati al fine. (*Approvazioni*).

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Per abbreviare il compito al nostro relatore io vorrei riportare la questione alla sua semplicità, diversamente non so quando si andrà a finire con tutti i lavori che stanno innanzi al Senato.

La sintesi del progetto è questa. Noi abbiamo tre stadii nei quali esso è passato e che sono chiaramente citati dalla relazione.

Il primo stadio è una inchiesta per il personale; il secondo stadio arieggia una grande inchiesta di carattere generale all'uso di quella del 1878; il terzo stadio sarebbe come la preparazione per le nuove convenzioni, dato che l'onor. ministro Prinetti segua le tracce del ministro Perazzi. Ma volendosi scervere la verità da tutti gli equivoci in cui si aggira, e che sono ben chiariti nella relazione, mi pare che di pensieri netti non ce ne sia che uno solo, quello che, venuto d'iniziativa parlamentare, tratta del personale. Ma, va proprio male il personale? l'ispettorato non fa il suo dovere? le convenzioni non sono osservate? i tribunali non hanno corretto sul vecchio personale qualche parte imperfetta delle convenzioni? Vi sono degli uomini assai teneri del diritto elettorale, i quali pigliano un corpo di 100,000 persone a tutela, come fossero dei minorenni e si fanno rappresentare anche nelle assemblee degli azionisti, come avvenne in quella del novembre 1894 alla Mediterranea, per pigliare le parti di questo personale, degno per sé di tutti i riguardi, ma quasi si trattasse di Società cooperative di tipografi o di meccanici. Si va quasi parlando di fasci, di proteste che probabilmente non hanno nessuna eco tra di loro

e credo che non sieno nella mente della grande maggioranza di que' bravi impiegati di cui il senatore Boccardo ha tessute le lodi. Io dico che si calunniano; uomini anch'essi, non saranno tutti altrettanti *agnus Dei*, ma sono migliori dei loro santi protettori e dei loro avvocati.

Non esito a dire che, secondo me, se lagni vi hanno non consistano in questo, che siano *mal pagati*, una espressione che ho udito con dispiacere pronunciarsi dall'onor. Boccardo, perchè quando si afferma una cosa bisogna anche provarla; credo piuttosto che se il personale sedentario non abbia lagni, per il personale alto e basso di esercizio il lagno principale non sia tanto di emolumenti o di salario, ma sia piuttosto perchè, come io diceva del riposo settimanale l'altro giorno con una formola espressiva: « dormono in piedi »; non hanno abbastanza riposo, hanno 16, 18, 20 ore di lavoro tutto quanto l'anno ed il giusto loro malcontento parte specialmente di là.

Senatore SIACCI. Poi si dice esuberanza di personale.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Parleremo poi anche dell'esuberanza... perchè lo scopo nostro è di venirne a capo.

È egli possibile che le Società ferroviarie le quali hanno tutto l'interesse, e con esse gli azionisti, a fare che, oltre mantenere il principio necessario di autorità in una grande industria, come è questa, dove sono compromesse inoltre tante vite dei cittadini, non abbiano anche a temperarlo col diritto di equità e col sentimento di umanità?

Bisogna anche dire la verità, in lode di tutti, che in Italia allo stato mediocre nel quale si trovano le nostre ferrovie, gli accidenti sono relativamente assai rari (*Approvazioni*).

È vero; le Società sono da una parte accusate di averé troppo personale, mentre dall'altra, l'Adriatica, per esempio, ha dovuto per due anni cessare dal prendere nuovi impiegati. E quando avviene tuttora una lacuna nel personale, vi sono 150 domande per occupare il posto vacante (*Approvazioni*).

In queste condizioni, io domando: come avviene che gl'impiegati delle Società non convenzionate figurano in una pace perfetta? Come avviene e perchè qui si domanda che lo Stato

faccia un'inchiesta quasi per scoprire delle cose tenebrose?

E dàgli alle Compagnie!

Avete udito la requisitoria che ne ha fatto ieri l'onor. Sormani-Moretti?

Per restringerci al solo personale, diciamo pure il vero, conviene anche tener conto del materiale vecchio che il medesimo deve manovrare.

Sono esse le Società obbligate a ricostituirlo?

Il materiale è insufficiente, anche perchè lo Stato è povero.

Non cito cifre e confronti che qui potrei erigere tra noi e l'estero in fatto di locomotive, carri e vagoni, perchè voglio esser breve. Ora quando si tratta che il commercio, come spesso avviene, reclama carri e vagoni, e le Società non ne hanno, nè dal Governo ne ricevono, esse sono spesso costrette a noleggiarlo. Avviene ben anco che per ottenere dal Governo il pagamento devono ricorrere ad arbitri e a tribunali. Cito uno dei casi che trova poi la sua ripercussione naturale sul personale; del quale stato di cose bisogna tener conto per spiegarsi l'abbondanza insieme e la scarsezza del medesimo. Abbiamo voluto avere quasi tutte grandi ferrovie, senza pensare al loro traffico; sopra 15,000 chilometri di strada ferrata, ne abbiamo appena 1100 a binario ridotto. Si vuol fare tutto in grande, e non vi sono i mezzi. Frattanto il personale ci vuole a evitare dei pericoli, e intorno alle doppie manovre che non sarebbero necessarie e dove occorre un numero maggiore d'impiegati. Basti confrontare il numero medio degli impiegati per ogni 100 chilometri - convogli da noi adibiti, in confronto di quelli delle ferrovie estere.

Nella Mediterranea sono 67, nell'Adriatica 57, nella Sicula 53, mentre la ferrovia del Gottardo che è composta di tunnels per la metà del suo percorso, ne ha 35 soltanto.

Le Convenzioni del 1885! ma quelle Convenzioni furono e sono il parto di un dottrinarismo anti-industriale spinto ad un tale eccesso che è la negazione dello spirito pratico col quale si deve esercitare una grande industria.

Ecco perchè vanno male. Perchè il Governo ci ha messo in mezzo una infinità di regolamenti che si combinano poi con una legge sopra ai lavori pubblici che si può dire **barbogia**

in certe sue relazioni col grande movimento moderno.

Il peggio è che allorquando si tratta di fare tutti questi regolamenti, avviene come in non poche nostre leggi, che mentre in Germania, ad esempio, in Inghilterra, le leggi suppongono che il mondo sia nella sua generalità onesto, e che sia la disonestà un'eccezione, noi invece supponiamo tutti ladri; e quindi ne consegue una specie di pedagogia burocratica e di regolamenti lunghi un miglio.

Ma, santo Cielo! non posso trattenermi di leggervi delle parole di un nostro illustre collega di cui più tardi farò le lodi, ma che intanto allora « raccomandava al Governo il severo controllo dell'ispettorato, i regolamenti di contabilità, la tenuta in evidenza del materiale nei magazzini, delle provviste, un riscontro costante nell'amministrazione dei fondi di riserva e delle Casse patrimoniali, serio, efficace, continuo; pretendere le liquidazioni facili e pronte, per il giorno che può venire prima del tempo convenuto, in cui la forza della pubblica opinione costringerà il Governo a redimere le ferrovie dello Stato dalla oligarchia bancaria e restituirle a solo beneficio delle finanze e del popolo italiano ».

Che cosa volete che facciano delle Compagnie conduttrici di ferrovie in mezzo a tutte queste formalità che inceppano con delle ingiunzioni ridicole per giunta, come quelli che ad ogni fermata, per ogni vagone, un impiegato aprirà lo sportello?

Non parlo di altre minuzie regolamentari, limitandomi a soggiungere che in pari tempo le relazioni burocratiche tra Ministero e ferrovie, anche nelle cose più urgenti, spesso si risolvono in non decidere, o negare, o paralizzare o arrestare le cose più necessarie.

È assolutamente d'uopo slegare le braccia, se si fanno le nuove convenzioni ad un'industria di questa natura: Quando si lascerà che l'industria, salve le cautele larghe e fondamentali dovute allo Stato proprietario, si espliciti come si deve, allora anche il personale sarà ben trattato, non avrà lagni da fare.

Ora, per temperare il brano amministrativo che ho letto, e che appartiene ad un chiarissimo nostro collega, devo soggiungere che quanto ai principii che regolano l'esercizio ferroviario egli sarebbe stato della stessa opinione

che erano il Sella, lo Spaventa e forse anche oggi lo stesso Perazzi, i quali parteggiavano per l'esercizio di Stato. Il nostro collega poi aveva un'opinione rispetto alle Società nostre ben diversa da quella che intesi dire dagli oratori di ieri; poichè, parlando della Società meridionale, la chiamava « il più forte organismo d'associazione nazionale che esistesse nello Stato », e rendeva giustizia ai suoi amministratori.

E noi abbiamo fra i nostri colleghi un Brambilla, un Bastogi, che sono persone sotto tutti i rapporti degne di più alta stima.

E passo di volo al secondo e terzo stadio percorsi dal nostro progetto di legge. Riguardo al secondo stadio che indicai esser quello della grande inchiesta, è stato detto abbastanza sulla spesa, sul tempo; ed il resto potrà dirlo il nostro relatore; il secondo stadio non è infine riuscito ad essere che un paravento del primo.

L'onor. Perazzi, costretto come fu a navigare in acque non sue, invece che buttarsi a destra del fiume, si è buttato a sinistra, ma del resto egli non era persuaso dell'inchiesta.

E lei, onor. Prinetti che lo ha sostituito e ci era del pari contrario è messo ora nei legittimi riguardi della sua posizione politica. In ciò la udiremo con vivo interesse. Se io pe' miei colleghi di maggioranza ho preso parola lo fu soltanto per trattare la questione per così dire tecnicamente.

Del resto in massima queste inchieste più sono grandi e più spaventano e meno concludono. Io ho fatto parte nell'altro ramo del Parlamento, nell'anno 1869, insieme a due illustri nostri colleghi che sono ancora ben prosperosi, fatto parte di un'inchiesta intorno alle Banche di emissione: si è girato tutto il paese per 15 mesi e la relazione scritta da uno di essi che qui presente andò a finire senza il minimo effetto: una relazione importantissima di due volumi che riassumeva un'inchiesta durata 15 mesi è andata a finire in fumo. Ma insomma anche le Convenzioni del 1885 non sono esse il frutto della grande inchiesta del 1878 durata tre anni?

Ma eccomi giunto al terzo stadio del presente progetto di legge, il quale dovrebbe riassumersi a preparare le nuove Convenzioni a novembre. Accetta l'onor. Prinetti, come intendeva l'onorevole Perazzi, questo concetto? Allora si capisce da sè che una inchiesta in tali condizioni

non può durare più di due mesi perchè se a novembre debbono venire al Parlamento le Convenzioni non avremo che una inchiesta subordinata.

Capisco che l'onor. Majorana dica: bastano due mesi, e se due mesi non basteranno si farà la proroga. Noi della maggioranza siamo di tutt'altro avviso, e credo di essere interprete dei miei colleghi dicendo che noi sdegniamo di respingere l'inchiesta per la parte sua pregiudiziale, cioè, perchè non è nominata la Commissione dall'altro ramo del Parlamento; nel pensiero nostro ci parrebbe questa una troppo piccola ragione. La maggioranza dell'Ufficio centrale respinge l'inchiesta quale è proposta per ragioni molto più superiori...

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

Senatore ROSSI ALESSANDRO... E qui non avrei che a lasciare al mio collega, onor. Brioschi, la cura di rispondere all'artiglieria volante dell'onor. Majorana; io mi limito solamente a sviare, se valgo, i cannoni da fortezza dell'onorevole Sormani-Moretti. (*ilarità*).

Egli disse: Il servizio procede male non tanto per le Convenzioni in sè stesse quanto per il modo d'interpretarle ed eseguirle; quindi si criticano gli orari, le coincidenze, le tariffe, i controlli, si domandano semplificazioni, esistono dei favoritismi, ci sono inganni all'ispettorato e via dicendo.

L'onor. Sormani-Moretti non volendo il servizio di Stato, bensì anch'egli la ripresa di nuove Convenzioni, vota l'inchiesta; se la Commissione non la si potrà nominare non cale, vuole per così dire l'inchiesta per l'inchiesta.

Ora io dico: quale più prezioso aiuto potrebbe avere lo Stato dall'onorevole Sormani-Moretti per la interpretazione e la esecuzione delle convenzioni descritte da lui stesso (e l'onorevole Boccardo disse già aver tutto in mano lo Stato per poter fare esso l'inchiesta)?

La faccia lo Stato allora; agli altri enti che stanno a sua disposizione; e che ho già nominati: le convenzioni, cioè, l'ispettorato, i tribunali, lo Stato avrà in aggiunta anche il prezioso concorso delle prefetture del regno.

Convorrà naturalmente tener conto dei reciproci diritti ed oneri stabiliti dalle convenzioni, ma supponiamo che vi siano infrazioni alle medesime, eccovi nuovi lumi con cui procedere ed allora in due mesi potrà il Governo fare la

inchiesta che più gli piace, onde preparare il terreno alle nuove Convenzioni.

Ancora una osservazione ed è l'ultima.

Il mio collega ed amico Brioschi, il relatore dell'attuale progetto di legge, fu il sostenitore delle Convenzioni del 1885.

Io fui uno dei trentasei che hanno votato contro.

Ora ci diamo la mano, d'accordo coll'onorevole Gadda, per chiedere al Senato di respingere l'inchiesta nel modo che è proposto dal presente progetto di legge.

PRESIDENTE. Prima di dar facoltà di parlare al signor relatore, leggo l'ordine del giorno presentato dal senatore Vitelleschi:

« Considerando che per il disposto dell'art. 2 del progetto di legge sulla inchiesta ferroviaria, questo non sia eseguibile nelle presenti condizioni parlamentari, il Senato ne rinvia la discussione alla riapertura del Parlamento e passa all'ordine del giorno ».

Ora dò facoltà di parlare al signor relatore.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Ho chiesto la parola per conoscere quale interpretazione il Governo intenda dare all'art. 2.

Ma prima di parlare di ciò debbo dire al Senato che io ho avuto sempre un'antipatia istintiva pei regolamenti.

E sotto questo punto di vista da 35 anni mi trovo d'accordo con un uomo celebre, col quale ho avuto l'onore di collaborare, cioè col De Sanctis.

Però da tre o quattro giorni la mia antipatia pei regolamenti è diventata razionale. Oggi si è sollevata una questione così detta pregiudiziale...

PRESIDENTE. Sospensiva.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Sarà sospensiva, ma è un argomento che si presta a lunghi discorsi; ora io credevo che quando il collega Vitelleschi aveva proposto ieri la pregiudiziale, dovesse su di essa venirsi ad una votazione.

Ora domando: quale scopo può avere questa discussione, a che serviranno i discorsi fatti e quelli da farsi, se la proposta Vitelleschi sarà approvata?

Se questa proposta fosse dal Senato approvata, noi non dovremmo fare altro che rimettere tutte le nostre carte nel cassetto e passare

senz'altro alla discussione degli altri progetti che sono all'ordine del giorno.

Non capisco perchè ora si seguiti la discussione.

PRESIDENTE. Onor. Brioschi, i regolamenti, fu detto da qualcuno, sono fatti per chi non sa regolarsi.

Ora io credo che la prima regola sia questa: che quando un regolamento c'è, debbasi applicarlo e attenersi a ciò che in esso è scritto.

Il regolamento non l'ho fatto io; io non devo che applicarlo.

Ora il regolamento dà la precedenza alle questioni pregiudiziali ed alle sospensive nella votazione, ma non stabilisce alcuna norma speciale, nè alcuna speciale precedenza per la discussione di esse.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Allora io faccio la proposta che senz'altro il nostro presidente chieda il parere del Senato sulla proposta pregiudiziale dell'onorevole Vitelleschi.

PRESIDENTE. Senza discuterla? Bisogna pure che il Governo esprima su di essa il proprio parere.

Del resto quella dell'onorevole Vitelleschi è una sospensiva, non una pregiudiziale. La pregiudiziale è che non si debba discutere nè deliberare su una data questione; la sospensiva invece rimanda la discussione e la deliberazione ad un tempo determinato. Quella del senatore Vitelleschi è una sospensiva, non una pregiudiziale; lo ripeto.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Senza soffermarmi soltanto alla questione argutamente sollevata dall'onorevole senatore Brioschi, risponderò ai diversi oratori, tanto in merito alla proposta dell'onorevole senatore Vitelleschi, quanto riguardo agli argomenti svolti dai diversi oratori, giacchè oramai la discussione mi sembra sia arrivata al punto in cui al Governo incomba l'obbligo di dire il suo avviso.

L'onorevole senatore Vitelleschi ieri, l'onorevole Boccardo oggi, hanno molto lucidamente esposto quale sia la situazione, lo stato attuale della questione.

L'altro ramo del Parlamento ha votata questa legge d'inchiesta, poi ha posto termine ai suoi lavori.

Tuttavolta che il Senato desse il suo voto favorevole a questa proposta di legge, non è presumibile che prima della rientrata del Parlamento possano essere nominati i componenti di codesta Commissione.

In ciò infatti non posso concordare con quanto disse ieri l'onor. Majorana.

Non posso dividere la sua speranza che, al punto in cui siamo, sia possibile riconvocare la Camera per addivenire alla nomina dei commissari.

Per cui, da questo punto di vista, io credo che il voto che oggi è chiamato a dare il Senato ha molto più il carattere di un voto di tendenza, di opportunità politica nel senso largo della parola, che non di un provvedimento di fatto, poichè la sua attuazione sarebbe certamente rimandata ad altra stagione.

Ora, io devo ricordare la dichiarazione che già fece il presidente del Consiglio in nome del Governo, che cioè, appunto in vista di questo stato di fatto, il Governo intendeva riservare completamente la sua libertà d'azione di provvedere, se e come crederà necessario, a che questa inchiesta, sotto altra forma, ma con eguale efficacia sia fatta.

L'onorevole Vitelleschi aveva ieri, come conclusione delle sue parole, annunciato una pregiudiziale; ed io sono lieto che oggi egli abbia formulato questa pregiudiziale in modo da essere piuttosto una sospensiva.

La pregiudiziale includerebbe infatti il concetto del rigetto; la sospensiva è semplicemente il rinvio della discussione, e così la proposta formulata oggi dall'onor. Vitelleschi ritratta esattamente il pensiero che ieri egli espose al Senato.

La questione dunque posta al Senato, secondo la proposta dell'onor. Vitelleschi, è se si debba discutere ora o rimandare a novembre. Io sono completamente deferente al Senato, e mi rimetto alla sua alta saggezza, però conceda il Senato che esponga brevemente qual'è il pensiero del Governo su codesta questione.

Nessuno meglio di me può apprezzare le ragioni che sono svolte, colla consueta competenza, nella relazione dell'onor. Brioschi.

Io, lo dico per primo, se per caso qualcuno l'avesse dimenticato, ho combattuto questa proposta d'inchiesta quando venne portata innanzi

all' Camera; e l'ho combattuta per ragioni che non sono completamente uguali, forse, ma che collimano con quelle che sono state svolte, con assai maggiore competenza di me, dagli egregi oratori che ieri ed oggi hanno parlato in Senato.

Mà io non posso non tener conto, e credo che anche il Senato non possa non dedicarvi esso pure tutta la sua attenzione, di un fatto che è intervenuto e che è d'un'importanza politica indiscutibile: il fatto cioè che l'altro ramo del Parlamento ha creduto opportuno di accedere al desiderio che la classe numerosa degli impiegati ferroviari da lungo tempo ha manifestato, che cioè intervenisse uno studio fatto con altissima autorità, con intelletto d'amore, e con tutte le maggiori garanzie d'imparzialità, intorno al modo con cui si sono svolti in questi 11 anni i rapporti tra il personale e le Società.

Da questo punto di vista non si può non considerare il voto dell'altro ramo del Parlamento come il fondamento a speranze delle quali io credo che sia opportuno il tenere conto.

E poichè l'onor. Vitelleschi ha detto ieri che questa inchiesta; ove fosse necessaria, sarebbe uno strumento di agitazione nell'ambiente del personale ferroviario, io credo che forse questo argomento può essere invertito, e chiedo all'onor. Vitelleschi, ed al Senato, di considerare se allo stato in cui la questione è giunta non sia piuttosto da ritenere che il respingere eodesta inchiesta possa essere a sua volta cagione di agitazione e di fermento.

In ogni modo, ripeto, su questo io mi rimetto all'alta saggezza del Senato, però consenta il Senato che esponga alcune considerazioni sugli argomenti che hanno formato oggetto della presente discussione.

L'inchiesta proposta dalla Camera fu notevolmente ampliata; dalla proposta primitiva di una semplice inchiesta sul personale ferroviario; sui rapporti tra esso e le Società, siamo venuti, come ha detto benissimo il senatore Boccardo, ad una inchiesta estremamente lata ed anche indeterminata nei suoi confini. Ciò non toglie che il movente principale di questa inchiesta nel pensiero di tutti sia rimasto il desiderio e l'agitazione del personale ferroviario, e che l'inchiesta si divida quindi per se

stessa in due parti distinte nelle sue finalità. Una parte, quella che riguarda i rapporti fra il personale e le Società; ed un'altra, quella che riguarda le convenzioni, le eventuali loro riforme, l'andamento di tutto il servizio ferroviario insomma in Italia.

Orbene riguardo a questa seconda parte, per cominciare da essa, io debbo far mie le riserve amplissime che già aveva fatte il mio predecessore. Egli, pure accettandola, ha detto che però non intendeva in alcun modo di sentirsi legato dall'esistenza di questa Commissione d'inchiesta, dall'esserne in corso i lavori, di sentirsi, dico, in alcun modo legato nelle sue trattative e nelle proposte che egli avrebbe potuto in avvenire decidersi a portare innanzi al Parlamento per eventuali riforme sostanziali o non sostanziali del contratto ora vigente tra lo Stato e le ferrovie.

Ed io riprendo completamente queste riserve perchè è evidente che se noi dovessimo attendere il risultato di tutta questa grande inchiesta, quale l'ha definita benissimo con le sue parole il senatore Boccardo, andremmo praticamente assai oltre il termine stesso di tempo che nella legge è assegnato per compierla. E dico di più. Ciò che è stato detto dai vari oratori ci dimostra che su quest'argomento del servizio ferroviario, del contratto vigente fra le Società e lo Stato, dell'eventuali riforme che, nell'interesse di tutti, questo contratto può subire, su quest'argomento, la luce se non è completa è sufficiente. Vi possono essere bensì dei dissensi di opinione intorno al modo di provvedere, intorno al modo anche di valutare gli inconvenienti che oggi si verificano, ma sugli inconvenienti stessi io credo che non ci sia molto da imparare oramai da una nuova inchiesta.

Per parte mia sarà un peccato di immodestia il mio, ma mi sento abbastanza cognito di coteste questioni, per far mie, ripeto, completamente le riserve del mio predecessore.

L'onor. Boccardo ha fatto un'osservazione della quale approfitto volentieri per mettere bene in chiaro l'attitudine e le intenzioni del Governo.

L'onor. Boccardo ha detto: le Convenzioni scadono fra nove anni, fra sette anni vedrà il Governo se è il caso di disdirle o no; prima di allora non si può quindi trattare un altro

contratto, perchè, ha detto il senatore Boccardo: io non credo che possa essere sul serio intenzione di chi siede su quei banchi il passar sopra violentemente ai diritti delle altre parti contraenti.

Ora, onor. senatore Boccardo, credo sia perfino superfluo affermare nel modo il più risoluto che io, che pure ritengo modificazioni si possano e si debbano arrecare a contratti vigenti, nell'interesse di entrambi i contraenti non solo, ma soprattutto nell'interesse del paese, certo non penso nemmeno da lontano che modificazioni di questo genere possano essere introdotte senza il consenso di coloro che professano giustamente diritti sanciti e difesi dal Codice civile.

L'onor. Boccardo ha detto un'altra cosa. In Italia bisogna far ponti d'oro al capitale forestiero perchè, e così credo completare il suo pensiero, e mi correggerà se m'inganno, il capitale è scarso in Italia e sarebbe somma ventura se si potesse incoraggiare il capitale estero a venire nel nostro paese per fecondarne gli elementi primi della produzione e della ricchezza.

Onor. senatore Boccardo, io sono completamente d'accordo con lei, i grandi paesi si fanno coi grandi istituti prosperi e fiorenti, ed io certo non vorrei che nella mia transitoria e modesta opera di ministro dovessi segnare quest'opera con qualche nuova disgrazia, con qualche nuova rovina.

E del resto l'onor. Boccardo forse sa, in ogni modo glielo ricordo, che io ho difeso le Convenzioni ferroviarie e le ho difese alla Camera quando furono votate con un discorso che aveva per lo meno il merito di una convinzione sincera, nè mi pento certo di questa difesa. Così rispondo anche all'onor. Sormani-Moretti, ho difeso le Convenzioni, sebbene non mi sembrasse certo il contratto più perfetto che si potesse escogitare.

I fatti lo hanno anche dimostrato meno perfetto di quello che io allora speravo; pure non mi pento d'averle difese. Io ritenevo allora e credo ancora che bisognava ad ogni costo abbandonare l'esercizio di Stato, perchè se noi avessimo continuato nell'esercizio di Stato a quest'ora forse ben peggiori sarebbero le condizioni della nostra finanza e della nostra eco-

nomia. Quindi, onor. Sormani-Moretti, esercizio di Stato assolutamente, da parte mia, no.

Senatore SORMANI-MORETTI. Ed è per questo che ho votate anch'io le Convenzioni.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Le Società dunque (e ci tengo a dichiararlo, come un mio fatto personale) non hanno certamente in me nessun avversario *a priori*, nessun nemico a idee preconcepite; però io faccio loro un appunto che esporrò schiettamente, tanto più che di questo appunto forse credo più specialmente colpevoli le Convenzioni, che non gli uomini e gli Istituti chiamati ad applicarle. L'appunto è il seguente, e credo difficilmente sarà confutato: di tutte le varie fonti di lucro, alle quali le Società potevano attingere la giusta remunerazione del loro capitale, esse hanno tenuto un conto maggiore e forse esclusivo della fonte di lucro che deriva dai loro rapporti con lo Stato. Tutto ciò io dico con molta schiettezza, e mi illudo possa apparire equanime il giudizio che io ho fatto in complesso del contrasto e dei rapporti esistenti fra lo Stato e le Società. Questo giudizio, che ho esposto, può anche dare un'idea, sia pur vaga ed indeterminata, dell'indirizzo degli studi ai quali intendo di accingermi per vedere se, d'accordo con le Società e nell'interesse di tutti, è possibile riformare fin d'ora questo contratto, che altrimenti non scade, come ha detto benissimo il senatore Boccardo, se non fra nove anni.

Non entrerò in tutto il pelago delle tariffe, nelle quali l'onorevole senatore Majorana è tanto più competente di me, e certo non vorrei e non potrei rispondergli, nè molto meno confutare ciò che ha detto ieri con tanta ricchezza di coltura.

Io espongo all'onorevole Majorana, però in una formula sintetica, il mio modo di apprezzare i difetti delle nostre tariffe; una formula la cui base si trova insita nel contratto stesso fondamentale fra le Società ed il Governo.

Noi con questo contratto abbiamo stabilito, senza volerlo, un minimo delle tariffe ferroviarie in Italia, un minimo abbastanza elevato.

Questo minimo è determinato dal fatto che; siccome le Società non percepiscono che il 62 e mezzo per cento dell'introito che proviene da ciascun trasporto, effettuato, così se una tariffa non concede il 37 e mezzo per cento almeno di margine fra la spesa viva del trasporto, il pro-

dotto della tariffa stessa, le Società si trovano in perdita nel trasporto e quindi quella tariffa non possono assolutamente accettare.

Ora l'onorevole senatore Majorana e l'onorevole Boccardo, tanto più competenti di me, sanno benissimo che le tariffe che si applicano al traffico delle materie prime di massima importanza, di quelle merci che possono dare grandi proventi alle ferrovie, come il ferro, il carbone, il grano, ecc., quelle tariffe, dico, negli altri paesi sono ormai ridotte a dare dei margini percentuali di utili assai più piccoli, perchè in compenso l'importanza grandissima del traffico, che così si promuove, produce per le ferrovie un beneficio largamente remuneratore.

Adunque io credo che questa sia una delle principali questioni, che bisogna prendere in esame per vedere se sia possibile con una modificazione del contratto vigente arrivare a togliere un inconveniente così grave sotto l'aspetto dell'economia nazionale.

Poichè, mentre la tendenza di tutti i paesi è di ridurre al minimo possibile il prezzo dei noli ferroviari, non è opportuno, mi sembra, mantenere in vigore un contratto che ne stabilisce invece un *minimum* e per di più un *minimum* elevato.

Ciò detto quanto alla questione grossa del contratto ferroviario, vengo a quella del personale.

L'ora del tempo mi spinge ad essere il più breve che posso, e chiedo venia al Senato se malgrado ciò anche troppo a lungo lo intratengo.

La questione del personale, ie non sono sospetto, perchè ho combattuto alla Camera l'inchiesta, non è però così semplice, come forse apparisce dalla relazione dell'onor. Brioschi. Vi sono, è vero, dei diritti stabiliti pel personale, i quali possono essere fatti valere innanzi ai tribunali, giacchè i ferrovieri sono cittadini come gli altri.

Adiscano essi i tribunali, dice il senatore Brioschi, ed avranno quella giustizia, che i tribunali italiani non possono, non devono rifiutare, e non rifiutano a nessun cittadino. Ma la condizione in cui si trovano rispettivamente tra loro le Società ed il personale, è diversa, e assai più complicata, da quella che si verifica in tutte le altre ferrovie di Europa. Noi abbiamo in

Europa applicati, entrambi su vasta scala, l'esercizio di Stato e l'esercizio privato. Nel primo caso il personale è personale di Stato; è quindi sottoposto alle norme generali, che regolano i rapporti tra lo Stato ed i suoi impiegati. Nel secondo caso il personale è completamente privato, ed è assunto dalle Società con condizioni proprie, coi propri capitoli di oneri, e con tutte quelle forme più semplici che caratterizzano i rapporti tra il personale ed il padrone in un'azienda privata.

In Italia è derivata dalle Convenzioni una situazione curiosa. Una gran parte, cioè del personale ferroviario ha ancora i diritti del personale di Stato, ed è al servizio di un'azienda privata. Ciò in base all'art. 103 delle Convenzioni che io non leggo, perchè è contenuto nella relazione, e che i signori senatori conoscono certo assai bene. Sulle norme di diritto quindi che disciplinano i rapporti dello Stato coi suoi funzionari, le Società, che si proponevano alla loro volta di dare alla loro azienda ed ai loro regolamenti interni di servizio quelle forme più spigliate che sono proprie di Società che hanno e devono aver carattere privato, su quelle norme, dico, le Società hanno dovuto sovrapporre altre non contrarie nell'intento, ma certo di diversa natura. Sui diritti anteriori del personale ferroviario come personale di Stato, sono venuti ad innestarsi così questi nuovi regolamenti, i quali si ispiravano evidentemente a tendenze diverse, non dico opposte, a tendenze più semplici e più individualiste. Non è quindi a stupirsi se nella interpretazione della risultanza di questi due fatti hanno potuto nascere dei divari notevoli, divari che hanno condotto il personale ferroviario ad avanzare lamenti talora esagerati e non sempre fondati, lamenti che ebbero la loro ultima manifestazione innanzi ai tribunali del Regno.

Io ho qui un prospetto che mi fa qualche impressione. Le cause, per esempio, promosse dal personale della rete mediterranea, dove furono in maggior numero, furono 211.

Ora il caso di 211 impiegati che chiamano i loro superiori, per mancato adempimento dei loro oneri, dinanzi ai tribunali, e che in questa rivendicazione percorrono tutti i gradi della giurisdizione, non è un caso, io credo, normale.

Io ho qui, ma è troppo lungo per darne let-

tura, la distinta di queste cause, del loro svolgimento, e del loro risultato; e certo esse dimostrano che vi sono casi numerosi nei quali la questione è dubbia per lo meno, mentre poi la maggioranza forte delle sentenze definitive riesce contraria alla Società, e favorevole al personale.

Ciò a dir vero è ammesso anche dal relatore; ma, il relatore soggiunge, e credo l'abbia detto anche il senatore Boccardo, perchè il Governo non ha provveduto? cosa ha fatto l'Amministrazione? Non ha richiamato essa, se mai occorreva, le Società all'adempimento del loro dovere?

Orbene, onorevoli senatori, può darsi che l'azione del Governo non sia stata così efficace, così completa, come si sarebbe potuto desiderare.

Se fosse stata perfetta caso per caso, forse avrebbe potuto evitare che i litigi prendessero lo sviluppo che hanno poi preso; ma ripeto, le condizioni di diritto essendo piuttosto complicate, si presentano soventi casi nei quali la questione non è così chiara che non possa dar luogo a discussioni, e nei quali forzatamente l'Amministrazione si trova esitante e paralizzata.

Ad ogni modo posso assicurare il Senato che l'Amministrazione governativa non ha mancato di occuparsi ripetutamente di questa questione, richiamando le Società all'adempimento dei loro doveri, ed il personale ad un più equo apprezzamento dei propri diritti.

Io ho qui per esempio un documento, che ne fa fede: la Commissione che era stata nominata nel 1887 per esaminare le cause del ritardo dei treni nei quali alcuni hanno voluto vedere, giustamente o no, una colpa anche da parte del personale; quella Commissione, dico, che era presieduta dall'ingegnere Berutti, e composta di membri numerosi e autorevoli, scriveva:

« La Commissione riconosce che il R. Ispettorato ed il Ministero da parte loro si sono occupati con molta sollecitudine delle sorti del personale, procurando sempre di dar soddisfazione ad ogni legittimo reclamo quante volte ricorreva ad essi per chiedere la tutela demandata al Governo dall'art. 103 della Convenzione, interpretato nel modo più largo ».

Dunque l'Amministrazione, pur non facendo

opera perfetta forse, si è occupata, e spesso, di eliminare dissensi tra il personale e le Società.

L'onor. senatore Boccardo ha detto: ma sono sicuri poi coloro che reclamano l'inchiesta nell'interesse del personale, che da quest'inchiesta non venga poi dimostrato che se il personale ha dei diritti, ha anche dei doveri che non adempie completamente?... venga dimostrato che il personale è esuberante, e che esso è giustamente retribuito?

Onor. senatore, io non so se coloro che hanno proposto l'inchiesta alla Camera abbiano questa certezza: certo e che io non l'ho, perchè, se volessi prevedere ora che cosa un'inchiesta sentenzierà, porterei il più grande argomento contro l'utilità dell'inchiesta. Un'inchiesta si fa appunto per ricercare se hanno torto o ragione coloro che quest'inchiesta promuovono. Aggiungerò, per parte mia, che quando l'onorevole Boccardo mi parla di esuberanza di personale, ho dei grandi dubbi che egli sia perfettamente nel vero.

L'ho già detto alla Camera, e lo ripeto anche qui, noi abbiamo, proporzionalmente alle ferrovie degli altri paesi, sia dal punto di vista del traffico, come dal punto di vista della spesa che facciamo per l'esercizio, abbiamo, dico, una spesa di personale, che è immensamente maggiore degli altri paesi.

Ora siccome il nostro personale sarà sì o no sufficientemente retribuito, ma certo non lo è più degli altri paesi, è evidente che noi dobbiamo avere un numero di personale proporzionalmente maggiore di quello che negli altri paesi esiste.

Ora quest'abbondanza di personale è necessaria per l'esercizio delle nostre ferrovie, o è semplicemente uno di quei frutti della tendenza generale in Italia di allargare sempre il numero del personale, anche più del bisogno, e che arriva, tante volte, a creare degli ordigni di controllo, anche non indispensabili, per fornir materia a nuovi uffici, a nuovi impiegati? Io non lo so, ma ne dubito; certo è, per esempio, per citare un fatto che può forse avere qualche interesse, certo è che le ferrovie italiane credo siano oramai le sole delle grandi reti ferroviarie nelle quali si fa il cosiddetto controllo pieno, ossia si ripetono tutte le operazioni di conteggio delle stazioni, per riscontrarvi eventuali errori.

In quasi tutte le reti ferroviarie, non dico in tutte solo per tema di errare, in quasi tutte le reti principali del mondo, dico, il controllo si fa saltuario, cioè si sorteggia all'inizio della settimana o della decade, un determinato numero di stazioni di cui si devono in quel periodo controllare le operazioni: in altri termini in esse il controllo è fatto non già per scoprire gli errori, ma per impedire che l'errore possa diventare una colpa. Or bene questa faccenda del controllo pieno rappresenta per le Società ferroviarie italiane una spesa di alcuni milioni — non voglio dire adesso la cifra precisa, ma certamente una somma addirittura notevole.

Noti poi il Senato che noi rifacciamo ancora tutto questo conteggio per conto governativo!

L'onor. Rossi ha detto: ma nelle Società non sovvenzionate non esistono questi attriti tra personale e Società, ed io aggiungo di più, che forse nelle Società non sovvenzionate il personale è anche meno retribuito che nelle Società sovvenzionate.

Ma questo mio avviso è un argomento a favore dell'inchiesta, perchè se noi abbiamo questo fatto, che nelle altre Società ferroviarie italiane questi attriti non si verificano, malgrado che le retribuzioni siano in esse molto minori, è lecito supporre che nelle nostre grandi reti vi siano altre ragioni di malcontento che sfuggono all'apprezzamento completo nostro.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Le avete dette le ragioni?

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Sarà compito dell'inchiesta di chiarire la conclusione di tutto quanto ho esposto è di arrivare ancora a quella dichiarazione, che ha fatto il presidente del Consiglio e che ora io ripeto.

Il Senato nella sua alta saggezza deciderà se vuole discutere oggi la legge, o se vuole rinviarla a novembre, come ha proposto il senatore Vitelleschi. Noi, come Governo, ci riserviamo piena libertà d'azione di provvedere ove occorra, ove ragioni politiche ce lo consiglino a questa inchiesta sotto forma di Commissione reale con carattere che s'avvicini molto per la sua composizione a quello che avrebbe avuto la Commissione parlamentare voluta dalla legge che sta innanzi al Senato.

Ciò, ripeto, per quanto riguarda i rapporti tra il personale e le Società, sia rispetto ai

loro reciproci diritti e doveri, sia rispetto al servizio pubblico.

Fatta questa riserva, adunque, mi rimetto ancora una volta al giudizio del Senato che giudicherà nella sua alta saggezza; però al Senato, se me lo permette, direi francamente che non crederei opportuno di respingere questa legge, perchè trattandosi appunto di una deliberazione più di tendenza che di fatto, il respingere avrebbe un significato forse differente da quello che certo è nell'animo degli stessi senatori i quali hanno proposto il rigetto, potrebbe, in una parola, questa misura aumentare anzichè diminuire l'agitazione che certamente esiste in una parte notevole dei ferrovieri.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io esaurirò il mio compito con brevissime parole.

Devo giustificare me stesso per l'insistenza nell'opinione da me manifestata, e da altri oppugnata, circa all'utilità, al bisogno anzi, di un'inchiesta parlamentare.

Ieri accennai ad una serie di fatti, non stati in alcuna parte contraddetti, i quali tutti — qualcuno di essi anzi ne sarebbe bastevole, — concludevano appunto alla più evidente dimostrazione di quell'utilità, di quel bisogno dell'inchiesta.

Oggi soggiungo che quei fatti esposti, ben lungi però dall'esaurirne la serie.

Indi mi sento in dovere di aggiungere qui, più che nuovi fatti, che davvero non occorrono, un breve accenno sopra altri obbietti; affinché l'onor. ministro dei lavori pubblici li prenda, se pure ne li creda menomamente degni, in una qualsiasi considerazione; comechè, secondo pare, ei vada in contraria sentenza rispetto a quanto mi penso: giudica cioè che, più o meno, tutti abbiamo un'idea chiara di fatti ed effetti, cause e rimedi, dell'andamento, per la economia nazionale e la finanza, e pel ben inteso interesse delle Società, della impresa e dell'esercizio delle ferrovie. Dovechè moltissimi, io mi penso, quell'idea si hanno ben oscura: salvo che, per coloro che l'abbiamo chiara, si tratta semplicemente d'un'idea dolorosamente e profondamente pessimista; a integrarla o a correggerla se e in quanto non del tutto vera, occorre luce, per tutti e meridiana.

E per confortare la tesi mia, io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di fare ricerche fra gli atti del suo ufficio, ed in ispecie fra quelli che riguardano i lavori del Consiglio delle tariffe, e fra quelli che riguardano i deliberati intorno alle costruzioni ferroviarie.

È ben vero che l'inchiesta, secondo il voto della camera, non abbraccia il tema delle costruzioni; ma è anche vero, che si ebbe torto di tentare di mettere il dito nella piaga e non toccarne un punto gravissimo, sanguinante, e che è stato, in fatto di ferrovie, grande causa dei disastri dell'economia dello Stato e di quella del paese.

Ma sorvolando su questa, che non è materia deliberata dalla Camera dei deputati, credo sia prezzo dell'opera, che l'onor. ministro dei lavori pubblici, per lo meno, esamini i lavori ed i deliberati del Consiglio delle tariffe.

In esso troverà questo, che nove decimi, a dir poco, di quei deliberati non riguardano che contratti di favore, indiscutibilmente nocivi alla onesta industria, offensivi della legittima concorrenza, contrari allo svolgimento del servizio nell'interesse dello Stato e dell'economia nazionale.

Troverà, in ispecie che il Consiglio delle tariffe, avvedendosi, fin dal principio dell'attuazione delle Convenzioni, della cattiva tendenza in ordine alle concessioni speciali, tentò di opporre un qualche riparo; ma non fece che affermazioni teoriche, e i fatti contrari allo spirito delle Convenzioni continuarono e continuano.

È notevole il deliberato 15 dicembre 1886 (relatore Miraglia), con che si stabilisce « che le concessioni speciali debbono accordarsi con minimi di movimento annuo, talmente ridotti che diventino accessibili anche a singoli produttori; e che si procuri di concedere a questi produttori condizioni di trasporto non troppo dissimili da quelle accordate agli speditori più importanti ».

Ma, visto che si tendeva a creare monopoli secondari, nella tornata 26 aprile 1887 il Consiglio è uscito in questa avvertenza: « avendo i contratti speciali lo scopo di dar modo alle Società ferroviarie di promuovere nuovi commerci, di aiutare lo sviluppo delle industrie, di tentare nuovi trasporti, di vincere la concorrenza di altri mezzi, e non già di creare artificiali concorrenze a favore di persone, d'in-

dustrie e di luoghi, esprime voto che Società e Governo abbiano a interpretare colla maggiore larghezza, il concetto di parità di condizioni, convinto che dalla esperienza di questi contratti speciali traggono molte volte origine tariffe locali o speciali, che possono più facilmente essere invocate da tutti ».

Ora io oso affermare che tutti quei deliberati rimasero, pressochè, lettera morta. Le concessioni speciali sono state, quasi sempre, dei favori con danno altrui. E raccomando all'onorevole ministro di leggere anche i deliberati dell'unica tornata di quest'anno, del Consiglio delle tariffe, dove troverà approvazione di contratti di quella natura. E troverà che qualcuno del Consiglio delle tariffe non mancò di rilevare il vizio di cosiffatti contratti e il danno, e di protestarne.

Ora tutta questa delle concessioni speciali, a me par materia di larghissima inchiesta. Grandi e piccole Società, imprenditori influenti, svolgono i loro traffici od affari, anzichè coi processi che conducono al miglioramento delle tariffe nell'interesse generale, col metodo delle private concessioni; e, mentre giovano a sè, e assai ingiustamente, perchè si avvantaggiano di favori, e rendono impossibile l'onesta concorrenza dei più aggravati, che sono il massimo numero, nessun giovamento apportano al consumatore, cioè al pubblico, e conducono un lavoro che serve a precludere la via a qualsiasi generale miglioramento di tariffe, tanto atteso nel pubblico interesse.

Ad apportarvi alcun riparo, peraltro, l'esperienza di undici anni ha provato che decisamente non si vuol pensare; cosicchè nessuna, decisamente nessuna, delle disposizioni di comune utilità, compatibili con il tornaconto sociale, venne mai posta in atto; e non furono che manifestazioni platoniche deliberati del Consiglio delle tariffe.

Mi fermo qui, perchè ho detto non intender fare che meri accenni.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici dice: mantengo le dichiarazioni fatte dal mio predecessore di serbare libertà di studio e deliberato, circa a nuovi contratti, circa a nuove proposte.

E certamente la legge dell'inchiesta non contiene alcun'espressa disposizione vincolante il

Governo. Ma badi l'onorevole ministro, che, se si crede già risoluto il problema dell'utilizzazione delle ferrovie nel senso pessimista vagheggiato dall'onor. Boccardo, egli può fare contratti con la più grande disinvoltura.

Chiarisco il mio pensiero: l'onor. Boccardo spiega tutto quanto il fenomeno del colossale insuccesso dell'impresa delle costruzioni e dell'esercizio delle ferrovie, esclusivamente colle tristi condizioni dell'economia nazionale. Onde non si duole delle Convenzioni generali quali furono al 1885, che egli approvò, e che pare sieno state ben concepite e deliberate, nè della loro attuazione dal 1885 in qua; soltanto riconosce che possano esservi stati dei piccoli errori, che si possono correggere con la mera autorità del Sovrano: eppure, devono essere in suo pensiero cotanto piccoli cotesti errori, che scarsissimi ne verrebbero gli effetti benefici ove si correggessero; e non grandi perciò sarebbero stati i vantaggi, ove si fossero evitati.

Ora, io sono di sentimento affatto contrario.

Perfettamente concorde con l'onorevole Boccardo nel considerare la sinistra condizione economica del paese, sono però nell'assoluta discordia con lui, che sia uno strumento inutile per far risorgere l'economia nazionale, questo grande fattore, che sono le ferrovie, e che, tra capitale e frutti, è costato non meno di una decina di miliardi.

Io non credo ciò ..

Senatore BOCCARDO. Neppure io.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO..... Eppure quello strumento è stato inutile fin qui: soggiungo, è stato nocivo, e pel grande onere arrecato, e per l'annuale dispendio, che vince di assai ogni utilità; e aggiungo ancora, che è stato causa concorrente, grande causa concorrente nella depressione economica del paese. Tutto ciò non è colpa di cose o di natura; è colpa d'indirizzo e di condotta; è colpa di uomini e d'istituzioni, nell'andazzo presente.

E il danno sarà crescente se si dura, come pare si voglia; perchè saranno tuttavia centinaia e centinaia di milioni che alle ferrovie sempre occorreranno, e non se ne avrà [che il mantenimento dell'attuale sterilità di fruttificazione.

Vede dunque l'onorevole collega come siamo agli antipodi nell'apprezzamento delle cose! Che vale l'intenderci nei concetti teorici, se

ciascuno poi prende la sua via nelle applicazioni?

Che cosa c'è da fare di diverso, chiede, in sostanza, l'onorevole senatore Boccardo?

Ma un motore che traversa l'Italia in lungo ed in largo, in un paese di trentun milioni di abitanti, agricolo e di sì svariate potenzialità e destinazioni di culture, d'industrie e di traffici, deve perpetuamente essere fatto e tenuto quale obbietto di privato tornaconto, e condannato a non dare che meschine utilità all'universale? Dobbiamo davvero rassegnarci a trarre dalle ferrovie quel pochissimo che si ebbe fin qui?

E, per cotesto motore, tutti gli anni non si spendono centinaia di milioni, nel mero fine di conservarlo e tenerlo in attività?

Come mai si può consentire che cotanto strumento, richiedente cotanta spesa, non abbia a raggiungere mai nemmeno il prodotto dell'utilità che annualmente consuma per potersi reggere in piedi e funzionare?

Perchè si fanno correre i treni, consentendo perfino che, in moltissime linee, o tronchi di linee, i carri camminino vuoti di merci, e le vetture di viaggiatori, anzichè incoraggiare le une e gli altri a prendervi posto, a estrinsecarne tutta l'utilità, tutta l'attività, mediante una tariffa che soddisfi al pieno rimborso delle spese vive, cioè del prezzo di costo, e lasci perfino un moderato prodotto netto, adeguatamente remunerativo?

È forse un problema per chiunque viva in Italia, l'enorme differenza di prezzi dei prodotti agricoli, dei materiali agrari e industriali, delle merci, tra un punto e l'altro d'Italia? Ed è dovuto ad altro tutto ciò, fuorchè all'elevatezza delle tariffe ferroviarie; all'ostinata mancanza di tariffe a zone; al caro del servizio delle ferrovie, che le condanna al deperimento, limita, e, talvolta, annulla l'utilità prodotta, rende inadeguata la ricerca e l'offerta del lavoro, genera miseria?

D'altro canto, è forse dubbio che il caro, e il lento e non bene raccordato servizio delle ferrovie, rendono perpetua e vincitrice la concorrenza, anche dei costosissimi mezzi di trasporto sulle vie rotabili, e perfino mulattiere? E aggiungiamo: l'aver sconvolto o annullato l'antico sistema di comunicazioni, il che ingente pertur-

bazione apportò - e tuttavia apporta dovunque un nuovo tronco di ferrovia si apra -, e il non sostituire l'illuminata, la vera utilizzazione delle ferrovie, non devono giudicarsi quali sorgenti perenni di danno e di miseria? Percorransi le coste e l'interno della Calabria e della Basilicata, della Sicilia ancora; di questa vedansi le già ridenti contrade di Scordia-Caltagirone; e si vedrà lo spettacolo che, mentre le ferrovie nulla o assai poco trasportano, e questo poco non è che per le distanze non brevissime, l'eliminazione della massima parte delle carrette rende ivi difficili e dispendiosi i trasporti locali, più che innanzi non era. Sembra sognare, ma sono flagranti realtà.

Del resto, è forse poca la miseria in cui è caduto il popolo italiano, sia per doversi vestire a caro prezzo, onde fare le spese della così detta protezione delle industrie delle manifatture in lana e perfino in cotone; sia per dover mangiare a caro prezzo il suo tozzo di pane, nell'errato fine di far le spese del mantenimento di una cultura nazionale a cereali, sterile, e razionalmente improduttiva; sia per pagare la protezione di una navigazione che porta il caro nei noli?

Dobbiamo anche aggiungere a tanti flagelli dovuti alla falsa politica economica, quello di perpetuare un sistema di vita nelle ferrovie, che è la negazione di ogni sano concetto di nazionale economia, di finanza e di politica di Stato?

Ma le ferrovie, non lo dimentichi alcuno, sono, malgrado tutti gli errori e le colpe durati fin qui e prevalenti ancora, sono, per l'Italia, tuttavia, una grande potenza viva. Eppure, dicendo a cuor leggero: non c'è che fare, si è fatto bene; trattasi tutt'al più di piccoli errori; accomoderemo, faremo, provvederemo a tutto, nei nuovi contratti; non si fa, così ragionando, che riconoscere, pur non dichiarandolo, che tutto l'ingente capitale delle ferrovie, tutti i durati sforzi non condurranno giammai alla consecuzione, non già dell'equivalente del già speso, il che sarebbe follia sperare, ma nemmeno alla più discreta remunerazione dei nuovi capitali e sforzi da impiegare. È troppo; e, in tal guisa, si va dove nessuno dovrebbe volere.

E di vero, se della tendenza dei nuovi contratti in progetto dobbiamo tener conto, di certo,

non possiamo restarne paghi: esempio il disegno di legge pendente in Senato per ispese di nuove provviste e opere.

Continuando di quel passo, e tralasciando di attendere il fatto e i risultati di un'inchiesta, io vorrei vedere in che i contratti minimamente tenderanno, non già alla piena soluzione del problema, come sarebbe d'uopo e si potrebbe, almeno alla più piccola giovevole mutazione dello stato presente?

Ma se non sostanziali mutamenti d'indirizzo si hanno da adottare, perchè mai far nuovi contratti, mentre quelli in corso si osservano in sì malo modo?

In che, i nuovi contratti, limiteranno la responsabilità dello Stato, che pure credevasi nulla giusta i consigli della Commissione d'inchiesta e delle Giunte che approvarono le Convenzioni del 1885, dovechè la si vide, ogni dì ancor più, crescere?

Si consentì al monopolio in pro delle Società concessionarie, perchè, almeno, ne sarebbe venuta la liberazione da ogni ulteriore onere, e responsabilità di Stato.

Ma si è visto e si vede dove lo Stato è condotto. Le Società anzichè migliorare servizio e tariffe nell'interesse dell'economia nazionale, crearono e creano monopoli subalterni a ingiusto favore privato a danno universale. Possiamo dunque acconciarci a durare, sia pure con qualche variante, nell'errato indirizzo?

Ed è poi così ricca quell'Italia tanto immiserita per tutt'altre cause, ma, secondo me, ripeto, in concorso anche della grave causa del vizioso andazzo dell'azienda e del servizio delle ferrovie, è così ricca, da far getto di un fattore di tanta ricchezza, di tanta potenza, che, solo per il modo ond'è adoperato, si risolve in un onere pressochè costantemente progressivo?

Ma io tutto ciò non credo, non posso credere; il mio sentimento di libertà e di giustizia, non è, badi l'onor. mio amico Boccardo, non è solo quando si tratta, non dirò d'inferire, di far censurar soltanto, sia anche acerbamente, contro l'andazzo socialista dello Stato; non è solo, quando si tratta di gridare contro il vieto protezionismo, i vincoli, le ingerenze; ma è anche contro ogni e qualsiasi maniera di favori, di debolezze, d'ingiustizie a beneficio di chi che

siasi, ente, associazione, individui, e a danno del paese. Che cosa può mai significare il liberalismo che fa le sue piccole riserve, ora in pro delle Banche di emissione, ora degli assuntori del credito fondiario, ora dei premi della marina e dei sussidi di navigazione, ora delle Società che esercitano le ferrovie?

Il liberalismo, circoscritto ad alcuni obbietti, abbiano pure carattere generale, circondato, peraltro, da quella riserva che fa il comodo più che nel campo teorico, in quello pratico, il liberalismo che favorisce, o soltanto tollera, non dirò il monopolio, chè ove questo si manifesti aperto, forse, non lo si consentirebbe, ma quei favori che al monopolio o alle sopraffazioni della eguaglianza conducono, quei favori che alla lunga riescono sterili ai favoriti medesimi; non è liberalismo; esso anzi offre il lato debole al socialismo, al protezionismo, e perde il titolo di vera e sana dottrina, e il titolo ancor più importante di farsi valere, di rendersi efficace; genera, al di là anche delle sue tendenze, il socialismo di Stato, prepara giorni sinistri.

Tuttavia dura l'eco delle difese chè si facevano del famoso sistema bancario, che dominò in Italia con tanto universale danno, nel quale incolse, finalmente, i banchieri medesimi!

Giusto nell'ultima tornata del 1891 - forse allora, sulla questione, vi fu ultima la mia voce a combattere - una legge quella detta dell'abolizione della riscontrata, fu votata; essa riuscì fatale: e, mi spiace dirlo, ciò avvenne sotto il primo Ministero Di Rudini. Eppure da quella legge si aspettavano non so quanto bene i suoi autori e altri ancora.

Nel 1893 io abbandonai il Senato, perchè vidi che fatalmente sarebbe stata votata una legge nocevolissima avente nome di riforma bancaria. Ma, anche allora, prima che fosse giunta la proposta, qui in Senato, essendosi da fatto alcun accenno ai pericoli che ci soprastavano, non mancò chi, quasi in forma di mozione d'ordine, levò la voce contro le moderate avvertenze, gridando: Non sollevate dubbi su ciò che ora non discutiamo, perchè altrimenti nazione, credito, tutto, andranno in malora!

La legge arrivò in Senato e fu sanzionata; ma che cosa ne è stato pel paese, per la fi-

nanza dello Stato, per i monopolisti medesimi? Che cosa ne è della famosa navigazione in Italia? chi è che seriamente se ne avvantaggia? Senza la sventura africana, avrebbe potuto dare il più piccolo dividendo?

E io vi domando, che ne sarà della grande opera e impresa ferroviaria, che ci adagiamo a veder sempre più fallire ai suoi scopi?

Ma non si danneggi, esclamasi, il capitale, specie quando, in parte, viene dallo straniero.

Io accarezzo pure l'idea della difesa dell'incolumità del capitale; non mi si lanci l'accusa, che respingo, che io sia contrario al capitale, che lo perseguiti, quasi quasi che lo invidi. No, non è la questione del capitale che fa capolino nell'impresa ferroviaria; è la questione del modo onde cotesto capitale va investito, onde lo si fa fruttare. È la questione della sostituzione, al monopolio di Stato, compatibilissimo nelle imprese ferroviarie, del monopolio esoso e iniquo dei privati; è l'abuso ancor di più di questo monopolio, creatore anche di monopoli minori, abuso spinto fino al grado da danneggiare gl'interessi medesimi del grande monopolio.

Io, su cotesto tono, potrei andare molto in lungo; potrei intraprendere una lunga e minuta esposizione e dimostrazione, di fatti e di ragioni, in prova, non già della sola tendenza, ma ben pure della preconcepita sistematica avversione, nell'esercizio ferroviario, ad ogni sentimento, volontà, atto, lontanamente armonici all'interesse del pubblico e della pubblica finanza; della sovrapposizione del privato male inteso interesse degli esercenti, a quello generale.

Ma fo fine; chè, la Dio mercè, non mi sono guadagnato quella qualifica che i nostri onorevoli colleghi prodigano a coloro che usano con iscarsa moderazione della parola. E chiudo.

Una parola sulla questione odierna.

Io ho sentito con vivo dolore - me lo tollerino gli onorevoli ministri, tanto più che io mi dichiaro e sono stato amico loro - io ho sentito con vivo dolore il loro disinteressamento sulla proposta sospensiva. Lo so bene, non si tratta più di proposta pregiudiziale o di merito, coi motivi che l'illustravano, bensì di una

mera proposta dilatoria. Ma anche questa non è da attendere.

Il motivo che determina il contegno del Ministero, sembra esser questo. È ben vero, esso dice, non potremmo tentare di porre in atto la legge che oggi possa essere votata, perchè la Camera è prorogata, nè per così lieve obbietto richiameremmo questa. E io mi taccio; chè non ho alcuna autorità d'insistere presso il Governo, perchè tenti di riconvocare la Camera. Nè oso fare il più piccolo ricorso all'idea che il Governo, da un canto cooperando perchè questa legge vada in porto, e rendendo possibile che il Senato nomini i suoi membri, anzi, sanzionata senza ritardo la legge, attendendo che il Senato proceda a cosiffatta nomina; dall'altro, usando con molta maggiore ragione che non farebbe per altri obbietti, di quella sua autorità di interpretare la legge in modo da sostituire un elettore ad un altro dello stesso corpo, per esempio il presidente della Camera alla Camera stessa, provveda, a ciò solo, mediante decreto regio da convertire in legge.

Cotesto io non chiedo; ma lo rilevo per provare che, ove la inchiesta non si disvolesse, ci sarebbe il modo di rendere la legge che oggi votassimo, definitiva, attuosa ed attuabile entro il semestre.

Del resto, sarà egli vero che il significato dell'accoglienza della proposta sospensiva, lascerà intatta la virtù della legge d'inchiesta, quale venne dalla Camera dei deputati?

Mi pare che la cosa sarebbe stata così, tenuto conto delle dichiarazioni che l'altra volta fece l'onorevole presidente del Consiglio. Temo, invece, fortemente, che sarà diversa, giusta le odierne dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici.

Secondo il concetto dell'onorevole presidente del Consiglio, si sarebbe trattato, per lo meno, di una inchiesta amministrativa con Commissione reale, senza restrizione degli obbietti, anzi nei termini stabiliti nel disegnovotato dalla Camera dei deputati.

Ora, al contrario, se ne viene l'onorevole ministro dei lavori pubblici, dicendo che la inchiesta sarà condotta nel circoscritto confine dei rapporti dei ferrovieri con le Società. Di certo cotesto non è un piccolo interesse, ma non è grande, in relazione alle cose che direttamente

premono a Italia tutta d'ogni classe e luogo. Ma quell'interesse sia pur grande, però, direttamente considerato, non lascia di essere, nella sua prevalenza, d'ordine privato, comechè di una numerosa classe. Invece cotesto compito rimane affatto secondario, quando l'inchiesta prenda di mira l'accertamento, in modo aperto e pubblico, del come abbiano funzionato e funzionino le Convenzioni nell'interesse generale, quali effetti abbiano prodotti, quali siano state le cause; e tutto ciò senza alcun preconcetto di colpa e responsabilità.

Come si rassegnerà il Governo a non far nulla in ordine al quesito: « se l'esercizio delle ferrovie secondo le Convenzioni, risponda all'interesse dello Stato? » Non indagherà nè in via d'inchiesta parlamentare, nè in via d'inchiesta amministrativa?

A me pare troppo cotanto abbandono o differimento dell'idea accolta concordemente dal Governo e dalla Camera elettiva. Io non credo, non posso credere all'abbandono. Sarà un differimento, e dev'esserlo, se non altro, in omaggio al Parlamento. Ma, perchè il differimento, se intanto si vuol procedere in merito a trattative per nuovi patti?

Ad ogni modo, poichè io ho avuto la disgrazia di rappresentare la minoranza in questa Commissione, dichiaro che lascio al Senato il deliberare intorno alla proposta sospensiva. Ma ad un tempo, è inutile che il dica, io voterò contro. La responsabilità, in nessun senso, sia morale, sia politica, sarà mia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Prima di rispondere ai varii oratori, debbo dichiarare al Senato, in nome della maggioranza dell'Ufficio centrale, (maggioranza che ieri il collega Majorana dubitava di ammettere, ma che oggi ha convenuto che esiste) che accetto la proposta sospensiva del senatore Vitelleschi, per la ragione precipua che, ove sia accolta dal Senato, il Governo avrà maggiore libertà. E siccome il ministro dei lavori pubblici e il presidente del Consiglio hanno dichiarato che intendono fare l'inchiesta, e in pari tempo nella nostra relazione è detto che qualche cosa si debba fare al riguardo, così dichiaro che noi crediamo all'uti-

lità dell'inchiesta come era stata proposta nell'art. 2.

Prego quindi il Senato di approvare la sospensiva.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Rileggo la proposta sospensiva fatta dal senatore Vitelleschi:

« Il Senato, considerando che pel disposto dell'art. 2. del progetto di legge sull'inchiesta ferroviaria, questa non sia effettuabile nelle presenti condizioni parlamentari, ne rinvia la discussione alla riapertura del Parlamento, e passa all'ordine del giorno ».

Pongo ai voti questa proposta.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Dopo prova e controprova e ripetizione delle stesse, il Senato approva la sospensiva).

Incidente sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno recherebbe la discussione del progetto di legge: « Conversione in legge del regio decreto 5 aprile 1896, n. 94, per l'istituzione di un Commissario civile per la Sicilia ».

Senatore FUSCO. Domando la parola sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FUSCO. Ho domandato di parlare per rivolgere una preghiera all'illustre presidente della Commissione permanente di finanze.

Il Senato sa che è stato inviato allo studio della Commissione anzidetta un progetto di legge relativo all'Università di Torino e un altro relativo all'Università di Napoli.

Io mi permetterei di domandare alla cortesia dell'illustre presidente di essa a che punto è lo studio di questi due progetti di legge, se l'Ufficio centrale ha preso le sue determinazioni, se ha nominato il relatore, e quali disposizioni ha quest'ultimo per la presentazione della relazione.

In seguito di che mi riservo di fare qualche proposta.

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

Senatore FINALI, presidente della Commissione permanente di finanze. Nei pochi giorni dacchè i due progetti ai quali ha accennato l'onorevole Fusco sono stati inviati alla Commissione di

finanze, essa se ne è occupata credo non meno di tre o quattro sedute; ier sera la seduta è durata circa due ore; ed in essa è stato nominato il relatore, al quale per un incidente ferroviario non poterono alla stazione, ove recavasi avviato a Civitavecchia, esser consegnati i documenti necessari per far lo studio occorrente; io oggi d'accordo col nostro presidente, ho fatto inviare colà un impiegato per esser più sicuro che quei documenti gli fossero ricapitati in mano.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Borgnini.

Senatore BORGNINI. Signori senatori, io abito a Napoli da oltre diciassette anni, ed ho potuto rilevare che la vita effettiva e legale di quella grande, cospicua e simpatica città riesce a compendiarsi in tre formole essenziali: Leggi e giustizia, arti libere e belle, coltura classica, professionale e letteraria.

A' Napoli ed alle provincie meridionali, per molto tempo colle libertà politiche furono contrastate molte glorie, ma però quelle provincie ne conservarono una, e la conservarono con maggiore facilità, perchè il Governo non aveva interesse che non l'avessero.

Questa gloria è lo studio delle leggi, quindi è che a Napoli si vanta, e con ragione, un patrimonio giuridico solido e vero.

Così è che ogni giorno si svolge l'attività di oltre quattromila avvocati, e che le discussioni forensi là sono singolarmente in fiore.

Le arti belle a volta loro piantarono a Napoli le loro tende, e là sono tutti artisti, perchè così li ha fatti la natura, e li ha fatti il cielo, ed io applaudo a questo talento artistico, che esso pure è dote di popolo gentile.

Ma un'altra grande necessità per Napoli è una buona Università degli studi, e voi, signori senatori, potete conoscere quanta sia l'importanza di quella Università, ricordando che ad essa accorrono sei o settemila giovani studiosi, i quali vengono da dodici provincie e rappresentano l'energia intellettuale di una popolazione di otto milioni circa d'abitanti. Gli studenti, i quali accorrono a Napoli, avrebbero bisogno di trovare un'Università ben costituita, ma essa non lo è.

È notorio che manca tutto; manca lo spazio, mancano le aule per le scuole, mancano le cliniche, i gabinetti, ecc.

E siccome i locali che ci sono, sono angusti, slegati, guasti e disordinati, è naturale che gli studiosi trovino in essi un esempio giornaliero di disordine e di indisciplina.

Tutti i Ministeri che si succedettero riconobbero questi bisogni e tentarono di rimediarvi...

PRESIDENTE. Onor. senatore Bognini, ora non è in discussione la questione speciale cui ella accenna; il suo discorso in merito potrebbe forse trovare miglior posto quando si discuterà la legge.

Senatore **BORGNINI.** Sono dispostissimo ad acconsentire al desiderio dell'onor. presidente. Però siccome l'onor. presidente della Commissione permanente di finanze aveva puramente e semplicemente dichiarate che si erano comunicati al relatore alcuni documenti relativi al progetto di legge senza indicare quando la relazione su quel progetto di legge poteva essere presentata, io aveva creduto che fosse opportuno l'espone alcune ragioni per dimostrare l'urgenza e la necessità di una sollecita discussione.

Quando si fosse saputo che la Commissione avrebbe presentato questa relazione in tempo utile perchè la legge potesse venire in discussione avanti al Senato, io per il primo avrei riconosciuto che ogni discussione in merito doveva esser rimandata a quell'occasione, ma poichè l'onor. presidente della Commissione di finanze questa dichiarazione chiara non l'ha fatta, certamente perchè non era in grado di farla, io ho creduto opportuno di insistere sull'argomento.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente della Commissione permanente di finanze ha dichiarato che il relatore ha dovuto assentarsi da Roma e che stamane, per mezzo di un impiegato inviato appositamente a Civitavecchia, gli furono rimessi i documenti dei quali aveva bisogno per stendere la relazione.

Senatore **BORGNINI.** Se io aveva chiesto la parola era appunto per sapere in modo preciso dall'onorevole presidente della Commissione permanente di finanze se la relazione sarebbe o non sarebbe stata presentata in tempo utile, e così si spiega la ragione delle poche considerazioni che io mi era accinto ad esporre al Senato.

Senatore **FUSCO.** Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore **FUSCO.** In condizioni normali la risposta dell'egregio presidente della Commissione permanente di finanze, che si limita ad assicurare di essersi nominato il relatore, non avrebbe ammesso replica. Lo riconosco per primo. Ma faccio appello alla lealtà di lui perchè riconosca a sua volta che nelle condizioni in cui ci troviamo non è possibile che io resti pago di questa risposta, e ne dico il perchè.

Il Senato con deliberazione di tre giorni ha disposto che taluni progetti di legge siano rinviati agli Uffici o a Commissioni permanenti aggiungendo che quando le relazioni fossero state pronte si riserbava il giudizio sulla opportunità e convenienza di discuterli immediatamente, cioè in questo scorcio di sessione.

Se le Commissioni prima, i relatori poi, rendono impossibile l'esplicamento di questa facoltà che il Senato si è riservata col non presentare in tempo utile le relazioni, evidentemente, senza volerlo, e certamente senza mala volontà, vengono a sostituire il giudizio loro a quello del Senato; perchè fanno essi per via di fatto quel giudizio di opportunità e di convenienza che il Senato si era riservato di fare.

Quando hanno accettato adunque questo incarico dovevano comprendere che era loro preciso dovere di fornirlo in guisa tale ed in così breve spazio di tempo da non impedire al Senato, in questi due o tre giorni che rimanevano, di potersi pronunciare sulla convenienza anzidetta.

Ora che cosa accadrà? Accadrà che voi presenterete le vostre brave relazioni, poniamo, fra tre o quattro giorni, quando probabilmente il Senato non siede più.

E allora come farà ad emettere il suo giudizio?

Non potrà farlo!

Ecco perchè io osservava che sebbene in condizioni normali ci sia poco da rispondere ad un presidente di Commissione il quale vi dica di non poter assumere responsabilità per la presentazione immediata d'una relazione quando il relatore non ancora sia pronto; tuttavolta per le condizioni in cui ci troviamo credomi autorizzato di rivolgere viva preghiera all'onor. Finelli perchè possa almeno affidarci della possibilità di far presentare le ripetute relazioni al più presto possibile, cioè non oltre domani, e quando questo affidamento non si abbia, io mi permèt-

terei di pregare il Senato perchè voglia far voti onde queste relazioni si abbiano a presentare nel detto termine.

Senatore FINALI. Come si fa?

Senatore FUSCO. Del resto per completare il mio concetto, traggo dalla interruzione argomento a fare una osservazione che per rispetto al Senato non volevo fare.

Come si fa? Dio mio; ormai compiono dieci anni dacchè io ho l'onore di far parte di questa illustre Assemblea, e rammento non essere nuovo il caso che i commissari negli scorsi di sessione, si siano riuniti con fretta eccezionale ed abbiano approvate le relazioni in poche ore.

Sarà stato un bene od un male? Non voglio giudicarlo. Ma se si è creduto di poterlo fare altra volta, non credo domandare cosa intemperante o non giusta, pregando, che anche questa volta con intelletto d'amore, con grande buona volontà si vogliano studiare i due disegni di legge che riguardano Napoli e Torino, perchè io non so dissociarli nell'animo mio, avendo uguale riverenza ed affetto per le due grandi città, che tanta benemerenzza hanno al cospetto dell'Italia tutta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. Finali.

Senatore FINALI. Questo incidente sollevato dal senatore Fusco può assumere una certa gravità, secondo il punto di vista delle questioni; perchè sotto certi punti di vista sono più importanti le questioni generali, sotto altri sono più importanti le questioni locali.

Ma se ci troviamo in questa condizione, che colpa ne ha la Commissione di finanze?

Che colpa ne avrebbe un Ufficio centrale se fosse piaciuto domandare l'esame di questo progetto di legge agli Uffici, anzichè alla Commissione permanente di finanze?

La colpa è soltanto della fatalità, che fa portare in uno scorcio di sessione dei provvedimenti, i quali non hanno un carattere assoluto, indispensabile d'urgenza.

L'onor. presidente del Consiglio accennò, che a suo giudizio erano cinque i progetti di legge che era indispensabile fossero approvati prima delle vacanze del Senato; e disse che riguardava quei cinque progetti come strumenti di governo, ed accennò ai tre progetti riguardanti la Sicilia, a quello della beneficenza di Roma, e a quello del Banco Santo Spirito.

È vero che l'onor. presidente del Senato a

proposito di una questione d'ordine del giorno che si dibatteva con l'onor. Brioschi, disse che il Senato quando avesse avuto dinanzi a sè le relazioni sui progetti di legge avrebbe deciso quali discutere e quali no.

Questo è vero, ma è egualmente vero che la Commissione permanente di finanze non ha preso impegno di fare una relazione per un giorno o per un altro.

Debbo aggiungere, che a mio avviso la Commissione permanente di finanze, all'infuori di quelle leggi che sono una necessità di Stato, come sarebbe una legge di esercizio provvisorio, o una legge di approvazione di bilancio, quando le fosse imposto un termine per far la relazione, forse si rifiuterebbe.

Ciò premesso non dico, che non si debba fare questa relazione. Poichè l'onor. senatore Fusco ha insistito, perchè gli è parso che siano insufficienti le spiegazioni che io gli ho dato, non credo commettere un' indiscrezione aggiungendo, che il relatore che è stato nominato ha espresso l'opinione, che convenga presentare una relazione.

Io però non posso imporgli, com'egli si è espresso, che la faccia entro domani. Se l'onorevole Fusco vi pensa un poco sopra, credo che non insisterà in questa sua idea.

In quanto poi al relatore ritengo che quando gli si volesse imporre un termine così ristretto, declinerebbe l'onorifico incarico ricevuto; e non so che cosa la Commissione permanente di finanze delibererebbe in proposito.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI RUDINI', *presidente del Consiglio*. Quando si discusse due o tre giorni fa intorno all'ordine del giorno, io, rispondendo più volte al mio illustre amico Brioschi, distinti, è vero, i disegni che presentavo al Senato in due categorie: quelli che erano imprescindibili a me e a qualsiasi altro Governo, e quelli che, pur non essendo imprescindibili, riputava di grande opportunità; e in questa seconda categoria compresi i due disegni di legge relativi alle università di Napoli e di Torino, ma io non intesi con ciò, nè punto, nè poco di far cadere questi due disegni di legge, ed anzi, con tutta quella vivacità che è consentita in questa Assemblea, estremamente calma, io mi opposi

alla proposta dell'onor. Brioschi, il quale voleva appunto che questi disegni di legge fossero senz'altro seppelliti.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

DI RUDINI', *presidente del Consiglio*. Questo per precisare come sono andate le cose. Che cosa deve farsi oggi? Io sono pienamente d'accordo coll'illustre presidente della Commissione di finanza che non si può e non si deve imporre un termine categorico ai commissari ed al relatore perchè riferiscano.

Non so se sia bene o male, ma certa cosa si è che nel regolamento del Senato non esiste, se non erro, il diritto, la facoltà di imporre questo limite di tempo, e poichè questo diritto non esiste non si può prescrivere ad una Commissione di compiere in un tempo determinato e a giorno fisso i propri studi. E la Commissione e l'illustre suo presidente avrebbero il diritto di protestare contro una simile deliberazione. Io, quindi, mi guardo bene dal fare una proposta di questo genere al Senato; ma non posso non pregare con tutto quel calore di cui sono capace, con quella efficacia che mi è consentita, non posso non pregar la Commissione di finanza e il relatore dei due disegni di legge, ai quali ho fatto cenno, non posso, ripeto, non pregarli a voler sollecitare i loro studi, perchè se, come dissi l'altro giorno, questi disegni di legge non sono da considerarsi assolutamente imprescindibili e di massima urgenza, pure, dato l'ambiente politico di Napoli e di Torino, e segnatamente di Napoli, l'indugio nella discussione di questi due disegni di legge non potrebbe non cagionare un profondo dolore nelle popolazioni che grandemente s'interessano alla gloria e allo splendore dei loro istituti universitari. Io spero che il Senato vorrà prendere in seria considerazione queste mie modeste osservazioni, queste mie umili preghiere e che la Commissione di finanze troverà modo di sollecitare, nel limite di tempo possibile, i propri studi e proporre le due leggi al Senato affinchè esso possa in tempo opportuno deliberare.

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VITELLESCHI. A me pare che quei signori, i quali insistono - non parlo dell'onorevole presidente del Consiglio, che fa l'ufficio

suo - per la presentazione degli altri progetti di legge, non facciano bene gl'interessi del soggetto, a cui portano tanto affetto.

Non si può prendere in seria considerazione quel che dimanda l'onorevole preopinante, aggiungendo anche che non crede di essere intemperante; vale a dire che egli voglia imporre alla Commissione permanente di finanze non solo di fare la relazione, ma di farla favorevole.

Senatore FUSCO. Questo non l'ho detto.

Senatore VITELLESCHI... Non l'ha detto, ma si capisce. Evidentemente la sua intenzione era questa, perchè altrimenti la sua proposta sarebbe inutile.

Ora io gli faccio riflettere una cosa. La legge sulla Università di Napoli è una legge di grossa importanza ed assai complicata nella sua esecuzione. Purtroppo noi siamo da lungo edotti di quel che ci succede, quando ci si lascia entrare in tali combinazioni senza aver visto da prima le cose molto chiaramente. Abbiamo in Roma tre o quattro monumenti che non servono ad altro che ad attestare l'insipienza di lanciarsi in simili avventure, seguendo appunto questa specie di entusiasmo come quello che si manifesta oggi per l'Università di Napoli.

Dopo tutte queste prove fatte, il Senato comprenderà che dovendo avventurarsi in una impresa di questa mole, quale è il far sorgere dalle fondamenta un edificio, che deve servire per l'Università degli studi in Napoli, chi ha la responsabilità deve assicurarsi, anche nell'interesse della stessa città di Napoli, che il provvedimento efficace, e possa arrivare in porto.

Tralascio di parlare dell'Università di Torino, perchè per essa è questione soltanto di un assestamento.

Ora crede l'onorevole Fusco che in ventiquattr'ore si possa accogliere il progetto, passarvi sopra un poco di sabbia, e ordinare una Università di Napoli, come si ordina un restauro di una stanza? Messa la Commissione di finanze in queste strette, io dubito che troverà il relatore, a meno che non sia per escludere il progetto.

Ora, siccome il progetto dell'Università di Napoli deve impiegare dieci anni per la sua esecuzione, e che le ragioni che ha portato il presidente del Consiglio sono comprensibili per tutti noi, onde certamente nessuno di noi si rifiuterà

per quanto è possibile, e nei mezzi di cui lo Stato dispone di contribuire all'opera mi pare che si può ottenere un breve differimento senza danno di nessuno. Ma una Università che si deve fare in dieci anni, ha bisogno proprio di essere votata in questo scorcio di tempo nel quale non si può votare altrimenti che passando la sabbia sul progetto qualunque esso sia?

Io quindi prego gli onorevoli proponenti e tutti quelli che s'interessano a questo progetto a riflettere che se si lascia avere a questo progetto un corso naturale, per quanto è nelle cose umane di giudicare, o almeno per quanto io posso giudicare più o meno dalla situazione, il progetto arriverà in porto, e ci arriverà forse in condizioni migliori per la città di Napoli. Se invece se ne fa una questione politica, vale a dire che bisogna dire di sì ad ogni costo e perchè il mondo non vada in soqquadro, in questo caso non so cosa farà la Commissione di finanza, giacchè io non sono che l'ultimo dei suoi membri; ma dubito molto che si trovi un relatore, e se si troverà un relatore assai difficilmente potrebbe raggranellare una maggioranza per appoggiarne l'approvazione.

Io sottometto queste considerazioni a quelli che portano interesse ad un così nobile progetto, perchè si appiglino forse a un più maturo consiglio.

Senatore BORGNI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BORGNI. Farò una semplice dichiarazione che per me è un dovere. Colle poche osservazioni che io intendevo di sottoporre all'esame del Senato io non volevo se non arrivare al punto di rinnovare ed insistere sulla preghiera che era stata fatta dall'onorevole mio amico senatore Fusco alla Commissione di finanze.

Dopo l'onorevole Fusco ha parlato l'onorevole presidente del Consiglio, ed anche esso ha creduto di rivolgere una preghiera alla stessa Commissione di finanze onde da questa fosse stata presentata al Senato la relazione sul progetto di legge che riguarda i nuovi locali della università di Napoli.

E siccome nella seduta precedente si era deliberato che sarebbero state portate all'ordine del giorno le leggi per le quali fossero state già presentate le relazioni, così questa era la ragione che giustificava l'osservazione che io

intendevo di fare appunto per arrivare a questo scopo.

Ora dopo le parole dell'onorevole presidente del Consiglio le sue preghiere, e quelle del senatore Fusco, sarebbe per me inutile l'insistere d'avvantaggio, certo che la Commissione di finanze accoglierebbe di preferenza quella del presidente del Consiglio e dei senatori di me più autorevoli.

Dopo queste dichiarazioni non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Fusco.

Senatore FUSCO. L'onor. Vitelleschi mi ha attribuito il proposito di volere che il commissario della Commissione permanente di finanze non solo presentasse presto la relazione, ma per giunta la presentasse favorevole!

Ora io non posso accomodarmi a che mi si attribuisca la strana idea di volere per parte mia suggerire anticipatamente il modo di fare una relazione.

Questo davvero sarebbe stato poco serio; ma non è guari più serio farlo dire a chi non lo ha pensato!

Mio unico e giusto desiderio era quello che si presentasse in tempo la relazione, perchè il Senato potesse dare il giudizio che si era riservato.

Ma, dice l'onor. Vitelleschi; a che cosa vi gioverebbe, qualora venisse una relazione contraria? La relazione contraria potrebbe attestare della coscienza, della scrupolosità colla quale la Commissione ha fatto il suo studio, il che non vieterebbe che da parte di ogni singolo senatore si potessero contrapporre le proprie ragioni, ed il Senato resterebbe arbitro della questione; quindi non era il caso fin d'ora di preoccuparsi del modo con cui doveva farsi la relazione.

Quando il senatore Vitelleschi mi rivolgeva un monito, dicendo di non fare bene gl'interessi della causa che mi è a cuore in questo momento, col volere che tutto si risolvesse ponendo della sabbia sul progetto approvato dalla Camera, dimenticava che quel disegno era stato oggetto di maturi studi, e che appunto per questo era stato approvato dalla Camera con una notevole maggioranza.

All'uopo è bene rammentare che quando gli altri progetti di legge in questi ultimi giorni

sono passati alla Camera elettiva con un buon numero di voti contrari, quello dell'Università di Napoli, ne ha avuti pochissimi: questo è bene sapere perchè è un precedente di cui occorre tener conto. Ma ritorniamo all'argomento. « Voi non fate bene i vostri interessi quando non volete che si studi a fondo »: onor. Vitelleschi, mettiamo le cose a posto; qui non si tratta di un difficile e complicato progetto di legge che va studiato nelle sue parti organiche.

Non sono che quattro articoli che si fa presto a leggere: dove sono dunque queste grandi difficoltà? Nella parte tecnica, nella preparazione di questo progetto di legge; ma bontà di Dio! Da quanto tempo in qua le grandi assemblee politiche si debbono occupare della parte tecnica d'un'opera pubblica da eseguire? Se la necessaria preparazione troverete che non s'è fatta, censurate i ministri che non l'hanno saputa fare, ma se vi persuaderete, come io sono convinto, che si è fatta e fatta bene, perchè se ne sono grandemente occupati i ministri Saracco e Perazzi, allora non c'è che da far plauso a coloro che hanno studiato l'argomento prima di noi. Ecco perchè io pure ringraziando l'onor. senatore dei consigli che ha creduto di darmi, mi permetto di dire che nella presente congiuntura non posso accettarli. Del resto, venendo ad una conclusione, mi rimetto alle considerazioni che ha fatto il presidente del Consiglio; dopo ciò che egli ha detto, sarebbe poco prudente per parte mia insistere nel presentare una mozione; solo vorrei, se fosse possibile, aggiungere con speranza di successo una preghiera a quelle tanto autorevoli del presidente del Consiglio, affinchè il presidente della Commissione di finanze, con l'abituale sua cortesia, dia almeno un cortese affidamento che egli farà tutto il possibile perchè il vivo desiderio di veder presentata in tempo utile la relazione di cui si tratta sia appagato.

Senatore FINALI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI. Sono lieto che le ultime parole dell'onorevole Fusco mi diano modo di fargli una risposta su questo punto soddisfacente.

Era già mio proposito, prima che fosse finita la seduta, di dar partecipazione di questo inci-

dente all'onorevole senatore Faina, pregandolo di continuare e compiere il più presto possibile i suoi studi.

E questa parmi occasione di pregare l'onorevolissimo nostro presidente di ricordarsi le obiezioni che qualche volta fa la Commissione permanente di finanze, a ricevere uno od altro progetto di legge.

Questo per l'Università di Napoli; quello per l'Università di Torino è venuto alla Commissione di finanze come cosa finanziaria. Ma questi progetti possono essere riguardati anche sotto altri aspetti, anzi debbono; e la Commissione di finanze pare che riceva non saprei se accuse o rimproveri, quasi che non adempia con sollecitudine il compito suo.

Questi di cui si tratta sono progetti di legge presentati dal Governo, ed anche oggi l'onorevole presidente del Consiglio gli ha raccomandati; quindi era dovere della Commissione di finanze di esaminarli con la maggiore sollecitudine possibile, e di riferirne con la stessa sollecitudine.

Debbo dichiarare che nè la Commissione in genere, nè alcuni dei suoi componenti manca mai all'adempimento dei suoi doveri.

PRESIDENTE. Dopo di che dichiaro chiuso l'incidente.

Faccio rilevare soltanto che questa volta, come tutte le altre, prima di proporre che dal Senato fossero trasmessi alla Commissione di finanze questi progetti di legge io mi ero concertato col presidente della Commissione stessa e ne aveva avuto il suo assenso. (*Si ride*).

Intanto vista l'ora tarda rimanderemo a domani alle ore 15 la seduta col seguente ordine del giorno:

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

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

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

La seduta è tolta (ore 18 e 15).