

XXVII.

TORNATA DEL 29 GIUGNO 1876

Presidenza del Presidente PASOLINI.

SOMMARIO — *Sunto di petizioni — Congedi — Discussione del progetto di legge: Convenzione di Basilea pel riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia — Dichiarazione del Senatore Sauli e considerazioni del Senatore De Gori Relatore in favore del progetto — Appunti e dichiarazioni del Senatore Cadorna C., cui risponde il Ministro delle Finanze — Replica del Senatore Cadorna C. — Avvertenze del Senatore Angioletti — Appunti del Senatore Pepoli G. e mozione del Senatore Lampertico — Risposta del Ministro delle Finanze ai Senatori Angioletti e Lampertico — Mozione del Senatore Lampertico oppugnata dal Senatore Sineo — Dichiarazione del Ministro delle Finanze — Reiezione della mozione Lampertico — Osservazioni dei Senatori De Cesare, Lampertico, Finali, Sineo, Ferrari, Conforti — Parole per fatti personali de' Senatori De Cesare, Conforti e De Gori Relatore — Discorso del Ministro dei Lavori Pubblici — Rettificazioni del Senatore De Cesare — Approvazione dei primi tre articoli della legge — Riserve del Senatore Pantaleoni all'articolo 4 e istanza del Senatore Pepoli G. ai Ministri di Grazia e Giustizia e di Agricoltura e Commercio — Dichiarazione del Senatore Cannizzaro — Risposta del Ministro di Agricoltura e Commercio in risposta al Senatore Pepoli G. — Dichiarazione dei Senatori Lampertico, Cadorna e De Luca — Considerazioni e dichiarazioni del Presidente del Consiglio — Parole per fatto personale del Senatore Pantaleoni — Dichiarazione del Senatore Rasponi — Riserve del Senatore Beretta a nome della Commissione sull'articolo 4 — Dichiarazione del Presidente del Consiglio — Schiarimenti del Senatore Brioschi — Approvazione dell'articolo 4 — Squittinio segreto sul progetto di legge dianzi discusso — Risultato della votazione.*

La seduta è aperta alle ore 1 1/2.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, Ministro delle Finanze, ed il Ministro dei Lavori Pubblici, e successivamente intervengono i Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio, dell'Interno, degli Esteri, della Guerra, dell'Istruzione Pubblica, della Marina e di Grazia e Giustizia.

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

Atti diversi.

Lo stesso Senatore, *Segretario*, MAURI dà lettura del seguente sunto di petizioni:

N. 28. Diversi industriali e negozianti della Città di Busto-Arsizio fanno istanza al Senato perchè voglia respingere il progetto di legge relativo all'instituzione di punti franchi, già adottato dalla Camera dei Deputati.

29. Il Presidente della Società promotrice dell'industria nazionale di Torino (petizione identica alla precedente e mancante dell'autentica).

30. Achille Kromat tessitore meccanico di Legnano (identica alla precedente e mancante dell'autentica).

31. Quattordici industriali di luogo ignoto (identica alla precedente e mancante dell'autentica).

32. Negozianti ed industriali in numero di sette di Gemona nel Friuli (identica alla precedente e mancante dell'autentica).

33. La Ditta Gaetano e Giovanni fratelli Marzotto, fabbricanti in Valdagno (Vicenza) (identica alla precedente e mancante dell'autentica).

34. La Ditta Eraldo Krumm e C. di Carate in Brianza (identica alla precedente e mancante dell'autentica).

35. Negozianti ed industriali di Milano in numero di 22 (identica alla precedente e mancante dell'autentica).

36. La Ditta commerciale Biagio Moro e Pietro figlio (identica alla precedente e mancante dell'autentica).

37. Industriali del Lanificio Rossi e diversi altri commercianti (identica alla precedente e mancante dell'autentica).

Fa omaggio al Senato il signor Ferruccio Grisostomo di Roma di un suo opuscolo intitolato: *Ambulatio collium suburbana Florentiae hexametro versu descripta*.

Domandano un congedo: di giorni 8 i signori Senatori Corsi Tommaso, Della Gherardesca e Tanari, e di un mese, il Senatore Varano, per motivi di famiglia, che viene loro dal Senato accordato.

Discussione del progetto di legge: Convenzione di Basilea 17 novembre 1875 pel riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione sulla Convenzione di Basilea 17 novembre 1875 pel riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia; modificazioni apportate ad essa da altra Convenzione 25 febbraio 1876 — Atto addizionale 17 giugno 1876 per l'esercizio della rete stessa dopo il riscatto — Trattato coll'Impero Austro-Ungarico 29 febbraio 1876.

Si dà lettura del progetto di legge.

Suppongo che il Senato dispenserà dalla lettura degli allegati.

Il Senatore, *Segretario*, DI FIANO legge:

Art. 1.

Sono approvate:

a) La convenzione (Allegato I) stipulata a Basilea il 17 novembre 1875, tra il Governo italiano e la Società delle strade ferrate del

Sud dell'Austria e dell'Alta Italia, pel riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, colle modificazioni apportate dall'altra Convenzione (Allegato II), stipulata il 25 febbraio 1876, fra il Governo italiano e la predetta Società.

b) La convenzione addizionale (Allegato III) stipulata a Roma il 17 giugno 1876, tra il Governo italiano e la Società medesima per l'esercizio ferroviario della rete dell'Alta Italia dopo il riscatto.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intiera esecuzione al trattato (Allegato IV) fra l'Italia e l'Impero Austro-Ungarico, firmato a Vienna il 29 febbraio 1876, in conseguenza delle disposizioni contenute nell'articolo 12 del trattato di pace tra l'Italia e l'Austria, del 3 ottobre 1866.

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nel Gran libro del Debito Pubblico, tanta rendita 5 per cento, quanta occorre a formare la somma capitale, che in forza delle Convenzioni di cui all'art. 1. gli è necessaria per eseguire i pagamenti da farsi a sua scelta in danaro o con rimessione di titoli di rendita.

Art. 4.

Il Governo del Re dovrà presentare nella prossima Sessione legislativa, e in ogni modo entro l'anno 1877, un progetto di legge per la concessione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato alla industria privata.

Art. 5.

La presente legge avrà effetto dopo che le Convenzioni con essa approvate sieno divenute obbligatorie per tutte le parti.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale sopra questo progetto di legge.

Senatore SAULI. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Senatore Sauli ha la parola.

Senatore SAULI. La maggioranza dell'Ufficio Centrale deve dichiarare, che, attesa la brevità del tempo concesso per l'esame della Relazione, non ha potuto verificare, e far quindi suoi i calcoli e tutti gli apprezzamenti istituiti dall'onorevole Relatore intorno alla Convenzione

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1876

di Basilea, essendo d'altronde riconosciuto con voto unanime dai componenti l'Ufficio Centrale, la convenienza di approvarla.

Senatore DE GORI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onor. Relatore.

Senatore DE GORI, *Relatore*. Poichè la maggioranza dei miei Colleghi ha dichiarato, che, attesa la brevità, non ha avuto tempo ed agio di fare propri gli apprezzamenti ed i calcoli che ho creduto mio dovere introdurre nella Relazione, della quale mancanza di tempo e di agio, non so fare nessun addebito ai miei Colleghi, imperocchè tale e tanta è stata la brevità del tempo, che appena a me è stato sufficiente, mi impone questa dichiarazione l'obbligo di sviluppare al Senato gli apprezzamenti ed i calcoli sopra indicati, affinchè la mancanza di tempo e di agio dell'Ufficio Centrale sia almeno riparata con un'esposizione il più possibile dettagliata degli apprezzamenti stessi, imperocchè in questione così grave, così multiforme e così complicata, non mi pare mal speso un momento di tempo di più, che il Senato si soffermi a fare della Convenzione stessa e dei suoi patti e condizioni un adeguato ed imparziale apprezzamento.

Un atto internazionale, una innovazione economica alle abitudini del paese, un provvedimento di finanza, una misura a molti effetti di ordine pubblico è ben naturale che, a seconda delle tendenze individuali, eccitasse insolitamente la pubblica opinione; nè deve far specie che in così grande gravità di fatto, in così grande entità di conseguenze, in tanta vivacità di risultamenti, il pubblico fosse inclinato od a risalire a cause troppo remote, od a discendere ad effetti troppo mediati, oltrepassando certo i concetti e le intenzioni di coloro che stipulavano la Convenzione. Nè ciò è tanto da attribuire alla spontanea e legittima passione, che sorge ogni volta che si travede, si suppone che due principî di Governo, due sistemi scientifici, due ordinamenti economici sono in presenza, onde spesso si vuole con una affermazione pur troppo anticipata, pregiudicarne la questione; e questo insolito eccitamento che si è prodotto nel paese trova una spiegazione facile non tanto nella compagine economica, commerciale, industriale, amministrativa della Convenzione, quanto nella

poca preparazione a una discussione temperata e sapiente che il paese avesse avuto agio e tempo di fare. Il paese si è trovato nella stessa condizione dei miei Colleghi dell'Ufficio Centrale; non ha avuto tempo e modo di apprezzare i giudizi, di apprezzare le circostanze, d'istruire tutti i calcoli che occorrevano per un maturo giudizio di quest'atto importante.

Ora per altro, che l'opinione ha avuto modo di manifestarsi in tante guise, che la polemica ha avuto sì largo campo, che la discussione pro e contro si è spinta fino ai suoi estremi dettagli, io ho creduto mio dovere e credo nell'interesse della cosa, nell'interesse del Senato, spogliarla di qualunque considerazione estrinseca, e abbandonato nel vestibolo del Senato ogni riflesso che strettamente attinente alla cosa non sia, esaminare la cosa per la cosa l'affare come affare, la legge nel puro e nudo suo valore di legge.

Dal patto contenuto nel trattato di Vienna, si è voluto trarre precipuo motivo alla Convenzione di Basilea, quasi questo solo patto giustificasse tutti i dettagli, tutte le modalità della Convenzione. Il fatto è vero; l'esplicazione forse non è esatta. Il trattato di Vienna stabilisce che ad una Società austriaca avente sede e domicilio in Austria, ma che estende le proprie linee sopra il territorio dell'Austria e dell'Italia, dovessero sostituirsi due enti morali che riguardassero nei loro rapporti di diritto e di fatto coi rispettivi Governi, ed effettuassero nella rete delle loro linee una assoluta separazione economica. Ciò invero non importava conseguenza diretta il riscatto e l'acquisto delle ferrovie dell'alta Italia, imperocchè la Società stessa avrebbe potuto agli effetti delle sue relazioni, de' suoi obblighi, de' suoi interessi col Governo italiano, liquidarsi in parte, e ricostituirsi in parte; avrebbe potuto cedere ad una Società nuova e così la separazione economica ed amministrativa si sarebbe fatta ugualmente ed il trattato di Vienna sarebbe stato adempiuto; si è voluto anche trovare una ragione potentissima del riscatto nelle considerazioni militari, forse non avvertendo che la legge del 20 marzo 1865 e tassativamente agli articoli 280 e 281, prevede e provvede al caso di guerra è dà al Governo la più illimitata, la più efferata facoltà di impadronirsi dell'esercizio delle ferrovie per tutti

quegli effetti che alle necessità della guerra abbisogni.

Siano in mano di chiunque le ferrovie, la guerra ha delle leggi supreme che fanno man bassa sopra tutto, e queste leggi nel Regno d'Italia sono articolate nel modo il più ampio, il più esplicito.

D'altronde l'esperienza ci insegna quale timore si possa avere da ferrovie più o meno in mano di società private nel caso di guerra.

Ognuno sa cosa pur troppo abbia giovato alla Francia, nella guerra del 1870, avere strade ferrate francesi in mano di compagnie francesi e con personale francese, e come nuocesse all'Austria nella campagna del 1866 l'aver una società mista e con personale indigeno.

I fatti parlano abbastanza chiaro, e le leggi provvedono sufficientemente ai casi di guerra. Ma, chiunque abbia tenuto dietro anche per poco all'intricata storia delle ferrovie italiane in parte costrutte dallo Stato, in parte costrutte da società private sovvenute o non sovvenute, sussidiate, garantite, cedute e ricedute, a tutte le transazioni che sono state fatte fra le società stesse e le reciproche garanzie, agli affitti, agli appalti, alle rendite assicurate le une verso le altre, avrà una debole idea dell'intricato stato economico e finanziario delle ferrovie italiane e tale che occorra realmente una mente di ferro e quasi occupazione sola per trovarne a prima vista il bandolo e svolgerne la matassa.

Tanto è vero che la società dell'Alta Italia si trovi ad avere più che ottanta questioni relative al traffico, relative alla sua organizzazione, relative alla esecuzione dei patti sia verso il Governo sia verso altre società, 80 questioni solo con lo Stato, senza preoccuparci di tutte quelle che ha con i terzi.

Da ciò vedete che se il riscatto non era una necessità imperiosa, imposta dal trattato di Vienna, all'esecuzione del quale si sarebbe potuto ottemperare anche con provvisioni diverse dal riscatto, se il riscatto non è ingiunto da ragioni esclusivamente e potentemente d'ordine militare, non ostante, attesa la complicità dei rapporti fra la società dell'Alta Italia ed il Governo, è di una misura propria, opportunistissima, sia a risolvere molte delle inestricabili difficoltà, sia a prevenirne molte altre, sia a dare all'assetto ferroviario un sistema più semplice e più sicuro. E provvido,

opportuno divisamento è stato per conseguenza quello, a mio avviso, del Governo italiano di entrare francamente nelle trattative medesime.

Errerebbe assai chi, presa in mano la Convenzione di Basilea e l'atto addizionale che gli fa seguito e complemento, volesse giudicare della congruità dell'affare da cifre estreme, prendendo da un lato il prezzo di acquisto in 752 milioni, e dall'altro prendendo il canone di affitto che come aggiunta e correzione alla Convenzione di Basilea è stato stipulato per un tempo non maggiore di due anni in 31,500,000 lire; perchè nel computo per avvicinarsi alla verità della cosa occorre calcolare, che con la somma del riscatto il Governo assicura i 31 milioni e 500,000 lire pattuiti con la Società, alla quale dà per due anni l'esercizio delle linee e più risparmia quella parte di sovvenzioni nella garanzia generale dello Stato che viene attribuita all'Alta Italia. E questo mi preme di dichiarare, perchè un onorevole mio Collega molto tiene a questo dettaglio, il quale soltanto non comparisce nella Relazione, perchè nella brevità del tempo non mi era stato dato verificare la somma media della sovvenzione devoluta alla Società dell'Alta Italia, quale ho verificato essere nella somma di L. 4,800,000; talchè L. 31,500,000 più L. 5,000,000 per fare la somma tonda, abbiamo 36 milioni che lo Stato o risparmia, o percepisce in corrispettivo del prezzo.

Ma si dirà, questa somma, di poco o molto che sia, alla fine dei conti aumenterà quella cifra di 52 e tanti milioni che nel bilancio dello Stato figura per garanzia delle Strade ferrate. Le garanzie delle strade ferrate costano ben care all'Italia, perchè si azzarda di aumentarle non di pochi milioni ma di centinaia di migliaia di lire; abbastanza è grave il carico dello Stato!

Qui mi piace di far presente al Senato due fatti; uno generale e che si attiene alle condizioni economiche delle ferrovie di tutto il mondo; un altro parziale e che riguarda il bilancio nostro, che riguarda la nostra finanza.

Le strade ferrate hanno in parte subito e subiscono tutti i giorni una profonda modificazione nella loro economia: Prima, grandi e centrali linee assorbivano con mezzi secondari un movimento commerciale ed industriale di tutte le contrade come le arterie principali e

per conseguenza il loro prodotto rappresentava il movimento commerciale ed industriale di una contrada.

A poco a poco le ferrovie sono divenute una necessità, della quale ogni angolo più remoto, ogni città più solitaria vuole approfittare e crede suo diritto di esigere.

Ora, se la ricchezza pubblica aumentasse in ragione aritmetica dell'estensione, del costo, della spesa delle ferrovie, e se alzasse il livello insieme dell'una e dell'altro! ma non è così che la ricchezza pubblica cresce; il commercio e l'industria ed il movimento degli uomini e delle cose si sviluppano, ma non si sviluppano in relazione aritmetica di quel che costa il capitale del loro primo impianto e di quello che ne vuole la spesa del loro esercizio.

Ottomila chilometri di rotaie si sono distesi in Italia; si è molto speso ma però da questa spesa il Governo ne ritrae un frutto, come dall'imposta sul decimo sui trasporti a grande velocità, dalle tasse di bollo sui trasporti a grande e piccola velocità, dalla tassa pagata dalle stesse società per la ricchezza mobile; trae un grandissimo guadagno sulla economia dei prezzi ridotti nei trasporti degli uomini e delle cose fatte a conto del Governo; trae un risparmio notevole nell'invio della corrispondenza postale; trae una sovrainposta sulla grande velocità dipendente dalla legge del 1871; trae infine un aumento di ricchezza mobile portata dall'8,89 al 13,20; e non errerebbersi se si calcolasse che di fronte ai 52 milioni iscritti in bilancio per *garanzia-ferrovie*, lo Stato lucra 35 milioni per i titoli sovraindicati. Talmente che non è tutta passiva la spesa di quei sussidi, i quali non sono che la conseguenza necessaria delle sensibili modificazioni nel loro aspetto economico che hanno fatto le ferrovie dalla loro primitiva istituzione ai giorni nostri.

Un'altra impressione che a me preme di eliminare dall'animo del Senato, è che il prezzo delle linee dell'Alta Italia sia puramente e semplicemente il prezzo di quello che sono costate. Sarebbe un patto un po' grave, potrebbe fare un'impressione non favorevole quello di rimborsare ad una società di ferrovie precisamente ciò che ha speso nelle opere di costruzione e nelle provviste del materiale, senza tener conto che, appunto perchè si tratta di ferrovie, si tratta di cose che deprezzano con l'uso e con

quel lacero, con quell'attrito naturale che deriva dall'uso al quale sono destinate.

Parrebbe forse un po' insolito il prendere a base d'un contratto di compra e vendita tutto quello che è stato speso per procurarsi la cosa che si vende, senza tener conto dell'uso e del deprezzamento.

È da tenere in serio calcolo che in questo caso il venditore accampava ragionevolmente delle ragioni, le quali, francamente lo dico, onestamente non potevano essere rifiutate. Egli diceva: per procurarmi questo capitale, ho dovuto fare dei sacrifici, ho dovuto emettere dei titoli, ho dovuto emettere delle obbligazioni, ho dovuto prendere degli impegni ad un tasso minore del valore nominale; per procurarmi la maggior parte in specie del materiale mobile, del materiale *roulant*, del materiale circolante, ho dovuto provvedermi all'estero, e per conseguenza ho dovuto pagare, oltre il valor intrinseco delle cose acquistate, anco l'aggio, il quale sarà vero che non rappresenti una parte del valore intrinseco delle cose che ho acquistato e che ora rivendo, ma non è men vero che ha formato un carico alle mie finanze, un carico che deriva da un fatto non mio, e da forza maggiore.

Ciò non pertanto in due modi si è costituito il prezzo di 752 milioni. Primo, consentendo il venditore ad un ribasso del 5 77 0/10 su tutto il valore del materiale rotabile. Quando dico materiale rotabile, intendo parlare sia del materiale fisso quali sono le rotaie, sia del materiale circolante, quali sono le locomotive, le carrozze ed i carri, ed ha diffalcato dalla primitiva valutazione queste somme. In secondo luogo siamo andati ad un altro criterio. Si è detto: si tratta di un riscatto, si tratta per conseguenza di disinteressare avanti il tempo prescritto da un contratto di concessione le parti interessate e tutti gli aventi diritto. Si è calcolato che un'assegnazione per azioni potesse in miglior modo rappresentare una vera e propria trasmissione di proprietà; e tanto più ciò si è creduto in quanto che la società dell'Alta Italia nell'espropriarsi delle sue linee rinunciava ad una parte, ipotetica se volete, ma non per questo in parte meno certa d'un aumento nei suoi prodotti; imperocchè, qualunque siano le condizioni del territorio percorso, certo è che

il provento delle strade ferrate trovasi in progressivo e necessario aumento.

Si trattava dunque di abbonare in parte quella maggior somma che, oltre al valore intrinseco delle cose, la Società aveva dovuto sborsare all'effetto di procurarsi il suo materiale fisso e mobile; si trattava in parte di indennizzarla di quei maggiori proventi, ai quali lo svolgimento della pubblica ricchezza dava sicura e legittima speranza, e fu creduto non esagerato prender a norma del riscatto la stessa proporzione, ammessa non già per pronunziato di legge ma per consenso governativo e in parte anche parlamentare. Ora, ciò è stato ammesso per azionisti molto meno di quelli dell'Alta Italia speranzosi, vale a dire per gli azionisti delle ferrovie romane, e fu fissato l'1 e 50 per cento diminuito nei modi che sapete.

Per questi due criteri del prezzo di costo diminuito e falcidiato come ho detto, e del prezzo di riscatto così calcolato, la Convenzione di Basilea ha stabilito a 752 milioni il riscatto delle ferrovie. Ora, io dico che se con mente spregiudicata e con animo imparziale si vuol tener conto del ribasso che ha subito il prezzo della linea stessa; se si vuole tener conto a quella considerazione di fatto degli oneri che la Società ha sopportato per costruirla; se si vuole tener conto delle ragioni degli azionisti dell'Alta Italia, certo non minori nè più spregiuevoli di quelle delle romane, si troverà nel prezzo di 752 milioni, non voglio dire un affare grasso, ma un affare equo.

Ciononostante il Governo attuale ha tentato e procurato di migliorarlo e difatti ne ha migliorati i termini in seguito di opportune trattative, sia stabilendo il canone di 31 milione e 500 mila lire, e in subalterna ipotesi con la partecipazione del 95 per 100 sul di più che possono le linee in questione produrre, sia svincolandosi dall'obbligo dei pagamenti in oro semestrali, e sostituendo l'acquisto di effetti trasmissibili nelle piazze di Parigi e Londra, sia prolungando il tempo di due anni al pagamento degli approvvigionamenti delle scorte e delle masserizie, che a termine della primitiva Convenzione avrebbe dovuto farsi subito. In conseguenza lascio andare della cifra di 12 milioni; è meglio averli che non averli; ma è stata qualificata in tanti modi, ha dato luogo a tante analogie, che io mi risparmierei dal

qualificarla; mi serve accennarla, 12 milioni sono 12 milioni che lo Stato ha risparmiato.

Del merito della Convenzione parmi aver detto con abbastanza dettagli, nè mi sembra aver ommesso se non che il modo di pagamento dei 752 milioni, il quale del resto tanto chiaro risulta dalla Convenzione, che meglio di me ognuno può saperlo; trentatremilioni all'anno, rappresentano l'interesse e l'ammortamento di un capitale equivalente a 613 milioni all'anno 1955; dal 1955 in poi il pagamento di 13 milioni si sostituisce a quello di 33 fino al saldo di 630; per 139 milioni il Governo consegnerà rendita al corso corrente di Parigi, rendita da distribuirsi agli azionisti come prezzo del riscatto.

Della economia della Convenzione di Basilea e del patto addizionale spero di avere riepilogato i dettagli. Ora mi resta di parlare di un altro punto della legge, il quale, a dire il vero, non è un patto di compra e vendita, non è un patto di riscatto, è una cosa che sorge nella legge, ma che non è strettamente alla legge stessa attinente.

Prego il Presidente ad accordarmi pochi minuti di riposo.

PRESIDENTE. Si sospende la seduta per pochi minuti.

(Dopo pochi minuti si riprende la seduta.)

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Senatore De Gori a voler continuare il suo discorso.

Sen. DE GORI, *Rel.* L'articolo 4 di questa legge contiene in verità cosa, che per ordinario le leggi non sogliono contenere. Imperocchè una promessa, un impegno, una dichiarazione di massima suole meglio abitualmente trovar luogo in una esposizione ministeriale o in un ordine del giorno, che faccia seguito ad una discussione, che non in un articolo di legge il quale per sua natura, per sua indole qualche cosa deve legificare. Ma qui dirò, che bisogna fare di necessità virtù. Tutti sappiamo come quest'articolo, anzi, dirò, tutti sappiamo come la Convenzione nacque, perchè nacque, come corse rischio di abortire e come felicemente sia arrivata in porto.

L'articolo 4, per ciò che promette o per meglio dire per ciò che compromette, era divenuto una questione intimamente legata col merito della Convenzione. Preferisce all'esercizio governativo l'esercizio affidato all'industria pri-

vata. L'Ufficio Centrale, qui non ci sono malintesi, qui non c'è niente da desiderare sull'intendersi francamente, l'Ufficio Centrale ripeto è unanime, e per mio mezzo dichiara che *a priori* non riconosce il privilegio delle buone amministrazioni nè nelle strade amministrative dello Stato; nè nelle strade amministrative dalle società private, in quantochè la buona o la mala amministrazione non è privilegio di nessuna istituzione, di nessuna legge, ma di uomini onesti, di uomini abili e di mezzi acconci.

Gli esempi non mancano anche nel nostro paese. Il vecchio Piemonte amministrava e regolava ammirabilmente le sue strade ferrate. È uomini egregi dei quali noi compiangiamo la perdita, e uomini dei quali tuttora ci compiacciamo della presenza, vantano nell'amministrazione delle ferrovie un onesto e intemperate tirocinio. Le Società toscane della Leopolda e quella della Centrale erano modelli di buona amministrazione. Io che ho passato la mia vita nell'amministrazione delle ferrovie, ricordo con orgoglio di aver amministrato una rete di 300 chil., fra in esercizio e in costruzione, nella quale le spese di esercizio ragguagliavano il 42 0/0 sull'entrata, e le costruzioni in terreni frastagliati o rotti non sono costate che 126,000 lire al chilometro. Quella modesta Società, fondendo i suoi 300 chilometri nella gran rete delle strade ferrate italiane, mi piace proclamarlo, è benemerita del paese.

La buona o la mala amministrazione, o Signori, sapete da che dipende? Dalle stesse ragioni, dalle quali dipende l'amministrazione di qualunque industria, vale a dire dalla possibilità di poterla amministrare in tutti i suoi dettagli in coloro che la dirigono; dal poter fare a meno di quella complicità d'impieghi e di impiegati che, dividendo e suddividendo la responsabilità, fa sì che non è responsabile nessuno; da tutti quei mezzi che sono acconci a raggiungere i dettagli di una impresa, la quale, dall'acquisto delle macchine fino all'olio col quale si ungono le ruote, si compone di dettagli infiniti.

Ma fatta questa esplicita dichiarazione per parte dell'Ufficio Centrale, poichè l'articolo 4 vi è, poichè parmi difficile che il Senato voglia ricollocarlo in quella che io il primo sarei a riconoscere la sua più vera e più propria sede, giacchè vi è, permettete, signori Senatori, che

io vi esprima verso l'articolo 4 la mia individuale simpatia.

Prima di tutto, il fatto e l'esempio stanno a favore di questo articolo 4; e dei 106, o 110 mila chilometri che sono in esercizio in Europa, appena 18 mila sono condotti a cura dei Governi.

La Francia che in materia di finanza sa fare bene i fatti suoi, potrebbe in breve tempo riscattare le sue linee, ma non vi pensa.

L'Austria, l'Inghilterra, la Spagna e il Portogallo non esercitano neppure un chilometro delle proprie ferrovie.....

Senatore LAMPERTICO. Domando la parola.

Senatore DE GORI..... La Russia che in fatto di ingerenze governative non scrupoleggia tanto, dei suoi 18 mila chilometri non ne esercita che appena 740.

Il Belgio e l'Olanda che sono i paesi i quali per la loro piccolezza e per l'indole e pel sistema loro casalingo sono più adatti a fare gli industriali, ne esercitano il Belgio la metà, e l'Olanda un terzo. Io non voglio istituire confronti, se colà quello esercizio vada meglio o peggio, quale costi più o meno, e non li faccio perchè non ne sono informato nè ho avuto il tempo di informarmene.

La Svezia, quel paese particolare il quale si è coperto di strade ferrate senza aggravare il pubblico erario di un soldo, perchè ha emesso delle obbligazioni speciali ferroviarie che sono completamente saldate col prodotto, pur non ostante le ha date in appalto a speciali compagnie.

Vi è la Germania; la Germania dalla quale muove la corrente dell'esercizio governativo, dalla quale si invoca l'imitazione di questa innovazione del sistema generalmente adottato ed eseguito nel resto d'Europa.

Prima di tutto, finora allo stato attuale delle cose, di 27,000 chilometri di ferrovie germaniche solamente 12 mila per ora vengono esercitate dai governi, l'altra parte sono in mano niente meno che di 63 Società; se si rifletta che 63 sono le società, altri dodici sono i governi, si hanno 75 enti ferroviari.

Fa una grande meraviglia al Senato il fatto che l'indomabile volontà del Cancelliere dell'Impero mediti di spazzare tutta questa varietà e molteplicità di enti industriali, per ridurli in sua mano, ed in una sola Amministrazione?

In questa questione il Cancelliere ha ben altro in mira che le questioni industriali ed economiche: ha in mira la Germania una, ha il complemento della battaglia di Sadowa, ha il consolidamento della vittoria di Sédan, ha forse l'ultimo termine della guerra dei 30 anni; per così alto scopo ogni mezzo è buono.

Coloro che conoscono al pari di me a palmo a palmo la Germania, pensino che, percorrendo la gran linea centrale che movendo dai porti del Baltico giunge fino alla Baviera attraverso il centro delle terre tedesche, in tutte le Stazioni vi si vede la bandierina dei singoli Stati, e si farà ben ragione se il Cancelliere dell'Impero, senza confondersi delle dottrine di Adamo Smith e di Domenico Romagnosi, tira via e cerca tirare a sè l'amministrazione e l'unificazione ferroviaria dello Stato.

La seconda ragione, il secondo motivo per il quale io simpatizzo con questo articolo 4, e insieme con me un mio Collega che benevolmente simpatizza con me su questo punto, si è che esso risponde alle nostre idee, dirò ai nostri sentimenti antichi liberali.

Qui in Senato non si può parlare sul serio di democrazia, perchè il Senato è un'aristocrazia, sono gli ottimati.....

Una voce. Il Senato...

Senatore DE GORI. Prego.... *Aristos* vuol dire *ottimo*. Chiedo scusa di questa filologica interruzione. Il Senato sono gli ottimati, dunque fra di noi non ci può essere differenza che sul modo di apprezzare la libertà, della quale tutti egualmente siamo devoti e difensori.

A me ed al mio amico piace quella libertà la quale ha l'iniziativa individuale per principio, la responsabilità personale per fine.

La società, le circostanze, lo Stato noi li vogliamo messi da banda il più possibile affinché lo Stato non faccia troppo di bene, nè si tema che faccia altrettanto di male, e il male maggiore sarebbe quello di attenuare, di mitigare la personalità individuale e la responsabilità individuale. A noi piace che in tutta la vita civile più delle metafisiche elocubrazioni dei causisti prevalga il vecchio proverbio: *chi rompe paga*. Ma dato il caso che anco la Convenzione di Basilea costasse all'erario qualche milione, come in una recente discussione è sembrato ammetterè anco il Governo, sarebbe

egli prudente, sarebbe egli provvido e conveniente l'approvarla di fronte all'ottenuto pareggio? Se vi è un consesso il quale faccia plauso al pareggio è certo il Senato; ma, badate, vi è un pareggio finanziario, e vi è un pareggio di computisteria: il pareggio finanziario è l'effetto naturale dello svolgimento della pubblica ricchezza, la quale accorre, in ispecie colle imposte indirette, a locupletare il pubblico erario e a saldare il disavanzo.

Vi è un pareggio di computisteria il quale con mezzi forzati fa pari a numeri, ma non fa pari nell'economia del paese.

Noi non possiamo illuderci che le provincie sono in disavanzo, che i comuni sono in disavanzo, che le Banche non fanno buoni affari, che la proprietà generalmente è sbilanciata, che il corso forzoso è in permanenza. Dio voglia che il pareggio di computisteria si esplichì e produca il vero e proprio pareggio di finanza.

Ad ogni modo noi, e qui ritorno solidalmente coi miei Colleghi, noi abbiamo considerato con imparzialità e con efficacia la Convenzione di Basilea.

Noi abbiamo esaminato la cosa per la cosa, l'affare per l'affare, la legge per la legge, e di fronte alla condizione economica della Società dell'Alta Italia, di fronte a tutte le complicità cui la condizione stessa dà luogo, di fronte al quasi unanime consenso dei rappresentanti della nazione, di fronte a quelle ragioni di opportunità e di convenienza, che, se non sono il bene assoluto, quasi col bene assoluto si confondono, noi, con animo tranquillo e con coscienza sicura, vi proponiamo l'adozione pura e semplice della Convenzione di Basilea. Ciò facendo, voi daretè nobile complemento al trattato di Vienna, a quel trattato che ricondusse in amicizia due popoli per secolare divisione avversi. Voi affermerete che, quando il discendente degli Ausburgo attraversava, fra una spalliera di monumenti dell'arte italiana ed una spalliera di piroscafi della Penisola Orientale, l'Italia, sulla fede delle sue antiche grandezze, offriva ai suoi popoli con mano amica le speranze del suo avvenire. Voi cemerete ognor più l'antica intima alleanza col nobile popolo magiaro, il quale, se in altri tempi ci fu largo di simpatia e di sangue, e si fregia dei nostri stessi colori, forse noi avremo compagno in un'alta missione, avente per iscopo,

non già di arrestare colle note *porte di ferro* la barbarie orientale, ma di portare in un più o meno lungo avvenire, all'estremo Oriente quella civiltà europea, di cui Dio solo ha il segreto.

(*Segni di approvazione.*)

Senatore CADORNA C. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CADORNA C. Io sono d'avviso che, all'epoca in cui ci giunge questo disegno di legge, a noi non rimane che di votarlo.

Ho domandato la parola soltanto per dichiarare le ragioni per cui piglio parte alla votazione di questo disegno di legge, nonostante la dichiarazione che ho fatta, or fa un mese circa, al Senato intorno alla presentazione dei lavori, i quali si dovessero votare negli ultimi momenti di questa parte della Sessione.

Senatore ANGIOLETTI. Domando la parola.

Senatore CADORNA C. Piglio parte alla votazione di questo disegno di legge, perchè riconosco che non è colpa di alcuno, se esso ci giunge soltanto ora. È un disegno di legge, le cui peripezie sono da tutti conosciute, e basta l'averle conosciute per sapere che a nessuno si può imputare che esso pervenga al Senato in questi ultimi momenti delle nostre riunioni. Per altra parte, il soggetto di questo disegno di legge è così importante, che non si può disconoscere la necessità di venire ad un voto sopra il medesimo, imperocchè esso si riferisce all'esecuzione di un contratto ed all'esecuzione di un trattato, il cui termine scade posdomani.

Prendo parte alla votazione di questo disegno di legge, nonostante che esso presenti un inconveniente, a mio avviso, molto grave e che, per così dire, esacerba ed aggrava il fatto, che esso ci viene negli ultimi momenti dei nostri lavori.

Il disegno di legge che abbiamo sott'occhio, provvede a due distintissime cose: una è il riscatto delle ferrovie, l'altra il sistema di esercizio.

Questi soggetti distinti e diversissimi per ogni rispetto, secondo le buone regole parlamentari, avrebbero dovuto essere compresi in due disegni di legge distinti, poichè non è discutibile il principio che a materie diverse si richieggono leggi diverse, onde possa essere rispettata la libertà dei votanti. Dico che è aggravato l'inconveniente dal venirci questo di-

segno di legge così tardi, dal fatto di cotesta amalgamazione di materie diverse, perchè in altro tempo io pel primo avrei chiesto che esso fosse diviso in due disegni di legge distinti, acciocchè ciascuno fosse libero di votare per il sì per l'uno, e per il no per l'altro, o viceversa.

Ma, se attualmente si facesse questa proposta, ciò equivarrebbe al rigetto della legge intera.

Ripeto che, nonostante tutte queste circostanze, e per le ragioni che ho detto, mi sono determinato a prender parte alla votazione di questo disegno di legge, e mi riservo di dichiarare quale sarà il mio voto.

Fatta questa dichiarazione a riguardo del presente disegno di legge, debbo richiamare l'altra dichiarazione che ho fatta, or è un mese circa, al Senato, nella quale fermamente persisto, coll'intenzione di mandarla ad effetto. In conseguenza dichiaro che, attenendomi scrupolosamente, per le ragioni che ho dette in quella circostanza, mi asterrò dal prender parte alla votazione dei moltissimi disegni di legge che ora dovremmo ancora votare.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

Senatore PEPOLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è all'on. Ministro delle Finanze.

MINISTRO DELLE FINANZE. Risponderò immediatamente alle osservazioni fatte dall'on. Senatore Cadorna.

L'on. Senatore Cadorna ha cominciato col riconoscere che se questo progetto di legge giunge in questi giorni avanti al Senato, ciò avviene senza che nessuno vi abbia colpa. Certamente non vi ha colpa l'attuale gabinetto giacchè il Senato ricorda che il trattato di Vienna che dà la sanzione di un impegno internazionale alla Convenzione di Basilea, non porta che la data del 25 febbraio, e fu presentato alle Camere il 9 marzo. Venne la crisi, e non è che da tre mesi che il Ministero attuale è al Governo.

È naturale, ed ognuno può facilmente capacitarsene, che i Governi che si succedono non professano gli stessi principii.

Ora, il gabinetto precedente professava in fatto dell'industria ferroviaria dei trasporti, idee e principii diversi da quelli del gabinetto attuale; tra le altre possedeva l'opinione che fosse conveniente anche nelle condizioni attuali

dell'Italia che l'esercizio di tutte le ferrovie fosse affidato allo Stato e tolto interamente all'industria privata.

Il gabinetto attuale professa una dottrina contraria. Era quindi naturale che il precedente Ministero presentasse la convenzione di Basilea legata ad un patto internazionale dal quale derivava come conseguenza inevitabile lo esercizio delle ferrovie fatto dallo Stato per quanto in via provvisoria e per due soli anni, salvo a determinare più tardi in modo definitivo l'esercizio affidato dallo Stato.

Ma il nuovo Ministero, lo ripeto, professava un'opinione diversa ed era naturale che il nuovo Gabinetto cercasse di far prevalere le sue idee, e i suoi principî nelle sue proposte.

Da ciò la ragione principale delle trattative che condussero al compromesso di Parigi ed all'atto addizionale di Roma.

Ora il Senato sa che il compromesso di Parigi fu stipulato l'11 di questo mese, che il giorno 17 fu stipulato l'atto addizionale il quale fu, nello stesso giorno, presentato al Parlamento, e sa che non sono che due giorni che la Camera ha finito i suoi lavori ed ha approvato a grande maggioranza le proposte del Governo.

Ci si dice: non abbiamo tempo sufficiente per esaminare questa importante materia. Ma, domando io, la colpa è forse dell'attuale amministrazione? Certo che no. L'attuale amministrazione ha riconosciuto gravissime le conseguenze del rigetto della convenzione di Basilea che è ora sottoposta alla sapienza del Senato.

E se mai è riuscito a condurre questo gravissimo affare a compimento, pur rispettando il trattato internazionale che si era contratto con un governo vicino in forza del trattato di Vienna, appunto perchè non poteva cambiare i patti della convenzione di Basilea, egli dovette cercare di mantenere incolume uno dei patti di questa convenzione, che è quello che la sua esecuzione per quanto da noi dipende cominci ad aver luogo al 1° di luglio, cioè tra due giorni. Queste cose il Ministero attuale le dichiarò all'altro ramo del Parlamento, ed ora le ripete; esso è in obbligo di prendere degli impegni finanziari della più alta importanza, impegni che non sarebbe autorizzato a prendere se la legge non fosse approvata dai due rami del Parlamento.

Ora, io domando, o Signori, se questo sia un caso in cui ci sia permesso di esaminare con comodo tutte le cifre corredandole di tutti i dati statistici possibili. Signori, noi che abbiamo traversato tutta la rivoluzione italiana, che l'abbiamo vista nel suo nascere e la vediamo ora gloriosamente compiuta con la sede del Governo in Roma, noi sappiamo che di questi casi ve ne furono parecchi, e che i due rami del Parlamento hanno sempre avuto abbastanza di patriottismo per prendere immediatamente delle decisioni conformi all'interesse pubblico; ed io credo che questo sia uno di quei casi straordinari.

L'onorevole Senatore Cadorna dice che trovò in questa legge l'inconveniente di riunire cioè oggetti che dovrebbero essere separati.

Dice che l'inconveniente è esacerbato dacchè ci sono materie che dovrebbero formar oggetto di legge separata, e chiama questi gli ultimi momenti in cui il Senato deve occuparsi di leggi.

In verità io non posso nascondere un certo sentimento di meraviglia sentendo questa dichiarazione dell'onorevole Senatore Cadorna, perchè noi tutti sappiamo il vecchio adagio che la necessità non ha legge.

E sono poi veramente diversi gli argomenti che si trattano in questo progetto di legge? No, o Signori, uno è conseguenza dell'altro, tanto è che erano uniti nel progetto di legge presentato dal precedente Ministero.

È necessità provvedere al riscatto, come è necessità che il Governo abbia un indirizzo perchè possa provvedere ad un affare di tanta importanza per l'amministrazione pubblica come è l'esercizio delle ferrovie.

Dunque a me pare che veramente non vi sia nulla che possa autorizzare questa specie di protesta come quella che con dispiacere ho sentito manifestarsi dall'onorevole Senatore Cadorna. Noi abbiamo per ciò che riguarda la semplificazione delle leggi, o dirò meglio per essere fedeli alla massima che tanti siano i progetti di legge quanti sono gli argomenti che si trattano, Dio buono! abbiamo visto tanti omnibus venire avanti alla Camera dei Deputati, ed al Senato, e traversare, senza sollevare la più piccola tempesta, tutta la procedura parlamentare, che in una legge come questa, dove la questione del riscatto delle linee è collegata

con quella dell'esercizio provvisorio per due anni della linea, mi pare che sia assolutamente inseparabile dalla determinazione legislativa che dica qual'è il sistema che deve prevalere; perchè due anni, o Signori, sono brevi, trattandosi di determinare e di sciogliere una questione simile a questa.

Quindi io non posso fare altro che invocare le memorie della nostra storia parlamentare ed affidarmi completamente al patriottismo del Senato.

Senatore CADORNA C. Domando la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Ma v'ha una parte delle osservazioni dell'onorevole Cadorna che io non potrei accettare senza riserva e dirò meglio senza fare una protesta.

L'onorevole Senatore, riferendosi alle dichiarazioni da lui fatte tempo fa, manifesta (se bene io ho capito le sue parole), il pensiero che, votato il progetto di legge attualmente in discussione, il Senato non debba più occuparsi d'altri progetti di legge. In verità mi fa meraviglia questa dichiarazione. Ed è naturale che io mi domandi, se il potere esecutivo è rimasto in ritardo nel presentare al Senato i progetti di legge, mano mano che venivano votati dall'altro ramo del Parlamento. C'è stato o Signori, un avvenimento, che mi pare si dimentichi, a cagione delle trattative per la convenzione di Basilea. Il gabinetto precedente ha dato contro il solito delle lunghe vacanze alla Camera: avrà fatto bene; era occupatissimo di questo grande affare del riscatto, e si sa che i Ministri quando è aperto il Parlamento hanno molto avaramente misurato il tempo che essi possono consacrare agli affari.

Ma questo è un fatto che non si può attribuire all'attuale amministrazione. Io non voglio farne colpa all'amministrazione precedente, ma certo noi non siamo responsabili del ritardo. Poi venne la crisi, per uno di quegli avvenimenti che si succedono nella vita dei popoli e che sono una vicenda naturale ch'io credo poter chiamare benefica, salutare, per la consolidazione del sistema parlamentare; imperocchè i Ministeri, i Parlamenti, gli uomini politici e persino i partiti col trascorrere del tempo fanno il loro tempo. Noi sappiamo che l'opinione pubblica è mutevole; il Parlamento deve essere l'espressione di questa pubblica opinione, deve mutar con essa. Un Parlamento che sedesse

sempre, significherebbe l'opinione pubblica immutabile; lo che sarebbe la contraddizione delle leggi del progresso e di tutta la storia.

Dunque questo avvenimento si è compiuto regolarmente, ed era naturale che il nuovo Gabinetto avesse, non dirò, il tempo di fare un inventario della eredità che doveva ricevere, ma almeno di fare una rapida revisione o quello che nel nostro stile della burocrazia piemontese si chiamava un po' di testimoniale di stato; egli aveva il diritto di avere qualche giorno di quiete, per sapere in qual direzione doveva dirigere la nave dello Stato che gli era affidata. Quindi non vedo che si sia consunto un tempo eccessivo impiegandosi una ventina di giorni nel preparare le nuove leggi, nel dare un'occhiata ai bilanci, nel prepararne le modificazioni. Le quali modificazioni in fatti vennero preparate, e qualche economia di spese si è ottenuta; qualche più favorevole previsione di entrata si è pure ottenuta; qualche legge si è preparata. infine nelle condizioni in cui si trovava il nuovo Gabinetto ha dovuto farsi il suo piano di governo; ha dovuto stabilire quali erano le leggi che a lui occorreva fossero adottate, o quanto meno discusse dai due rami del Parlamento nell'interesse della cosa pubblica.

Egli ha accettato la massima parte delle leggi degli onorevoli suoi antecessori alcune pochissime ne ha aggiunte, alcun'altre ne ha accettate di iniziativa parlamentare; e tutte queste leggi furono accettate dal Governo attuale perchè le ha credute necessarie al buon andamento della cosa pubblica, e tale è ancora il suo giudizio. Ora ci è stato ritardo da parte sua? Ha forse tralasciato di adoperarsi presso l'altro ramo del Parlamento perchè queste leggi fossero esaminate e discusse rapidamente e immediatamente portate non appena esaminate e discusse, avanti al Senato perchè volesse esaminarle? Io credo di no. E in questa parte io mi rimetto interamente al giudizio del Senato, essendo sicuro che il Senato ci sarà in questo punto favorevole.

Ora l'onorevole Senatore Cadorna, dice: Non voglio esaminare o almeno non si devono esaminare altre leggi. Sono gli ultimi momenti della stagione.

Ma non è colpa nostra, Signori, il Parlamento è ancora aperto, il Ministero fa istanza al Senato perchè le leggi presentate sieno di-

scusse ed esaminate prima delle prossime ferie. Il Ministero non può accettare nessun rinvio indeterminato come vorrebbe l'onorevole Cadorna.

Il Ministero insiste perchè il Senato abbia la bontà di occuparsi di tutte le leggi che gli furono presentate. Esso fa un appello con fiducia al suo patriottismo. Quando queste leggi dovessero rimanere in sospeso, così come sono, il Ministero non può a meno di dichiarare che sarebbe grandemente danneggiata la cosa pubblica.

PRESIDENTE. La parola spetta all'on. Senatore De Cesare.

Senatore DE CESARE. Perdoni; io non ho mandato di parlare sull'incidente, ma sibbene sulla discussione generale.

PRESIDENTE. Io vedo che l'ordine degli iscritti è questo, cioè:

De Cesare, poi Lampertico, quindi Finali, Sineo, Ferrari, Conforti, poscia Angioletti, da ultimo Pepoli. Se non c'è un fatto personale che interrompa l'ordine, io debbo mantenere quello della iscrizione.

Senatore CADORNA C. Domando la parola sull'ordine della discussione.

PRESIDENTE. Il Senatore Cadorna ha la parola sull'ordine della discussione.

Senatore CADORNA C. A me pare che prima di riprendere la discussione generale si dovesse esaurire questo incidente.

Io non insisto per rispondere all'onorevole Ministro, e se il Senato lo crede attenderò per farlo che la discussione generale sia chiusa. Però mi pare, ripeto, che sarebbe meglio esaurire questo incidente.

PRESIDENTE. Avrei voluto far precedere la discussione generale perchè si compisse. Ma se l'onorevole De Cesare vuol cedere la parola...

Senatore DE CESARE. La cedo.

PRESIDENTE ...io la darò all'onorevole Senatore Cadorna sull'incidente.

Senatore ANGIOLETTI. Io pure l'ho chiesta sull'incidente.

Senatore PEPOLI G. Ed io pure.

PRESIDENTE. Avendo l'onorevole De Cesare ceduta la parola, essa spetta prima all'onorevole Senatore Cadorna.

Senatore CADORNA C. Ho dichiarato che credo che nessuno abbia colpa del ritardo a sottoporre alla discussione del Senato la presente

legge, epperò non reputo che si riferiscano a ciò che io dissi, le molte considerazioni fatte dal mio amico, il Presidente del Consiglio, a questo riguardo.

Quanto all'osservazione che feci sul fatto che questo disegno di legge provvede a due soggetti diversi, togliendo la libertà del voto, credo che la risposta del Presidente del Consiglio non risolva la difficoltà.

Le diversità dei soggetti non ha nulla a che fare con la relazione di causa e di effetto che possono avere questi due soggetti. Uno di essi può essere, come disse l'onor. Presidente del Consiglio, la conseguenza dell'altro, cioè l'esercizio è la conseguenza del riscatto; ma ciò non toglie che siano due soggetti diversi, su cui si deve domandare separatamente il voto del Parlamento, massime che si tratta del modo dell'esercizio.

Ripeto adunque, che credo di essere nel vero sostenendo che quando si tratta di soggetti diversi, su cui le opinioni possono essere diverse, si vincola la libertà del voto, se per ciascuno di questi soggetti non si presentano separati disegni di legge.

Disse l'onor. Presidente del Consiglio, che anche il Ministero precedente aveva riunito questi soggetti in un solo disegno di legge, pur avendo un'idea opposta relativamente al modo dell'esercizio. Ma io dichiaro, che non faccio una questione di politica, sibbene questione della libertà di votare, epperò penso che ha fatto male, tanto il Ministero precedente, quanto il Ministero attuale. Ogniqualvolta ci venga un disegno di legge che provveda a materie diverse e da qualunque Ministero ci venga, se io mi troverò nella impossibilità di approvare l'una, e di rifiutare la mia approvazione all'altra, e se sarò per conseguenza privato della libertà del voto, domanderò sempre che la legge venga divisa, affinchè io possa avere questa libertà.

Si è citato l'esempio delle leggi finanziarie così dette *omnibus*. Lasciando in disparte le molte cose che si potrebbero dire a questo riguardo, mi limiterò a notare che molte proteste si son fatte in quella circostanza, e che io credo ancora più giuste ed opportune le osservazioni che ho fatte nel presente caso, onde questi fatti non si verificino più per l'avvenire.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1876

L'onor. Presidente del Consiglio ha detto che colle dichiarazioni che ho fatto un mese fa e che ora ho rinnovato, rispetto alle altre leggi che ora siamo chiamati a votare, ho provocato la cessazione del lavoro del Senato. Io non ho fatto nulla di tutto ciò; poichè ho dichiarato soltanto ciò che farò io. Ho detto che a fronte di disegni di legge presentati come urgenti, io non m'acconcio a subire la necessità di votarli, quando mi è nel fatto tolta la libertà di modificarli. Ho dunque espresso, come ne ho il diritto, la mia opinione, ed i miei Colleghi faranno ciò che crederanno più opportuno. Non ho neppur fatto alcuna proposta, nè voglio farne alcuna. Del resto, dirò solo che nella mia lunga pratica ho imparato, e che conosco abbastanza le convenienze parlamentari, e che credo di non averle mai dimenticate.

PRESIDENTE. La parola è all'on. Angioletti sopra l'incidente.

Senatore ANGIOLETTI. Io dichiaro di associarmi completamente alle cose dette dall'onorevole Cadorna; e per dirne le ragioni dovrò richiamare l'attenzione dell'onorevole Presidente del Consiglio sopra un fatto che mi pare siagli sfuggito. Il fatto è che l'attuale Gabinetto dacchè è al potere, ha presentato alla Camera dei Deputati tutte le leggi che aveva da presentare, nessuna esclusa; dal qual fatto è accaduto che, quando una gran parte di queste leggi sono venute avanti al Senato, la Camera si è prorogata. Di qui nasce l'inconveniente di cui si parla, e che, come costringe l'onor. Cadorna a non votare, se ho bene inteso, sulle leggi che si presenteranno a noi, e che non abbiamo nè tempo nè modo, non solamente di studiare ma neanche di leggerne la Relazione, io invece trovandomi in questo caso fra il sì e il no, sarò, come diceva quel tale, di parere contrario e voterò contro.

Questo è un inconveniente che non sfuggirà nè al Governo nè al Senato, al quale, secondo me, si potrebbe rimediare in due modi: il primo è di chiedere al Senato di votare le leggi sullo scorcio della sessione, senza leggerle e senza studiarle, perchè volendole emendare non ci sarebbe più il tempo di rimandarle alla Camera dei Deputati, perchè lo Stato ne soffrirebbe, perchè all'andamento del servizio ne verrebbero dei guai. Quindi io dico francamente che

questo primo modo non è nè conveniente per la gravità della discussione, nè conveniente, diciamo francamente, per la dignità del Senato.

Ci sarebbe poi un secondo modo, che il Governo, cioè, avesse la degnazione di presentare le leggi per una parte alla Camera dei Deputati ed una contemporaneamente al Senato, in tal modo, io credo, i lavori procederebbero di pari passo ed il Senato e la Camera giungerebbero alla fine della sessione nello stesso tempo, e questi inconvenienti non si verificherebbero.

Il primo modo piacerà forse al Presidente del Consiglio, ma, lo dico francamente, non piace a me.

Se poi vorrà adottare il secondo modo avrà la compiacenza di dircelo. Intanto però io mi permetto di rammentare che il Re Carlo Alberto, il carro dello Stato lo ha fatto con due ruote, e con un timone che siete voi, Signori del Governo; e queste due ruote, poste sopra un medesimo asse devono camminare di pari passo; mentre invece, col sistema attuale, pare che di queste ruote se ne voglia mettere una avanti, la quale solo sostenga il peso del carro, lasciando che l'altra si lasci condurre a rimorchio. Quando il Re Carlo Alberto istituì le due Camere, volle farne due sorelle gemelle, e non una primogenita e l'altra secondogenita; mentre col sistema attuale parmi si esca dallo spirito della costituzione, il quale vuole che i due rami del Parlamento vadano di pari passo ed abbiano la stessa considerazione.

Detto questo, e spiegate come meglio ho potuto le ragioni per le quali mi associo alle idee dell'onorevole Senatore Cadorna, io dichiaro che quanto alla legge che stiamo discutendo, ed a proposito della quale è sorto quest'incidente, io darò favorevole il mio voto; ma dichiaro nello stesso tempo che voterò contro a tutte quelle leggi per le quali mi mancherà il tempo di fare i necessari studi a tranquillità della mia coscienza.

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Pepoli sull'incidente.

Senatore PEPOLI G. Io pure, come l'onorevole Senatore Angioletti, dirò al Senato schiettamente la mia opinione.

Io non posso ammettere i rimproveri che l'onorevole Senatore Cadorna ha rivolto al Ministero; imperocchè non credo sia esatta l'affermazione che i progetti che rimangono a

votare sieno nella massima parte stati recati al Senato in questi ultimi giorni, e che quindi sia mancato il tempo opportuno per esaminarli. Per confutare questa asserzione ricorderò che quattro importantissimi progetti giacciono pur sempre negli Uffici Centrali, ad onta che sieno trascorsi molti giorni dall'epoca della loro presentazione.

Il progetto dei conflitti di attribuzioni fu presentato il 5 maggio; quello sull'inchiesta agraria il 15 maggio; quello dei punti franchi il 6 giugno, e parimenti il 6 giugno quello che determina gli stipendî dei maestri delle scuole normali.

Può egli dunque dirsi che questi progetti sieno stati presentati in tempo indebito, che il Ministero abbia fatto indebita pressione sopra gli animi nostri, offendendo in tal modo la dignità del Senato?

In quanto alle ultime leggi, parmi che il Presidente del Consiglio ne abbia giustificato con ottime ragioni l'indugio. Esse furono votate nelle ultime tornate dalla Camera dei Deputati, e non potevano quindi esser prima presentate al nostro esame ed alla nostra sanzione. Nè è nuova questa condizione di cose, e meglio di qualunque altro l'onor. Cadorna deve conoscere l'imperiosa necessità che scaturisce da essa, e che costringe i Ministri a presentare talvolta al Senato negli ultimi giorni della sessione disegni di legge importantissimi.

L'on. Cadorna apparteneva come Ministro dell'Interno a quel Gabinetto che presentò il 12 agosto 1868 al Senato cinque leggi importantissime, fra le quali quella della Regia cointeresata dei tabacchi, legge molto più rilevante di quella che ora stiamo discutendo intorno alla Convenzione di Basilea. E pure la Camera dei Deputati si era aggiornata il 2 agosto, e pure il 22 del medesimo mese il Senato si aggiornò a sua volta, dopo avere rapidamente esaurito il suo ordine del giorno.

E vuole anche di più il Senato? Il Senatore Cadorna presentava il 17 agosto, a nome del suo Collega il Ministro Guardasigilli, uno schema di legge intorno allo scioglimento delle decime feudali nelle provincie di Mantova e di Venezia, e domandava l'urgenza di questa legge in nome degli interessi e dei desiderî di quelle provincie.

Vegga adunque l'on. Cadorna, che talvolta

i Ministri possono essere costretti da imprescindibili necessità a presentare negli ultimi giorni della sessione, quando la Camera dei Deputati è già aggiornata, leggi gravi, gravissime, senza mancare per ciò al proprio debito, senza offendere per ciò la dignità del Senato, senza menomare la libertà delle discussioni.

È vero che l'onor. Cadorna non propone di sospendere le nostre deliberazioni: egli si limita soltanto a dichiarare che si asterrà dal votare, che si allontanerà da quest'aula per non sancire colla sua presenza tanta jattura! E di ciò pur sempre mi dolgo, perchè egli è uomo troppo importante nel Senato, egli esercita troppa autorità sulle nostre determinazioni, perchè la sua voce rimanga senza eco, perchè egli non trovi molti seguaci delle proprie dottrine. Io lo prego quindi vivamente in nome di molti e grandi interessi di non perdurare nel suo divisamento.

Pensi che fra gli altri progetti a cui intende negare il suo voto, vi è per esempio quello per la riparazione degli argini del Po. Vuole l'on. Collega che questo patriottico consesso si separi senza aver provveduto ai pericoli che minacciano quelle disgraziate provincie? E se per avventura l'indugio mettesse a repentaglio la loro sicurezza, crede l'onor. Cadorna che noi avremmo provveduto veramente alla dignità del Senato? Nè con ciò intendo spogliare il Senato del suo diritto di emendare la legge.

Io credo che se troviamo degli errori, dobbiamo emendarli senza preoccuparci della Camera dei Deputati; essa può essere richiamata, imperocchè non è sciolta, ma aggiornata, e tocca al Governo il richiamarla, per discutere le nostre modificazioni. (*ilarità*)

Prego quindi nuovamente l'onor. Cadorna a non disertare il suo scanno, e a non privare le nostre discussioni intorno alle leggi, che ancora ci rimangono a discutere, dei lumi dei suoi studî e della sua esperienza.

Senatore LAMPERTICO. Domando la parola sull'incidente.

PRESIDENTE. Ha la parola sull'incidente.

Senatore LAMPERTICO. L'ilarità la quale ha accompagnato le ultime parole dell'onorevole Pepoli sono il commento di quell'ampia libertà che l'onorevole Senatore Pepoli lascia al Se-

nato. Io, o Signori, sono ben lungi dal fare una questione che abbia attinenza politica in quest'argomento.

In una sessione precedente, quando altri sedeva al governo, venne fatta una proposta simile a quella che ieri ha fatto l'onorevole Presidente del Consiglio, cioè venne portata innanzi al Senato una legge di approvazione di molti contratti di vendite e permuta di beni demaniali con corpi morali.

La proposta venne demandata alla Commissione di Finanza, ed io venni nominato Relatore precisamente in circostanze affatto analoghe a quelle in cui ora ci troviamo. Che cosa ha detto, o Signori, la Commissione di Finanza?

Non diamoci l'aria di fare una Relazione sopra contratti che non abbiamo avuto nemmeno il tempo di leggere di corsa. Preferiamo fare atto di fiducia verso il Ministero, ma non intendiamo nè punto nè poco di entrar nell'esame di questo progetto di legge. Ecco quello che abbiamo fatto quando altri sedeva al governo, e ciò per togliere qualunque carattere politico a questa discussione.

Ma, o Signori, si può a ciò rassegnarsi dove sia assoluta, imperiosa urgenza, come nel progetto di legge che ci sta davanti in questa occasione?

In tale condizione di cose comprendo come si può domandarci, in qual modo si può concedere l'abbandono di uno studio adeguato; ma non si può del pari porre a queste strette il Senato quando si tratta di leggi le quali non abbiano questo carattere di grande urgenza, e che il Senato non possa persuadersi esso medesimo di questo carattere imperioso e di urgenza.

Rammento che in una Commissione leggevasi una Relazione, ed alcuno stanco non vi prestava attenzione, lasciandosi vincere dal sonno. Il Relatore, uomo di spirito, disse: il mio Collega mi dà un voto di fiducia. (*ilarità*)

Non sono questi i voti di fiducia che possa ambire il Presidente del Consiglio ed il Ministero. Io mi studio di fare una mozione, la quale possibilmente concili il tempo con la dignità e colla indipendenza del Senato.

Vengo a questo partito, specialmente indotto dal fatto di ieri che l'uno dopo l'altro i signori Ministri ci hanno detto che proponevano l'urgenza per questo e per quell'altro progetto di

legge. Si son fatte allora varie proposte: si propose di fare due sedute al giorno, partito questo che venne escluso per incompatibilità di altre occupazioni; e del resto dovevasi escludere, perchè non giovano le sedute pubbliche, se prima le leggi non sono discusse negli Uffici e nelle Commissioni. Se così non fosse, basterebbe una sola seduta per tutti i progetti di legge presentati al Senato.

Ora, la mia proposta mi pare conciliativa, perchè tien conto delle ragioni del Governo che se non si adottassero taluni provvedimenti, in questo scorcio di sessione, forse ne potrebbe venir danno alla cosa pubblica. Bisogna tuttavia che ci animiamo tutti di grande discrezione; e perciò proporrei che il Presidente del Senato, d'accordo col Presidente del Consiglio dei Ministri, cercasse di far una scelta dei progetti di legge che hanno maggior carattere d'urgenza, e che d'altronde possono venire discussi perchè accompagnati da tutte quelle illustrazioni che garantiscono la vera libertà del voto.

È questa la proposta che sottopongo alla benevolenza del Senato, siccome quella che spero metta d'accordo l'angustia del tempo colla nostra vera e intera indipendenza.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io debbo rispondere alcune parole all'onorevole Senatore Angioletti.

L'onorevole Senatore Angioletti ha voluto dare una specie di ammonizione all'attuale gabinetto, richiamandolo ad una più esatta osservanza dei principj del nostro sistema costituzionale.

Mi permetta l'onorevole Senatore Angioletti di dichiarargli che io credo proprio di non aver bisogno di nessun eccitamento simile da parte sua. Io sono devoto osservatore delle forme consacrate dallo Statuto largito dal magnanimo Carlo Alberto, e vi sono devoto dal 1848 in poi; nè mi è mai accaduto che nessuno venisse a darmi un avvertimento simile al suo.

Nel caso attuale poi non vi era nè ragione nè pretesto che lo autorizzasse.

L'onorevole Senatore Angioletti dice che i due rami del Parlamento hanno entrambi diritto alla stessa considerazione. E da che può mai indurre l'onorevole generale Angioletti

che il Gabinetto attuale non tenga nella stessa, stessissima considerazione i due rami del Parlamento?

Egli dice: badate che lo Statuto ha stabilito che il carro dello Stato vegga al suo asse attaccate due ruote perfettamente eguali e il potere esecutivo, che figurativamente dovrebbe esserne, secondo il generale Angioletti, il timone, deve sviluppare la sua forza in modo che le due ruote contemporaneamente girino intorno all'asse.

Onorevole Senatore Angioletti! io mi permetto di farle un'osservazione. Le due ruote sono perfettamente eguali. È obbligo assoluto del potere esecutivo di tenerle nella stessa altissima considerazione. Però, lo Statuto dà ad una ruota una differenza sull'altra, perchè le leggi d'imposta devono esser prima presentate alla Camera de' Deputati, il che stabilisce una certa differenza fra una ruota e l'altra.

L'onorevole Senatore Angioletti poi, spiegando il principale fondamento delle sue osservazioni, dice che bisognerebbe ripartire il lavoro fra i due rami del Parlamento in modo più ragionevole, ed accusa il Ministero di non aver presentato nessun progetto di legge al Senato, mentre li ha presentati tutti alla Camera dei Deputati.

Onorevole Senatore Angioletti, io la prego di avvertire che l'obbligo del riparto dei lavori parlamentari doveva principalmente spettare al precedente Gabinetto, perchè è al principio della Sessione che si ripartiscono i lavori.

Io credo veramente che a questo ufficio abbia adempiuto il precedente Ministero, e a questo proposito ricorderò un argomento gravissimo, sottoposto dalla precedente Amministrazione all'esame del Senato, ne citerò uno solo, di cui mi ricordo, ed è il Codice della marina mercantile, che giace ancora vergine. Poi quale era il compito che toccava all'attuale Gabinetto? Questo, nel brevissimo tempo che gli rimaneva, vedeva *a priori* che questo tempo, che poteva consacrare ai lavori parlamentari, era breve; ed ha quindi accettato in massima parte i progetti di legge presentati dall'Amministrazione precedente. Sono pochissimi i progetti di legge che l'Amministrazione attuale ha presentato alla Camera dei Deputati. Alcuni poi di questi progetti non sono stati presentati

dall'Amministrazione attuale, ma bensì da singoli Deputati. Ora, vuole l'onorevole Senatore Angioletti che il Gabinetto attuale impedisca l'iniziativa dei membri del Parlamento, che è pure consacrata dallo Statuto fondamentale?

Anzi dirò di più; quella scelta di cui parlava l'onorevole Senatore Lampertico, l'attuale Gabinetto l'ha fatta già, inquantochè ha lasciato cadere nell'altro ramo del Parlamento diversi progetti di legge di non piccola importanza, appunto perchè la loro discussione si sarebbe di tanto protratta da non potere essere recati innanzi a questo alto Consesso in tempo da potersene ripromettere una utile e seria discussione. Rimase nell'altro ramo del Parlamento, per citarne un solo, il progetto di legge sulla perequazione fondiaria, importantissima, necessarissima, desideratissima: il Ministero l'ha lasciata cadere, perchè ha creduto che mancasse il tempo a discuterla; così avvenne di altri progetti di legge. Cosicché io veramente non vedo donde poteva prendere argomento l'onorevole Senatore Angioletti per lagnarsi del contegno dell'attuale Gabinetto. L'attuale Gabinetto ha aggiunto pochissimi progetti di legge a quelli già presentati dalla precedente amministrazione, ed in grandissima parte ha mantenuto davanti alla Camera ed ha portato dinanzi al Senato quei soli progetti di legge che esso credette indispensabili al buono andamento della pubblica amministrazione.

Perciò l'amministrazione confida che il patriottismo del Senato vorrà assecondare le sue preghiere, e vorrà accettare la discussione dei progetti di legge che sono dinanzi a lui.

PRESIDENTE. Debbo osservare che il Senato ha già approvato l'urgenza per diversi progetti di legge.

MINISTRO DELLE FINANZE. Credo di aver risposto all'onorevole Lampertico dal momento che ho dichiarato che la scelta dei progetti che l'amministrazione attuale crede indispensabili al buono andamento della pubblica amministrazione si è già fatta abbandonando nell'altro ramo del Parlamento ed acconsentendo anche a che fosse rimandata la discussione di alcuni altri progetti di legge che da gran tempo stanno avanti al Senato, e citerò fra gli altri quello sui conflitti di attribuzione; non esito a dichiarare, sarebbe una cosa strana se si pre-

tendesse che il Senato si occupasse di questa difficile materia nelle condizioni in cui ci troviamo.

Senatore LAMPERTICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore LAMPERTICO. Mi rincresce che l'onorevole Presidente del Consiglio non accetti la mia proposta e tuttavia non ne ho ancora perduta la fiducia, poichè, per dire il vero, mi pare la più pratica e la più idonea a conciliare riguardi che devono stare a cuore di tutti.

Adesso non si tratta di fare nessunissima censura al Ministero, che esso abbia mancato ai doveri suoi; ma se il Ministero non ha mancato a' suoi, volete che manchi ai propri il Senato? Il Ministero deve volere che il Senato esso medesimo li adempia, e noi ci screditeremo nella pubblica opinione se tutto il nostro lavoro di domani e di sabato si volesse far consistere nel portare delle palline bianche e nere nelle urne.

Non basta che i progetti di legge abbiano una maggiore o minore importanza, bisogna che sieno anche in grado di potere essere discusse.

Sono due i criteri che ho indicato nella mia mozione come quelli i quali dovrebbero guidare un'ulteriore scelta. Non dico che il Presidente del Consiglio non abbia già lasciato indietro dei progetti di legge; ma mi pare che sieno ben troppi quelli i quali ci stanno ora dinanzi; e che ancora non abbiamo avuto il tempo nemmeno di leggerli. Ora, io insisterei sopra questa mia proposta, la quale è animata da spirito di equità e pregherei l'onorevole Presidente del Consiglio ad accettarla, e il nostro onorevole Presidente a sottoporla ai voti. Essa consiste in questi termini:

« Il Senato dà incarico al suo Presidente di porsi d'accordo col Presidente del Consiglio dei Ministri per scegliere quei progetti di legge i quali sieno in grado di essere discussi, e d'altronde presentino il carattere di immediata urgenza. »

Senatore SINEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SINEO. Mi permetta l'onorevole Senatore Lampertico che io opponga alla sua proposta l'eccezione della cosa giudicata.

Signori Senatori, la proposta dell'onorevole Lampertico tenderebbe a sospendere la discus-

sione anche di quei progetti di legge che furono dal Senato dichiarati d'urgenza. Ma la dichiarazione d'urgenza stabilisce precisamente che quei progetti debbono essere discussi senza dilazione.

L'onorevole Lampertico ha sollevate delle difficoltà e ha detto che molti progetti non si potrebbero approvare dal Senato, senza prescindere dalla discussione che debbe precederli.

Egli ha supposto che il Senato doveva discutere tutti questi progetti in due giorni soli.

In verità io non trovo scritto in nessuna legge, in nessun regolamento, che i lavori del Senato debbano avere termine col prossimo sabato.

Per la discussione di queste leggi, impiegherà il tempo necessario; ma non si può disdire il carattere d'urgenza che loro venne dal Senato accordato.

Io trovo nelle passate decisioni del Senato un'eccezione pregiudiziale che si oppone alla proposta dell'onorevole Lampertico.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Mi dispiace di non poter aderire alla proposta del Senatore Lampertico, e credo che le ragioni che ho esposte siano sufficienti a dimostrare l'impossibilità per parte del Governo di aderirvi.

Dal momento che il Governo ha dichiarato che egli non ha portato avanti al Senato se non quei progetti di legge che sono indispensabili al buon andamento della cosa pubblica, come vuole l'onorevole Lampertico che il potere esecutivo, usurpando (mi si permetta la parola) una parte delle attribuzioni del Senato, vada a discutere con chi lo presiede quali siano i progetti che si debbano portare innanzi ad esso in discussione e quali no?

Io assolutamente dichiaro che questa proposta non posso accettarla, e persisto nella mia perchè piaccia al Senato di occuparsi di tutti i progetti di legge.

PRESIDENTE. Se il Senatore Lampertico insiste, io darò corso alla sua proposta:

La rileggo:

« Il Senato dà incarico al suo Presidente di porsi d'accordo col Presidente del Consiglio dei Ministri per scegliere quei progetti di legge i quali sieno in grado di essere discussi e d'al-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1876

tronde presentino il carattere d'immediata urgenza. »

Chi appoggia questa proposta, è pregato di alzarsi.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, interrogo il Senato se intende approvarla.

Chi approva questa proposta, è pregato di alzarsi.

(Non è approvata.)

Essendo così esaurito l'incidente, si riprenderà la discussione generale.

La parola spètta al Senatore De Cesare.

Senatore DE CESARE. Signori Senatori, le ore son contate, e delle pochissime serbate alla disamina di un gravissimo progetto di legge, una parte l'ha assorbita l'onor. Relatore dell'Ufficio Centrale, ed un'altra un solo incidente. Duole anche a me che l'angustia del tempo non permetta al Senato di esaminare e discutere con maturità di studio uno dei più importanti progetti di legge che sia stato presentato alle sue deliberazioni in questo scorcio di sessione legislativa. Ma di ciò non voglio farne un torto al Governo; perchè anch'egli è stretto e incalzato dai termini segnati nella Convenzione di Basilea.

Io abbandono dunque intieramente la disamina del merito intrinseco della convenzione, dell'atto addizionale e del trattato con l'Impero Austro-Ungarico; mi arresterò soltanto alla legge presentata per l'approvazione delle convenzioni e del trattato, esaminando il solo fatto amministrativo, e svolgerò brevemente la mia tesi dal lato storico, economico e politico.

Tra il cozzo delle diverse dottrine ed opinioni, i governi civili di tutto il mondo non si appigliarono che a ciò che credettero più utile, più essenziale e più opportuno agli interessi generali dello Stato.

Originarono da ciò tre sistemi diversi in ordine alla costruzione e all'esercizio delle strade ferrate. Il primo sistema fu quello di dare la cura della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie allo Stato; il secondo fu quello di darla esclusivamente alle Compagnie private; il terzo sistema, così detto misto, ammise tanto le compagnie private quanto il Governo a poter costruire ed esercitare le ferrovie.

Il primo sistema fu adottato in principio dal Belgio, dalla Germania, dalla Russia e da pa-

recchi Stati dell'Unione Americana; il secondo venne adottato esclusivamente dall'Inghilterra; il terzo dalla Francia, dall'Italia, dalla Svizzera e dalla Spagna. In seguito però le cose variano; anche nel Belgio, in Germania e in Russia si ammisero le Compagnie private, ma per talune linee o tronchi speciali: allo Stato fu serbata esclusivamente la cura dell'esercizio, come nel Belgio e in Prussia.

Ora, senza ricordare al Senato quello che accadde in Francia dal 1842, quando fu fatta la prima legge delle strade ferrate, sino al presente; senza ricordare le Compagnie francesi delle strade di Versailles, di Rouan, di Strasburgo che non poterono mai proseguire i lavori senza i prestiti e le garanzie anticipate del Governo; senza parlare dei miliardi prestati a tenue interesse, ovvero dati in sussidio alle Compagnie delle strade ferrate dal governo francese. Senza discorrere dei prestiti fatti dal Tesoro inglese al 3 0/0 a molte Compagnie per la costruzione delle ferrovie; senza parlare dello sfrenato monopolio, del prepotente arbitrio e degli abusi delle settanta Compagnie inglesi nell'elevare le tariffe sino al 20, e 30 0/0 anche negli anni di carestia, onde ricavare un dividendo maggiore dal frutto delle azioni, escludendo così dal pubblico beneficio delle strade ferrate i poveri operai ed i piccoli produttori.

Senza accennare come per codesti abusi enormi sin dal 1845 i più eminenti uomini politici e i più illustri scrittori inglesi propugnarono l'espropriazione forzata a favore dello Stato delle ferrovie britanne; e se ciò non avvenne sinora, non fu mica per la mancanza dell'opinione dei più in questo senso; ma ciò accade perchè i capitali privati sono impegnati per quindici miliardi di franchi nelle strade ferrate; e assai più perchè i direttori, gli amministratori, gli ingegneri di esse sono in numero considerevole nella Camera dei Comuni.

Ma lasciando da parte gli esempi stranieri, giova rapidamente esaminare quello che accadde in Italia sin dacchè cominciarono a costruirsi le strade ferrate presso di noi col sistema delle associazioni private. E poichè non ho la memoria ferrea dell'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale, trattandosi di date, di convenzioni e di leggi, di cifre e di numerosi

fatti speciali, cercherò di ricordare le cose nel miglior modo che per me si potrà.

Ma innanzi tutto ho bisogno di fare una solenne dichiarazione per non essere frainteso.

Io credo fortemente nello spirito di associazione in generale, ed ho sostenuto e sostengo che, allorchè sarà legalmente disciplinato e praticamente moralizzato, diventerà l'ancora salvatrice del mondo moderno. Io parlo di un solo fatto speciale.

Il Governo subalpino prima della proclamazione del Regno d'Italia concesse la linea di Torino-Savona e l'altra del littorale ligure alla società Morton, con un premio di quattro milioni di lire per la prima linea, e colla garanzia del 5 0/0 per l'altra, sopra un capitale di 125 milioni.

Codeste concessioni non ebbero effetto per colpa della società Morton.

Il Governo granducale toscano concesse la ferrovia da Firenze a Pisa a tre diverse società, le quali non adempirono ai patti stipulati, ed in breve tempo si trovarono nell'impotenza di eseguire i lavori. La società della ferrovia Lucca-Pisa cadde in breve tempo in istato di fallimento, ed il Governo granducale toscano al principio del 1859 dovè acquistare la linea al prezzo di L. 2,129,925 39.

Sulle rovine di tutte queste società si elevò quella delle ferrovie Livornesi, alla quale si garantì da parte dello Stato un frutto minimo e l'estinzione del capitale, tanto per le azioni, quanto per le obbligazioni. Alla società Centrale Toscana si concesse il prolungamento della sua linea fino a Chiusi, ma si dovette aumentare l'annua sovvenzione, che le fu già assicurata dal Governo granducale nell'atto della concessione del tronco da Siena a Torrita.

Intanto la società, cui venne concessa la linea da Firenze ai confini pontifici verso Perugia, non ostante le ripetute proroghe ottenute, non fu più in grado di proseguire i lavori, e l'onorevole Ricasoli, Capo del Governo provvisorio toscano, la dichiarò decaduta dalla concessione. Le società delle Lombarde e delle Romane, quando sorse il Governo nazionale, si spingevano innanzi a furia di debiti che contraevano in Francia, ove il Governo nazionale non poteva naturalmente portare la sua vigilanza.

Una nuova convenzione fu fatta nel 20 giu-

gno 1860 con la società delle Lombarde e dell'Italia centrale, e quindi nuovi sacrifici da parte dello Stato per affrettare il congiungimento dei tronchi. Alla società delle Livornesi venne concessa la linea da Firenze a Foligno con lauta garanzia, ed alla Centrale Toscana, con legge del 21 luglio 1861, fu concesso di prolungare la sua linea sino ad Orte, con forte garanzia sul capitale di costruzione. Alla società delle Romane, con legge del 28 luglio 1861, venne concesso il tronco da Castel Bolognese a Ravenna, con un sussidio di 5 milioni di lire; e la linea da Napoli a Ceprano, con l'aumento di un milione della garanzia sul prodotto netto chilometrico di 20 mila lire.

Intanto il Governo era tempestato da moltissime liti intentate dalla società decaduta, l'Aretina, e quindi con legge del 25 luglio 1861 si dovettero sciogliere tutte le vertenze con nuovi sacrifici del pubblico erario.

Con la legge del 21 luglio 1861 furono concesse ad una società importantissima le linee da S. Benedetto del Tronto ad Otranto, da Pescara a Ceprano, da Foggia a Napoli per Eboli e Conza, e da Bari a Taranto da costruirsi in 4 anni. Ma non ostante le molte facilitazioni date dal Governo a questa società, essa non fu in grado di adempiere ai suoi impegni.

Con la legge del 21 agosto 1862 vennero concesse alla società delle ferrovie meridionali tutte le linee già decretate nel 1861, garantendo per esse un reddito lordo di 29 mila lire a chilometro per le napoletane, e di 20 mila lire per le lombarde, oltre un sussidio di 20 milioni, metà in lavori già fatti, e metà in beni demaniali.

Fu convenuto che le linee da Ancona a Brindisi e da Napoli a Foggia dovessero trovarsi ultimate a tutto dicembre 1864. Ma ciò non fu eseguito.

Con la legge del 25 agosto 1863 furono concesse le ferrovie Calabro-Sicule alla società Vittorio Emanuele, con una garanzia chilometrica di 14 mila lire, oltre una sovvenzione di 9 milioni.

Con la legge infine del 4 gennaio 1863 si concessero le ferrovie della Sardegna ad una società che si disse *Sarda*, e con la garanzia di un prodotto netto di 9 mila lire al chilometro, oltre la cessione di 200 mila ettari di terreni ademprivili.

Ma tutte queste società che ottennero dallo Stato garanzie, sussidi, premi, assegnamenti di terreni, alla fine del 1864 si trovarono tutte, niuna esclusa, nello stato di non potere adempiere ai loro impegni.

Il Governo dovette venire in loro ausilio, emettendo obbligazioni direttamente, ovvero garantendo le obbligazioni emesse dalle società; le quali obbligazioni, poichè erano moltissime e di diversa natura, si incontravano sul mercato e si facevano guerra a vicenda; sicchè erano collocate per metà ed anche per un terzo del loro valore nominale.

Da ciò nuovi oneri al Governo, oltre il danno della sinistra influenza esercitata sul credito pubblico e sui fondi pubblici dello Stato.

E mentre questo accadeva da un lato, dall'altro i danni eran più sensibili pel servizio pubblico. Imperocchè tante piccole e diverse Società avevan bisogno di molte spese di amministrazione e di sorveglianza; e il Governo dalla sua parte dovea lottare con numerose amministrazioni per le tariffe, per i regolamenti, per gli orari, per le coincidenze ecc. E ciò non ostante il pubblico era mal servito, il commercio incagliato dalle numerose tariffe, la speditezza del traffico ne soffriva, e le contabilità non si portavano mai a fine. Parecchie di esse sono tuttora pendenti, dopo tanti anni!

Da Susa a Pescara, non più che sopra una linea di 740 chilometri il pubblico e il commercio davan di cozzo in cinque diverse amministrazioni ferroviarie, con cinque ordinamenti diversi, con cinque tariffe diverse; e quali incagli derivassero da ciò al commercio, ognuno se lo può immaginare.

Per questi motivi il Governo sollecito sempre del pubblico vantaggio, indusse le Società alla fusione, e da qui la legge del 14 maggio 1865, con la quale si stabilirono quattro sole Società, cioè quella delle ferrovie dell'alta Italia, la Società delle ferrovie romane, quella delle meridionali e la Società delle ferrovie Calabro-Sicule. Ma codesta fusione costò nuovi oneri al Governo, novelli sacrifici, oltre la soppressione di parecchie linee nelle provincie Napolitane.

Le condizioni finanziarie delle quattro Società non si avvantaggiarono punto; le anticipazioni fatte sulle future sovvenzioni furono un mezzo

che impedì la loro immediata rovina; ma non valsero a restaurare il loro credito.

I ministri Jacini e Scialoja si preoccuparono di questo deplorabile stato di cose e pensarono di riscattare tutte le linee ferroviarie, ma so-praggiunsero le crisi ministeriali e il loro progetto cadde in oblio.

Le strettezze delle Società crebbero a dismisura; i lavori a cui erano obbligate ristagnarono; molte contestazioni giudiziarie sorsero sull'interpretazione delle clausole delle convenzioni, sul pagamento della ricchezza mobile; il materiale mobile deperiva e non si rinnovava; si diminuivano i treni senza darne notizia al Governo; le contabilità erano in un ritardo deplorabile; e da qui inchieste governative, numerosi giudizi, sorveglianze aumentate, consiglieri nominati dal Governo nel Consiglio di Amministrazione di qualche Società, e finalmente il fallimento coperto delle Romane, l'esercizio delle Calabro-Sicule affidato alle Meridionali, in breve un mondo di guai per tutti!

Sfido io a trovare il modo come uscire da cotesto ginepraio senza tornare all'idea del riscatto!

Nessun Ministero avrebbe potuto fare altrimenti di ciò che fece la passata Amministrazione, e lo prova il fatto. Il Ministero Depretis, venuto al potere con decisa avversione al riscatto, ha dovuto per ora accogliere e patrocinare quello delle linee dell'Alta Italia, e finirà, ne son certo, con abbracciare di buon volere quello delle altre.

La forza delle cose è superiore alla volontà degli uomini; si può agevolmente dire *no*, ma quando i bisogni divengono impellenti, quando crescono le necessità dell'amministrazione pubblica, sfido io a fare diversamente.

L'onorevole Relatore De Gori mi pare che abbia detto: io non istituisco confronti tra le conseguenze dei vari sistemi adottati per costruire ed esercitare le strade ferrate; in altri termini, fra le ferrovie esercitate dalle società private, e quelle esercitate dal Governo. Supplisco io a quello che l'onorevole Relatore De Gori non ha potuto fare, perchè ha detto che lo ignorava.

I risultati sono questi: le grandi linee delle ferrovie Prussiane furono costrutte dal Governo; costarono in media lire 244,972 il chilometro, e danno sinora un prodotto netto di

lire 19,055 per chilometro, ovvero il 7,08 per cento del capitale impiegato. In Francia, col sistema misto, cioè delle spese di costruzione divise fra le compagnie concessionarie e lo Stato, il chilometro di strada ferrata costa in media 443,290 lire italiane, e per conseguenza il capitale impiegato non frutta più del 6,08 per cento. Nel Belgio v'ha pure il sistema misto francese. Ci sono strade costruite a spese dello Stato, e strade fatte dalle compagnie private. Un chilometro di strada ferrata costa 220 mila lire al Governo, e 290,787 alle compagnie. Tutte le ferrovie però sono esercitate dal Governo, e fruttano un prodotto netto di 14,845 lire per chilometro, e si divide così: in ragione del 6,91 per cento per le linee costruite dallo Stato, e per lire 3,23 per cento per le linee costruite dalle compagnie.

In Inghilterra col sistema delle concessioni alle Società private ogni chilometro costa in media 538 mila lire italiane, e quindi il capitale impiegato frutta il 4,80 0/0.

Nella Spagna con lo stesso sistema, un chilometro di strada ferrata costa 306 mila lire; il prodotto netto è del 2,10 per cento del capitale impiegato.

Nella Svizzera che seguì il medesimo sistema delle concessioni a Società private, un chilometro di strada ferrata costa 325 mila lire, ed il prodotto netto non è maggiore del 3,71 per cento del capitale impiegato.

In Italia, che adottò pure il sistema delle Compagnie private, un chilometro di ferrovia costò in media 325 mila lire, ed il prodotto netto del capitale impiegato non è superiore a quello della Svizzera.

Gli effetti delle tariffe secondo i tre sistemi non sono meno rilevanti, guardate le cose dal lato commerciale.

In Germania si paga a testa per un chilometro di strada ferrata da 3 a 7 centesimi; nel Belgio da 2 a 7 1/2; nella Spagna, nella Svizzera, in Italia da 7 a 10 centesimi; in Inghilterra da 12 a 18 centesimi. In America infine, e segnatamente nello Stato di Pensilvania, le strade ferrate esercitate dal Governo, come quella da Filadelfia a Columbia han tariffe che non oltrepassano 8 centesimi al chilometro, mentre quelle delle Compagnie private arrivano sino a 18 centesimi.

Ecco, adunque, i risultati della costruzione

e dell'esercizio, secondo i tre sistemi adottati in tutto il mondo civile.

Il risultato generale poi è questo, vale a dire che tanto per le spese impiegate nella costruzione, quanto per le spese di esercizio, il Governo ha fatto migliori strade e ha speso meno; esercita assai meglio le ferrovie e fa minori spese.

E ciò accade, perchè le Compagnie agognano a lauti dividendi; mentre il Governo ha di mira l'utilità del pubblico, del commercio e dei consumatori che sono le principali fonti delle pubbliche entrate.

Ma si afferma: questo sarà pur vero, come lo è; ma il vostro sistema annienta l'industria privata.

Io ho letto qualche libro di economia politica, e da 30 anni seguo gli svolgimenti progressivi di questa scienza.

Io ho imparato che l'industria privata si fonda sul libero lavoro, sulla libera concorrenza, sulla libera disponibilità dei capitali, sul libero uso delle produzioni, sulla libera facoltà di tutt' i mezzi di cui un uomo può disporre.

Ora, la così detta *industria* delle ferrovie, incomincia con uno Statuto approvato dal Governo, con un regolamento approvato dal Governo, con tariffe approvate dal Governo, con progetti approvati dal Governo, con orari approvati dal Governo, e la vigilanza governativa dal primo giorno all'ultimo segue le Società delle strade ferrate.

La così detta *industria* ferroviaria esclude la concorrenza, esclude la libera dimanda ed offerta, esclude il poter disporre della propria cosa, e delle proprie tariffe. Ma che razza di industria è questa? Io non l'ho capita mai come libera industria, e secondo me non è tale nel puro senso economico; ella è un vero monopolio. Ora, codesto monopolio credete voi che sia più utile affidarlo a Società private anzichè al Governo, che ha sempre di mira il pubblico bene?

Secondo le teorie economiche più pure, il monopolio non dovrebbe esercitarlo nessuno, nè il Governo, nè le Società; ma poichè il monopolio esiste, anzichè affidarlo ad una Società, reputo più vantaggioso sotto tutti gli aspetti di affidarlo al Governo.

E qui ho bisogno, signori Senatori, d'invocare una grande autorità, quella dell'immortale

autore del libro sulla ricchezza delle nazioni, di quell' Adamo Smith cotanto citato, e tanto poco studiato.

Ascoltate, o Signori, in che modo Adamo Smith parla dei monopoli. A tempo suo le strade ferrate non esistevano, per conseguenza non poteva parlare di esse; invece, egli ragionò dei monopoli in generale, e la sua sentenza è una scultura, la dottrina che acchiude, una verità applicabile a tutti i tempi ed a tutti i paesi.

« Il membro del Parlamento, egli scrive, che sostenga ogni proposta per rinforzare un monopolio è sicuro di acquistare la riputazione di un uomo che ben comprende il commercio, ed anche una grande popolarità ed influenza sopra un ordine di uomini, che per il numero e la ricchezza sono di moltissima importanza. Se egli invece si opponga ad una tale proposta, ed ancora più se abbia autorità bastante per farla rigettare, nè la più riconosciuta proibita, nè il più alto grado, nè i servizi pubblici più grandi possono proteggerlo dalle più infami ingiurie e detrazioni, da personali insulti, alle volte da pericoli reali che derivano dagli insolenti, furiosi e delusi monopolisti. La legislatura però, se mai fosse possibile che le sue deliberazioni potessero sempre esser dirette non dalla clamorosa importunità dei privati interessi, ma da una veduta estesa del bene generale, dovrebbe per questo motivo forse essere con specialità attenta a non istabilire nuovi monopoli, ed a non estendersi oltre quelli che già sono stabiliti. Ogni simile regolamento introduce alcun grado di reale disordine nella costituzione dello Stato, e sarà difficile in appresso di rimediare, senza cagionare altri disordini. »

È inutile aggiungere una sola parola a queste che sono d'oro.

Ma, si aggiunge, lo Stato non può esercitare le ferrovie perchè gli manca il personale adatto. Parole, rispondo io. Il fatto e l'esperienza mostrano che le Società ferroviarie in Italia hanno fatto le costruzioni, ed ora fanno gli esercizi cogli ingegneri che tolsero allo Stato, con i direttori che tolsero allo Stato, con gli impiegati superiori che tolsero allo Stato. Tutto quello che si dice, adunque, non è esatto: il fatto e l'esperienza lo provano.

Si aggiunge: il sistema dell'esercizio gover-

nativo delle ferrovie è un sistema accentratore; giova meglio all'Italia il discentrare. Nulla di meglio, rispondo io. Ma se adottate il principio, andate in fondo; un principio per metà, per un terzo, per un quarto di verità, o non è un principio vero, o si teme di applicarlo per i mali che può cagionare.

Andate dunque in fondo, e cominciate a discentrare la posta, i telegrafi, le private, il lotto, la coniazione delle monete, poichè questi sono tutti servizi di monopolio essenziale, secondo li definisce la scienza.

Andate dunque in fondo; ma quando avrete fatto tutto ciò, se mai fosse possibile, l'anarchia è bella e fatta.

Il vostro sistema, si dice, taglia i nervi alla libertà privata; il vostro sistema accenna a principi di governo che non sono buoni nei regimi costituzionali. Ma si chiamerà un buon sistema di governo quello che vede il male e persiste a farlo in omaggio agli interessi dei pochi? Sostengo fermamente che questo invece sia il peggiore dei sistemi.

Ma se non è permessa l'adorazione al Dio Stato, io credo che non debba essere neanche permessa l'adorazione alla Dea Società anonima delle strade ferrate. Tra i due anonimi preferisco il grande anonimo dello Stato, di cui tutti parlano, ma pochi l'amano e stimano davvero.

In ultimo si dice: l'esercizio nelle mani delle Società private evita il pericolo che il Governo possa influire nelle elezioni politiche con le migliaia d'impiegati che avrebbe alla sua dipendenza. Ma ormai la storia del nostro paese e delle cose politiche la conosciamo tutti, perchè s'incute spavento con codesti spauracchi.

Io so invece che quante volte un'Autorità qualunque tentò di mescolarsi nelle elezioni politiche, il corpo elettorale votò sempre in controsenso di ciò che l'Autorità voleva.

Senatore CONFORTI. Non è vero.

Senatore DE CESARE. Io non ho prove dirette e personali per dimostrare il contrario di ciò che afferma recisamente l'onor. mio amico Conforti; ma so che il risultato delle raccomandazioni delle Autorità è stato sempre quello che ho detto.

Ma sia pure; in quanto a me apertamente dichiaro che mi contento assai più che cotesta influenza l'eserciti il Governo, anzichè una società privata, la quale, con questo sistema, non solo

diventerebbe la grande Elettrice de' Deputati, ma si sostituirebbe al Governo ed allo Stato. Ora, in qualunque mano sia il Governo, io preferisco l'azione sua a quella delle private associazioni, allorchè vogliano esercitare un potere politico e sostituirsi al Governo del paese.

E tutto questo, o signori Senatori, si sostiene sempre in nome di Adamo Smith. Povero Adamo Smith! Chi glielo avrebbe mai detto che dopo essere stato rapito dagli Zingari scozzesi, dopo aver patito una giovinezza travagliata, dopo aver sofferto molti dolori in 67 anni di vita, doveva anche dall'alto dei cieli veder i suoi libri immortali mutati in una bandiera destinata a coprire tutte le merci, anche le avariate!....

Senatore CONFORTI (*interrompendo*). Ma non avete dimostrato che le Società sono monopolio....

Senatore DE CESARE. Io credo di averlo dimostrato a sufficienza colla ragione economica, ed al banco dei Ministri siede un economista che può esserne giudice competente.

Se l'onorevole Senatore Conforti potrà dimostrarmi il contrario con ragioni economiche, io, oltre al crederlo un valente giureconsulto, lo stimerò ancora un esimio economista.

Io, dunque, non propongo emendamenti, non propongo ordini del giorno, anzi dichiaro che voterò la legge. Ho soltanto rassegnato taluni fatti, talune esperienze, talune dottrine, come le ultime conseguenze di criterî amministrativi adottati dai più civili e sapienti Governi. Desidero che il Governo del mio paese li tenga presenti nell'avvenire.

A codesto proposito mi mosse il concetto di quella scuola economica sperimentale fondata dagli Italiani, e che secondo me è la vera e la più efficace; e mi mosse per provare che le strade ferrate, oltre ad essere un servizio pubblico a cui partecipano la politica, l'economia, la finanza, la strategica militare, e i più vitali interessi dello Stato, sono eziandio un mezzo potentissimo, atto a trasformare l'ordine sociale moderno sia col diminuire le distanze, sia coll'affrettare la soluzione dei più grandi problemi di Stato. Il Governo a tutto ciò non può rimanere estraneo; ecco in breve il mio concetto.

Senatore LAMPERTICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore LAMPERTICO. Dopo il dotto discorso pronunciato dall'onorevole Senatore De Cesare dirò poche e brevi parole.

Ben comprendo, o signori Senatori, che non è questo il momento per un'ampia discussione, e pochi potrebbero concedersi la melodiosa voluttà con cui l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale ci ha oggi modulato, con qualche variazione, la sua Relazione. Non è per questo progetto di legge che io invocherò le prerogative del Senato. Al di sopra di ogni prerogativa sta la dignità della Nazione, e la dignità della Nazione vuole che non si ponga indugio nel far onore a questo atto. Anche troppo abbiamo tardato. Ad alcuno può piacere meglio l'edizione originale, ad altri può piacer meglio l'edizione riveduta. A me piacciono sempre le edizioni principi, non quelle interpolate.

Io avrei preferito che non ci fosse in questo progetto di legge l'articolo 4 appunto per non farne una di quelle leggi che nel linguaggio classico della giurisprudenza si dicono *sature*, ed in cui bisogna accettare anche quello che non fa, per quello che non possiamo ricusare nè punto nè poco. Infine quell'articolo 4 riducesi ad enunciare un principio, e il Parlamento non è chiamato a deliberare sopra la bontà di un principio in astratto, ma sopra un principio il quale rivesta forma di legge o di convenzione.

Il Ministero ha preferito che gli fosse indicata una via; io penso che il Governo abbia con quell'articolo 4 preso sopra di sè un gravissimo sovracapo. Quale è il problema che si è proposto di risolvere il Ministero con quell'articolo 4?

Il Ministero si propone di far sì che una Compagnia la quale impegna nell'esercizio della ferrovia i suoi capitali, e che in conseguenza debba essere animata soprattutto dal desiderio di trarre profitto di questi capitali, amministri quella ferrovia come se non fosse di nessun'altra cosa preoccupata che dell'interesse pubblico! Ecco il problema che vedremo come il Ministero a suo tempo saprà risolvere.

Io mi confondo quando prendo in esame tutte le difficoltà, che sono rinchiuse in questo articolo 4.

Costituirà il Ministero una Compagnia potente e che arrivi ad imporsi allo Stato?

Costituirà una Compagnia mal sicura che all'indomani chieda allo Stato un aiuto?

Come potrà il Ministero contenere quell'esercizio dei poteri pubblici che nessuno contesterà necessari nell'ordinamento ferroviario, in quei dati limiti nei quali egli si propone di contenerlo?

È ben evidente a quante parti dell'economia nazionale si attenga l'ordinamento ferroviario.

Or bene: vedremo come a suo tempo il Ministero saprà mantenere un sindacato efficace, eppur tale, che non si converta in vera e propria direzione.

Vedremo come tutto ciò arrivi a prendere forma di convenzione e di legge.

Alcuno di noi avrebbe preferito che ora nessun principio fosse enunciato così astrattamente, oppure che fosse enunciato un principio diverso da quello che piacque al Ministero.

Oggi, come stanno le cose, non si può fare nessun emendamento alla legge; bisogna accettare la legge così come si presenta e questo è certamente una ineluttabile necessità.

Ma, quando ci sarà presentato quel progetto, allora avremo il diritto di vedere se quel progetto che ci sarà presentato soddisfi a tutte quelle necessità che l'economia nazionale ci impone di soddisfare in relazione all'ordinamento ferroviario: allora avremo diritto di richiamare quel progetto di legge in serio esame, in quell'esame che in oggi ci è vietato di fare, anche in relazione al suo principio fondamentale.

No, o Signori, io anticipatamente non lodo, non condanno nessuno; ho voluto fare questa semplice dichiarazione, perchè una cosa sola mi sta a cuore, l'indipendenza piena e la libertà del mio voto, e questa io la riservo a suo tempo.

Senatore FINALI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore FINALI. Chiedendo all'onorevole Presidente di iscrivermi tra gli oratori, io non avevo punto dimenticato l'urgenza imperiosa del tempo, e quindi mi era proposto di fare un non lungo discorso.

Ma dopo che l'onorevole Relatore della Commissione nella parafrasi orale della sua Relazione scritta, ha abbandonate tutte o quasi tutte le censure che erano rivolte contro l'amministrazione responsabile della Convenzione di

Basilea; anzi talune cose che nella Relazione erano chiamate circostanze attenuanti, nel suo discorso sono divenuti motivi plausibili, io rinuncio alla parola.

Ciò faccio con animo tanto più lieto e sicuro, dacchè la dichiarazione fatta dall'onorevole Senatore Sauli in nome della maggioranza della Commissione, quelle censure alla passata amministrazione sono semplicemente opinioni dell'onorevole Senatore De Gori, non già opinioni della Commissione e tanto meno del Senato.

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Sineo.

Senatore SINEO. Io sono disposto a votare puramente e semplicemente il progetto di legge, quale fu presentato al Senato. Solo domando il permesso di motivare il mio voto; di motivarlo negativamente, respingendo cioè alcune fra le considerazioni con le quali si è propugnato quel progetto.

Debbo dichiarare che non posso adottare interamente i motivi esposti dall'onorevole Relatore. Io ho fatto plauso alla sua splendida Relazione, e specialmente ai nobili sentimenti che egli espresse nella sua conclusione, ed io spero che le parole pronunziate dall'onorevole Relatore sull'avvenire di Europa, troveranno un'eco in tutti i cuori generosi, ed io ne faccio premurosamente la girata all'onorevole Ministro degli Esteri.

Io non concordo coll'onorevole Relatore nella parte in cui ha creduto di giustificare pienamente l'equità e la ragionevolezza della convenzione fatta coll'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia. Io credo che sia assolutamente necessario di mettere in sospenso questo giudizio, affinchè non possa stabilire un precedente da invocarsi da altre Compagnie.

Io non confuterò, argomento per argomento, ciò che fu detto dall'onorevole Relatore sulla convenienza della convenzione. Questa discussione, agli occhi miei, è inopportuna in questo momento; poichè, sia essa o non conveniente finanziariamente, credo che siamo tutti d'accordo nel riconoscere che, in questo momento, la convenzione debbe essere accettata per convenienze politiche. Dirò solo che, intorno alla convenienza finanziaria, io ho un criterio, che mi pare infallibile, ed è che il valore di una società anonima è determinato dal valore delle sue azioni.

Io ho veduto che prima della convenzione le azioni della società delle ferrovie dell'Alta Italia erano in considerevole ribasso, e che dopo la convenzione si alzarono notevolmente; dunque la convenzione ha avvantaggiata di molto la società. Il pregiudizio arrecato all'erario nazionale è precisamente in ragione inversa del vantaggio fatto agli azionisti. Di quanto questi si sono avvantaggiati, di tanto fu danneggiato l'interesse della nazione.

Neanco posso convenire su altro argomento, che fu più volte ripetuto in quest'Aula.

Per trovare una scusa al cattivo contratto che fu stipulato, si addussero i vincoli internazionali. Ma è questo un sofisma. I vincoli internazionali richiedevano che si facesse la separazione delle due linee, ma non richiedevano che questa separazione si facesse per mezzo di una Convenzione leonina, troppo pregiudicevole agli interessi della nazione nostra. Alla obbligazione nazionale solennemente assunta si poteva soddisfare pienamente, nei termini della più rigorosa giustizia, col procedimento sancito dalle leggi nazionali.

Una Società, che esercita i suoi diritti nello Stato, è soggetta alle leggi dello Stato. Se la società dell'Alta Italia aveva pretese indiscrete, il Governo, contro queste ingiuste pretese, aveva un mezzo semplicissimo, quello cioè di promuovere la espropriazione forzata. È una causa manifesta di utilità pubblica, quella di soddisfare ai vincoli internazionali.

Io non starò a ripetere ciò che è stato detto da egregi oratori, e specialmente dall'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale, per giustificare il mio voto all'infuori degli erronei argomenti che furono addotti in favore del progetto. Per me tutto si riduce ad una questione politica, i cui elementi furono maestrevolmente sviluppati in quest'Aula, non meno che in quella della Camera elettiva.

Debbo soltanto dichiarare che io sarei molto esitante a votare l'articolo 4 del progetto, se si intendesse di proclamare il principio che non si potrà mai dal Governo esercitare nessuna ferrovia. Io credo che questo principio sarebbe molto pericoloso, sarebbe grandemente pernicioso. Ma non posso supporre che sia nell'intendimento del Ministero di respingere, in qualunque occasione, qualsiasi esercizio governativo. È una questione grave da discutere,

secondo le circostanze. L'esperimento che fu fatto in Piemonte delle linee governative, riuscì molto favorevole all'esercizio del Governo. Per questo tengo in sospeso il mio giudizio, e voto anche quest'articolo, perchè non può valere a stabilire una massima irretrattabile. Si debbe dire del Parlamento ciò che si dice dei testatori: *voluntas ambulatoria*. Coll'articolo 4 il Parlamento acconsente che il Ministero tenti di contrattare con società dotate delle migliori guarentigie di onestà e di buona amministrazione. Ma non si vincola pel giudizio che dovrà dare intorno all'esito di questi tentativi.

In questo senso io voterò anche l'art. 4.

Senatore DE GORI, *Relatore*. Domando la parola per uno schiarimento.

PRESIDENTE. Permetta; v'è prima l'onorevole Senatore Ferrari, al quale do la parola.

Senatore FERRARI. La legge proposta dal Ministero al Senato è talmente vasta e destituita e si svariata questioni, che per debito di sincerità e di franchezza verso di voi, dei quali ho l'onore di essere per la prima volta Collega, non posso dispensarmi di motivare il mio voto.

Si tratta in primo luogo di una convenzione ferroviaria piena d'incidenti, di complicazioni, di raffronti tra un'antica e una nuova trattativa e di particolarità che smuovono i capitali a milioni. Si tratta in seguito di stabilire un sistema nuovo, per amministrare tutte le ferrovie italiane, sistema per cui lo Stato da una parte e l'industria privata dall'altra, si contendono ogni gestione coi più opposti ordinamenti. Questo sistema ne implica un altro politico, poichè secondo che lo Stato sarà arbitro dell'immensa moltitudine degli impiegati ferroviari o loro rimarrà estraneo, potrà esercitare un'alta pressione sugli elettori o lasciarli a se stessi, quindi una questione in apparenza di ferrovie, subitamente tramutata in una questione immanente alla riforma elettorale.

Di più abbiamo inteso nell'altra Camera e nella stampa, che questa legge sfiora perfino la questione della Capitale, in questo senso, che la parola Capitale è generica, e ve ne sono di parecchie specie, cioè di economiche, di meramente governative, di importantissime che danno il nome allo Stato, di leggieri che facilmente si spostano. Noi dobbiamo combinare il passato di Roma coll'attuale d'Italia,

e secondo che la questione ferroviaria sarebbe governativa o libera, evidentemente anche la questione di Roma sarebbe sciolta in modo diverso e la sua concentrazione sarebbe più o meno pesante.

Si aggiunga che nella discussione si destarono talune suscettibilità, s'intesero taluni reclami, d'onde resulterebbe quasi minacciato da lontano, il nostro sistema. Sarà al certo il Senato il luogo il più sicuro dell'universo; ma siccome tutta la terra ricopre un fuoco centrale che può farsi strada in ogni punto, il modo di presentare la legge, di consultare il Senato, non lasciarono affatto fuori di dibattito l'importanza e l'avvenire di questo alto Consesso.

Queste sono le ragioni per le quali motivo il mio voto e dichiaro che lo do come voterei i semi-pieni poteri, ad un Ministero meritevole d'ogni fiducia; lo do perchè, signori Ministri, rappresentate un nuovo sistema, una riforma incipiente da noi sempre desiderata insieme e che bisogna attuare a qualunque costo. E qui parliamo chiaro; siamo in Italia dobbiamo procedere colle sue abitudini, e qualora siano bene considerate, si vedrà che in Italia non si discute come in Inghilterra, in Francia e in Germania; noi abbiamo un particolare abborrimento per le divisioni; per le divergenze delle opinioni, noi amiamo l'unanimità o almeno la quasi unanimità, noi studiamo innanzi tutto di essere fratelli, di dissimulare le contese, di rendere le minoranze quasi simili alle maggioranze. Noi abbiamo marciato ad unanimità sotto Pio IX, nei tempi in cui il papato era accetto ad unanimità contro l'Austria; quando noi vogliamo una cosa si direbbe che Dio la vuole, il *no* rincrebbe, svanisce, si confonde con qualche pretesto ed anche qui in questo Parlamento potrei dirvi che procediamo unanimi, atteso che i veri nostri oppositori, i veri avversari non sono qui come sarebbero in un Parlamento inglese o francese; voi qui non vedete né cardinali, né uomini che ricordino apertamente altre forme, e poichè questa è la nostra natura, poichè noi dobbiamo progredire fratellvolmente, inoltrarci a poco a poco, diminuire i conflitti, accordare molto alle intenzioni, al tempo, alle condizioni; io do un voto di fiducia e desidero che abbiasi fede nell'attuale Governo, che sia in credito; il credito è denaro, ed io gli do il mio obolo:

In specie poi io voto col gabinetto contro l'esercizio governativo delle ferrovie e per una ragione che non è forse esattamente quella da molti prodotta.

Il dibattito fra i due sistemi della gestione governativa o privata è assolutamente interminabile e simile alle antinomie della metafisica. Difatti, ogni sistema economico è necessariamente imperfetto; se da una parte offre incontestabili benefici non gli mancano i vizi. Per quanto utile si creda l'esercizio dello Stato, gli uomini che più lo propugnano accorderanno che presenta degli inconvenienti. Or bene, date anima a questi inconvenienti, armateli, lanciateli nell'aringo, esponeteli all'aggressione di tutti i vantaggi provenienti dall'industria privata, ne conseguirà una guerra eterna simile a quelle sul migliore dei governi, sulla conciliazione dell'ordine colla libertà, o della prescienza divina col libero arbitrio, e su altri problemi discussi da oltre due mila anni ed ancora vergini.

Non domandatemi adunque se in modo assoluto io sia per l'esercizio dello Stato o per l'esercizio delle società; io non posso dare una risposta universale, io non posso vivere nello stato astratto che sarebbe dilacerato da tutte le contraddizioni escogitabili. Vi dirò anzi che intendo benissimo l'esercizio dello Stato in Prussia, nella nuova Germania da lei creata, intendo che Bismarck sancisca Sadowa e Sedan coll'unità ferroviaria; che s'opponga all'Austria tradizionalmente ostile, alla Baviera che sta di traverso tra Vienna e Berlino, agli altri Stati e morti e agonizzanti; intendo che un concetto unico, vittorioso chieda le sue conseguenze ad ogni costo e subito e in ogni ramo, intendo in una parola che l'economia politica sia serva della politica.

Ma, noi siamo in Italia, l'unificazione è finita, esausta, non abbiamo Stati armati, dinastie superstiti; dove sono i principi spodestati? non lo sapete neppure, e pare un sogno che abbiano regnato; libero adunque il campo all'industria privata, bando adunque agli innumerevoli inconvenienti della gestione governativa, e nessuno pensi a prussificare l'Italia; sia pure accolta la dottrina di Adamo Smith e valga pure per quanto possa valere. Né creda l'onore Senatore De Cesare che questa possa mai voltarsi contro le grandi compagnie; purchè siano vere

persone private e veramente libere come lo sono spesso in Inghilterra e altrove. Allora esse sono lasciate a se stesse, non hanno diritti di espropriazione, non ubbidiscono, a tariffe, non hanno privilegi; se un proprietario loro rifiuta il suo campo, la ferrovia farà un gomito; se una compagnia rivale se gli oppone parallelamente, se ne schermirà come potrà, se si rovina tanto peggio per lei, tanto meglio per il pubblico che approfitterà della compagnia rivale, questo è il sistema della libera concorrenza. In una parola, volete fare il banchiere? fatelo; volete rovinare il prossimo? rovinatelo. Ecco il sistema di Adamo Smith nella sua semplicità, e nessuno mi persuaderà mai che sia ostile alle grandi o alle piccole compagnie. In verità, io non credo che l'onorevole Depretis troverà possibile tanta libertà, e le compagnie gli parleranno e di privilegi, e di tariffe, e di sovvenzioni, e di cento cose assai governative; ma non potendosi fare il più, si faccia il meno, si faccia il bene, soprattutto non si faccia il male, non si adottino teorie economiche in contraddizione colle nostre tendenze.

E sulla via della libertà, al certo la questione ferroviaria sarà principio delle migliori soluzioni ed economiche, ed elettorali, ed amministrative, e politiche; e arriveremo al risultato di un moto che mi permetterò di dire democratico. E la democrazia, o Signori, sarà seriamente discussa in Senato, perchè vi è da molto tempo; vi è venuta col re Carlo Alberto suo fondatore, vi è rimasta col re Vittorio Emanuele, suo continuatore, vi si è svolta colle leggi di eguaglianza inaugurate dallo Statuto, vi sta colle aspirazioni tutte che ci condussero a Roma distruggendo otto governi di aristocrazia e di reazione.

La democrazia consiste nel non riconoscere diritti di nascita e di eredità; essa si fonda tutta su questa negazione ed io qui dentro non vedo che dei Senatori, vi saranno forse degli uomini ricchi di censo non certo dei Senatori di nascita, e infine voi, o Signori, siete tutti figli delle vostre opere; voi siete usciti dal popolo; voi generali, voi magistrati, voi consiglieri della Corona, voi vi vantate meritamente di essere i fondatori del Regno, voi lo avete tratto dal nulla, dunque in Senato vi è

la democrazia nel suo santo principio. (*Bene, bravo!*)

Fino ad ora questo principio fu raffrenato per la necessità di procedere ordinatamente in mezzo a numerosi nemici ed interni ed esterni, fino ad ora convenne che l'autorità prevalesse alla libertà, all'eguaglianza onde evitare le svariate insidie che ci erano tese da ogni lato, fino ad ora la democrazia si ridusse alla meravigliosa fratellanza nostra, per cui io lo riconosco, lo proclamo, il Governo italiano in massima non volle mai nè esiglierne condanne; ma adesso che animati dell'aria vitale di una nuova Europa, siamo chiamati ad altro progresso, io non dubito che il Senato saprà collaborare alla liquidazione per cui l'eredità del passato sarà trasmessa più pura ai nostri successori.

PRESIDENTE. La parola è all'onor. Conforti.

Senatore CONFORTI. Onorevoli Senatori: io non farò un discorso, ma unicamente paleserò la mia opinione.

Sino agli ultimi tempi hanno gridato tutti gli economisti, che il Governo è un cattivo produttore, un cattivo amministratore, un cattivo operaio. Ora si dice l'opposto; si dice che il Governo è il migliore operaio, il migliore amministratore, e si getta il discredito sulle società anonime, come quelle che fecero cattiva prova.

Senatore DE CESARE. Domando la parola.

Senatore CONFORTI. Inoltre si dice che il Governo non potrà mai ritrovare una Società che in modo tollerabile faccia l'esercizio delle ferrovie. Signori, questo è troppo; è lo stesso che disperare dell'Italia.

La società delle Meridionali non si formò di capitalisti italiani, di capitali italiani? quella società non rese buoni servigi al paese e non resse di fronte a grandi ostacoli che l'attraversarono?

Infatti quella società fu costretta di ricorrere al credito in tempi, in cui il credito pubblico era caduto sì basso, a cagione della guerra del 1866. Sostenere che non si possano ritrovare in Italia capitali sufficienti per intraprendere l'esercizio delle ferrovie è cosa per lo meno assurda quando in Italia un solo uomo, un patrizio ha fatto dono di venti milioni a Genova, affinchè il porto venisse ampliato.

Il Governo è sicuro di trovare una Società

che faccia gli interessi suoi e quelli d'Italia. La questione dell'esercizio delle ferrovie da parte del Governo non è una questione isolata. Essa rivela un sistema disastroso, un sistema che tende a rendere il governo oltremodo potente a danno delle pubbliche libertà e della industria privata.

Cotesto sistema è l'assorbimento completo degl'interessi particolari. Si arresterebbe il Governo nella sua via, dopo di avere avuto il monopolio delle ferrovie? no; il Governo andrebbe oltre. Abbiamo la libertà dei Comuni: i Comuni amministrano male, si direbbe, ed il Governo invece amministra bene; restringiamo la libertà de' Comuni. Abbiamo la libertà dell'insegnamento sino ad un certo punto; aboliamo questa libertà e facciamo lo Stato il solo insegnante, sotto il pretesto che lo Stato insegna meglio, e così via via. In tal guisa avremmo un panteismo governativo. Il Governo potrebbe dire come Luigi decimoquarto: Lo Stato sono io. A questo proposito io ricordo all'onorevole mio amico, Senatore De Cesare, una sentenza di un celebre scrittore, di Stuart Mill.

Perchè vi sia un buon ordinamento sociale, dice questo grande scrittore, abbisognano due garanzie, la garanzia del Governo e la garanzia contro il Governo; ora questa garanzia è impossibile allorché il Governo ha nelle mani un potere sconfinato.

Devesi lasciare la più ampia libertà in tutto ciò che può esser fatto dall'industria privata e dalle Società; questa opinione parmi in altre occasioni abbia manifestato lo stesso Senatore De Cesare, che sempre s'è dimostrato tenace della più ampia libertà delle industrie.

Senatore DE CESARE. Domando la parola per un fatto personale.

Senatore CONFORTI. Il progetto di legge sul riscatto e l'esercizio governativo delle ferrovie venne fuori come un colpo d'archibuso. La nazione non era preparata; non si era fatto nulla per preparare l'opinione pubblica, onde che la nazione ne rimase sorpresa. E si fa così nei paesi liberi? No certamente; l'abolizione della legge sui cereali in Inghilterra fu preceduta da sette anni di lavoro, da milioni di opuscoli stampati, da un'agitazione delle più straordinarie, e solo quando l'opinione pubblica fu persuasa, la legge dell'abolizione della tassa sui cereali fu proposta ed approvata dal Parlamento.

L'Inghilterra non ha voluto mai affidare allo Stato l'esercizio delle ferrovie, ma l'ha affidata all'industria privata. L'America, che ha centò undici mila chil. di strade ferrate, ha affidato al Governo l'esercizio delle ferrovie? No. La Francia, l'Austria non vollero saperne dell'esercizio governativo delle ferrovie; e noi che siamo sorti ieri, noi che non abbiamo ancora assestato le nostre finanze, noi che abbiamo il corso forzoso che ci logora, noi che abbiamo il debito galleggiante ben grave, ci dobbiamo assumere un'impresa colossale respinta dalle maggiori nazioni?

Stando le cose in questi termini, non veggo ragione per cui non si debba votare l'articolo 4 del progetto di legge, che fa obbligo al Governo di presentare entro l'anno 1877 un progetto di legge che tolga la possibilità dell'esercizio governativo.

I Ministri sono tanto occupati, hanno tanti impacci, che non possono attendere alle svariate faccende che hanno attualmente per le mani; l'amministrazione è impacciata, complicata; bisogna renderla più semplice, bisogna decentrarla, si grida da tutte le parti.

Se il Governo si prendesse il carico anche dell'amministrazione delle ferrovie, sarebbe un disastro. Voi sapete che il popolo italiano e specialmente una parte d'Italia fa tutto risalire al Governo, tutto fa dipendere dal Governo. Ora, se gli si dà l'amministrazione delle ferrovie, e quindi si pongono a sua disposizione altri quarantamila impieghi, il Governo diventerà una Provvidenza a cui si ricorre come a quella che è dispensiera di ogni maniera di favori e di vantaggi. E quale responsabilità non assume il Governo, ove avvengano disastri nelle ferrovie? Le ferite e le morti saranno a lui imputate, sarà citato innanzi ai tribunali e condannato ai danni. Quante storie s'inventeranno, quanti torti giudizi si faranno, quante querele e calunnie si spargeranno! Per lo meno si dirà ch'è inetto ed incapace.

L'on. Senatore De Cesare ha citato un passo dell'opera di Adamo Smith per dimostrare che l'esercizio delle ferrovie costituisce un monopolio, e come tale è meglio che il monopolio sia nelle mani del Governo.

Da prima, io rispondo che Adamo Smith non poteva dichiarare, che le ferrovie sono un monopolio; dappoichè quando scriveva il grande

uomo; non solo non esistevano le ferrovie, ma non ve n'era neppure il presentimento.

Ma veggiamo se le ferrovie sieno, considerate in se stesse; un monopolio. Basta definire che cosa sia il monopolio per risolvere la questione.

Monopolio, propriamente parlando è quell'industria privilegiata, la quale non ammette concorrenza. Per esempio è un monopolio la produzione del sale, la manifattura del tabacco, perchè il Governo non permette alcuna concorrenza; è un monopolio la rendita di una terra più fertile di un'altra o più vicina al mercato, è un monopolio un volume di acqua che mette in moto una macchina, è anche un monopolio, l'ingegno, per esempio, l'ingegno di Vico e di Newton.

Ora, l'impresa delle ferrovie, è forse un campo chiuso? Niente affatto; vi possono concorrere per via di azioni e di obbligazioni tutti i cittadini coi loro capitali piccoli e grandi. Una impresa a cui può concorrere tutto il paese è strano che possa dirsi un monopolio.

Bisogna considerare che al Governo debbono concedersi i poteri assolutamente indispensabili; bisogna che il Governo renda quei soli servizi che non può rendere la industria privata; bisogna che l'autorità non riesca oppressiva, bisogna infine temperare l'autorità e la libertà in guisa che si rendano conciliabili. Dove l'autorità è soverchia si offende la libertà e facilmente si trascorre all'ingiustizia ed alla tirannia.

L'articolo 4 risolve una grande questione e divide il paese in due grandi partiti; l'uno che vuole un Governo autoritario, e l'altro che vuole un Governo liberale; io sono per questo partito e voto l'articolo 4.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole De Cesare per un fatto personale; lo prego di attenersi strettamente al fatto personale.

Senatore DE CESARE. Siccome l'onorevole mio amico Senatore Conforti ha detto che mi son contraddetto . . .

Senatore CONFORTI (*interrompendo*). Non ho detto questo.

Senatore DE CESARE. Ho l'obbligo di dichiarare che sul terreno della scienza non mi sono contraddetto mai.

L'onor. Conforti confonde le cose, e non è colpa mia se le confonde. Egli dice: Lo Stato

non deve fare il fabbricante, il calzolaio, il sarto, ecc.

Mi scusi, questo da 30 anni, lo dico anch'io, ma le strade ferrate sono un servizio pubblico, eminentemente pubblico, poichè ha relazione col commercio, con l'economia, con la politica; con la finanza, con la strategica militare, in breve coi primi elementi costitutivi di un Governo.

Però codesto servizio pubblico non può esercitarsi che per mezzo di monopolio. Codesto monopolio, l'onor. mio amico Conforti, vuole che sia esercitato dai privati, a me pare invece che debba essere esercitato dal Governo, perchè il Governo è indirizzo di cosa pubblica, di bene pubblico, di elementi morali e politici; è questo il concetto che io ho del Governo.

L'on. Conforti può avere un'opinione diversa; ciascheduno si tenga la sua; gli effetti dimostreranno da qual parte stia il vero. Per ora, non cambierò la mia colla sua opinione.

Senatore CONFORTI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. La parola è all'on. Conforti per un fatto personale.

Senatore CONFORTI. Ho domandato la parola per dichiarare che io non ho detto che era in contraddizione con se stesso, l'onor. Senatore De Cesare, ma che le sue opinioni economiche mi parevano modificate. Con questo non ho inteso di recargli offesa.

PRESIDENTE. La parola è all'onor. Relatore.

Senatore DE GORI, *Relatore*. L'onorevole Senatore Finali ha fatto una preziosa e per me confortante confessione, quella cioè che alcune cose che alla prima lettura della Relazione avevano fatta in lui impressione di censura, dalle cose che ho esposte le ha trovate argomento di plausibilità. Di questa modificazione nei suoi apprezzamenti io potrei trovare una semplice spiegazione nel vecchio adagio che col parlare si arriva ad intendersi. Ma a me piace di confermare ciò che ho stampato nella Relazione, cioè che per me non si considerava che la cosa per la cosa, che l'affare come affare, che la legge nel puro e nudo suo merito di legge. Quando io sono su questo banco, io non conosco chi escogitò una legge e chi la propone.

Io non conosco che il mio dovere di cittadino e di Senatore, di critico imparziale in tutte quelle

parti nelle quali essa merita di essere posta in rilievo sia per i suoi pregi, sia per i suoi difetti. Del resto, la mia Relazione è stampata, le mie parole forse a quest'ora già lo sono, e spero che la lettura dell'una e delle altre possa assicurare l'onorevole Finali dell'unico e costante spirito che ispirava e l'una e le altre. Del resto, a me non rimane che deplorare, che l'onorevole Finali, il quale meritamente faceva parte del Gabinetto che stipulò la Convenzione di Basilea, non abbia trovato nessun nuovo e valido argomento oltre quelli da me esposti per raccomandarne al Senato l'adozione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Signori Senatori: l'onor. De Cesare cominciò le sue parole col dire che le ore sono contate; ma io m'avvedo, guardando l'orologio che mi sta di fronte, che oramai sono contati i minuti.

Io sarò dunque brevissimo; parlerò, per così esprimermi, telegraficamente; mi limiterò a rettificare alcune delle asserzioni che per combattere l'esercizio delle ferrovie affidato all'industria privata mise innanzi l'onor. De Cesare.

È verissimo ciò che disse l'on. mio amico il Senatore Ferrari, che, cioè, qualunque tesi presenta il pro e il contro anche in questo genere di questioni; uno dei più acuti e dei più profondi economisti, per quanto paradossale, scrisse precisamente un libro ed uno de' più celebrati suoi libri « Le contraddizioni economiche » precisamente per dimostrare con grandissimo vigore di logica che ogni tesi economica presenta, per così dire, altrettanto valido, altrettanto robusto il pro e il contro. Ma dico il vero, per quanto a me sembra se vi è una tesi economica in cui il pro sia poco sostenibile, è precisamente questa dell'esercizio governativo.

L'onor. Senatore De Cesare ci recò di contro dei fatti: ci disse che vi sono parecchi sistemi e sub-sistemi che vennero adottati in questo od in quell'altro Stato; ma nella sua enumerazione egli corse molto senza altrettanto stringere. Poiché quando si voglia ridurre le disquisizioni alle cifre finali, queste cifre sono molto eloquenti contro l'esercizio governativo. E invero, sta in fatto che in America si esercitano 119 mila chilometri di ferro-

via, ma non si esercitano dallo Stato, bensì da quasi un migliaio di private Società. Lo Stato di Columbia avea fatto un tentativo; si era preso per un po' il divertimento di far viaggiare gratis sulle proprie ferrovie, ed allora almeno si capisce un po' meglio l'esercizio governativo; ma ben presto il passatempo venne abbandonato.

In Europa su 110 mila chilometri, quanti ve ne sono esercitati dal governo? 18 mila: vede l'onor. De Cesare in che esigua proporzione l'esercizio governativo ha ridotte ormai le sue prove.

Vi furono invero in questo o in quello Stato degli utopisti che tentarono d'introdurre un tale sistema; vi furono in Francia come in Inghilterra; ma questi conati non ebbero effetto, e in quei paesi si può dire dei tentativi fatti in favore dell'esercizio governativo ciò che in breve spero potremo dirne noi pure in Italia:

*Hi motus animorum, atque haec certamina tanta
Pulveris exigui jactu compressa quiescent.*

Io, mentre riconosco giustissima la riserva fatta dall'onor. Senatore Lampertico, tanto giusta che era anche superflua, era sottintesa, la riserva, cioè, di venire a combattere in altra circostanza l'esercizio delle strade ferrate affidato all'industria privata, io credo però che quando saremo a quel tempo probabilmente avverrà anche qui ciò che avvenne in Inghilterra del tentativo di Tyler; l'opinione pubblica avrà fatto già piena ragione di questa improvvisa mostra che di sé ha fatto per un momento l'esercizio governativo nel nostro paese.

La stessa Germania, che mettesi innanzi come l'Achille degli argomenti in questo campo, per quanto sieno grandi i motivi politici che ivi spingono l'Impero ad assumere il servizio ferroviario, ci presenta tuttavia questa situazione di cose, che, cioè, de' 21,766 chilometri che costituiscono la rete ferroviaria di quel paese, soli 10,237 appartengono allo Stato, che ne esercita altri 2,028 presi in affitto da Società private.

Che poi l'esercizio governativo sia più costoso dell'esercizio privato, nessuno in ultima analisi lo mette in questione, poiché io ho

inteso i più autorevoli, i più sagaci e valenti fra quelli che se ne fecero propugnatori, a dover ammettere che i risultati finali delle cifre relative al costo comparativo dell'esercizio di Stato e dell'esercizio privato stanno contro di loro, e solo scesero a minute decomposizioni e distillazioni per iscongiurare l'evidenza di quei risultati finali.

L'onor. Senatore De Cesare vi diceva che nelle ferrovie del Belgio, esercitate dallo Stato, il capitale impiegato frutta il 7 per cento. Ho veduto ch'egli indicando queste cifre aveva sott'occhio un opuscolo che dev'essere una semplice pubblicazione di occasione più che altro. Ma in realtà, consultando i dati che nel *Moniteur des intérêts matériels* veggonsi raccolti in una serie di articoli, da un distintissimo economista, il Laveley, l'on. De Cesare rileverà come le predette ferrovie dello Stato fruttino invece poco più del 3 per 100; rileverà come quanto alle ferrovie che passarono dallo Stato alle Società, esse, finchè erano in mano alle Società, rendevano annualmente 6,560,000 lire, e quando passarono allo Stato resero invece 3,800,000 lire soltanto, e ciò sebbene il movimento industriale fosse accresciuto e il carbon fossile fosse diminuito di prezzo.

Questi dunque sono i risultati delle industrie esercitate dal Governo.

Del resto l'onor. Finali, il quale presiedette una utilissima Commissione d'inchiesta sulle industrie italiane, ricorderà certamente come il Cottrau e altri distinti industriali dichiararono innanzi alla Commissione d'inchiesta, che quando essi prendono delle commissioni dal Governo, fanno pagare allo Stato le loro merci e le loro opere più care che ai privati e alle Società, più care fino del 39 0/0, e senza guadagnare un soldo di più; chè l'aumento viene assorbito dalle lungaggini e formalità relative alla cauzione e sua restituzione, alle liquidazioni, collaudazioni, ritardi di pagamento e simili: questo, ripeto, fu solennemente dichiarato dai più distinti industriali italiani in quella solenne occasione della Commissione di inchiesta industriale.

L'onorevole Senatore De Cesare ebbe a dire che secondo gli alti dettami dell'economia politica l'esercizio delle ferrovie deve essere affidato al Governo perchè questo esercizio è un monopolio.

Ebbene, l'economia politica non è una scienza arcana, e senza essere economisti di professione, qualche libro d'economia tutti l'abbiamo letto, non foss'altro quando andavamo a scuola.

Ora, fra i più insigni maestri di questa scienza, l'onorevole De Cesare ammetterà certo esservi Michele Chevalier. Ora, l'onorevole De Cesare saprà che il Chevalier nel suo corso d'economia politica ha scritto quasi un volume su questa questione....

Senatore DE CESARE. Domando la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... ed ha stabilito che la costruzione e l'esercizio delle ferrovie non è, e non può essere un monopolio; soltanto, contro l'opinione allora prevalente in Francia come in Inghilterra, sostenne che il Governo vi ha e vi deve avere una legittima ingerenza, e su questo siamo perfettamente d'accordo.

Si fa dunque quando si parla di monopolio una confusione di parole che produce una confusione d'idee. Infatti, i nostri oppositori confondono il monopolio col servizio pubblico. Appunto per questo carattere di servizio pubblico che pur hanno le ferrovie, noi ammettiamo essere necessaria l'ingerenza governativa; ma questa ingerenza governativa vi è già fra noi, mentre la legge sui lavori pubblici del 1865, questa ingerenza l'ha stabilita, regolata, sancita in un modo molto provvido e molto severo.

Questa ingerenza risponde al carattere di servizio pubblico che hanno le ferrovie; ma dall'altra parte resta ad esse l'altro carattere d'industria privata e d'industria vastissima ed importantissima, e questa industria è quella che deve essere abbandonata alla libertà perchè in questa materia la libertà sa fare molto meglio di quello che non possa fare la burocrazia.

Da ultimo riguardo alle facoltà che dà al Governo l'articolo 4 si dice: come farete? Faremo quello che hanno fatto tutti gli altri paesi in cui non havvi l'esercizio governativo delle ferrovie, e per quanto ho detto, saremo in buona compagnia.

Io finisco col rallegrarmi che l'onorevole Relatore della Commissione ci abbia avvalorato a battere quella via in cui ci ha confortato di persistere anche l'altro ramo del Parlamento, dicendo appunto nella sua Relazione: « Noi si vuole a tutti gli effetti, e sotto tutte le forme quella libertà che ha principio nella iniziativa individuale ed ha per fine la responsabilità

delle proprie azioni. » Siffatto programma di discentramento, io amo di riconoscerlo, questo stesso Senato lo ha, per così dire, inculcato al Paese; il Paese non dimentica che furono due illustri Senatori, l'on. di San Martino e l'on. Jacini, che innanzi all'Italia hanno esplicito, propugnato, promosso questo programma, ed io spero che questo programma il Senato vorrà oggi solennemente confermarlo votando l'art. 4.

(*Segni di approvazione.*)

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Senatore De Cesare.

Senatore DE CESARE. Ho chiesto la parola per fare una dichiarazione; e ciò in risposta all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

Io presi le cifre del Belgio dal Simens, dal Ridder; quelle della Francia dal Woloski e da Maurizio Bloke. L'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici se piglia la media che sogliono fare gli statistici, senza dubbio le ferrovie del Belgio daranno il 5 0/0; ma le ferrovie del Belgio sono state costruite parte dalle società, parte dallo Stato, però sono esercitate tutte dallo Stato; cosicchè l'esercizio generale frutta il 10 0/0; ma alla Stato spetta il 6 91 0/0, e alle società il 3 e 09 0/0. Ho voluto così chiarire il dubbio del signor Ministro dei Lavori Pubblici, e così si spiega pure quello che concerne le ferrovie alemanne. La Germania ha quasi tutte le grandi linee di ferrovia di proprio conto, soprattutto se si pone mente a quelle dell'Alsazia, venute in suo possesso.

Oltracciò, giova tener d'occhio quello che accade oggi in Alemagna, ove l'indirizzo governativo giustifica sempre più il servizio pubblico delle strade ferrate.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola la discussione generale s'intenderà chiusa e si passerà alla discussione degli articoli.

Rileggo l'articolo 1.

Sono approvate:

a) La convenzione (Allegato I) stipulata a Basilea il 17 novembre 1875, tra il Governo italiano e la società delle strade ferrate del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia, pel riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, colle modificazioni apportate dall'altra Convenzione (Allegato II), stipulata il 25 febbraio 1876, fra il Governo italiano e la predetta società.

b) La convenzione addizionale (Allegato III) stipulata a Roma il 17 giugno 1876, tra il Go-

verno italiano e la società medesima per l'esercizio ferroviario della rete dell'Alta Italia dopo il riscatto.

Interrogo il Senato se intende dispensarmi dal dar nuova lettura degli allegati ai quali si riferiscono questi articoli.

Voci. Sì, sì.

PRESIDENTE. Essendone dispensato, se nessuno domanda la parola su questo articolo, lo pongo ai voti.

Chi approva l'articolo 1° cogli annessivi allegati, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intiera esecuzione al trattato (Allegato IV) fra l'Italia e l'Impero Austro-Ungarico, firmato a Vienna il 29 febbraio 1876, in conseguenza delle disposizioni contenute nell'articolo 12 del trattato di pace tra l'Italia e l'Austria, del 3 ottobre 1866.

Se nessuno chiede la parola su questo articolo, lo pongo ai voti coll'allegato che gli si riferisce.

Chi la approva, voglia sorgere.

(Approvato.)

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nel Gran Libro del Debito Pubblico, tanta rendita 5 per cento, quanta occorre a formare la somma capitale, che in forza delle Convenzioni di cui all'articolo 1 gli è necessaria per eseguire i pagamenti da farsi a sua scelta in danaro o con rimessione di titoli di rendita.

Se nessuno chiede la parola su questo articolo, lo pongo ai voti.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

Art. 4. Il Governo del Re dovrà presentare nella prossima sessione legislativa, e in ogni modo entro l'anno 1877, un progetto di legge per la concessione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato alla industria privata.

Senatore CANNIZZARO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su questo articolo è iscritto per primo il Senatore Pantaleoni, cui do la parola.

Senatore PANTALEONI. Iscritto da quindici giorni su quest'articolo non mi varrò della parola per fare un discorso, perchè al punto cui siamo

giunti non credo siane più il caso; me ne varrò per altro per fare alcune dichiarazioni. La prima si è questa che l'articolo 4. non mi è parso mai che venisse in quest'aula o per meglio dire, ho sempre sperato che non sarebbe mai venuto in discussione in quest'aula. L'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale ha già osservato che la materia che si contiene in questo articolo dovèva piuttosto formar l'oggetto d'un ordine del giorno, che non d'una disposizione di legge. L'onorevole Senatore Cadorna ha sostenuto che quest'articolo doveva interamente separarsi dalla legge e formar base, se lo si credeva, d'un altro disegno di legge. Ma io vado più oltre ancora. Io non credo che le massime generiche debbano formar mai parte delle discussioni del Parlamento. Coll'art. 4. che cosa ci si chiede? Ci si chiede che noi impegniamo fin d'ora il Governo del Re a presentare nella prossima sessione legislativa un certo disegno di legge informato a certi principî, i quali sono in questo momento i più contestati non che in Italia ma, in tutta Europa. Or dunque è evidente che ci si domanda una decisione *d'una massima astratta e generica*, nonchè una deliberazione sovra disposizioni future, che si devono adattare a questa massima. Senza dunque entrare nel merito della discussione, mi permetta il Senato che io legga l'articolo 46 del Regolamento, il quale così dice: « Non può mettersi in deliberazione una massima generica ed astratta, come norma di disposizione da formularsi. » Di fronte a quest'articolo noi non possiamo entrare nella discussione di questa massima. (*Umori*)

Io non posso immaginare che votandosi tale articolo non s'intendesse di prendere un *serio impegno* per l'avvenire. Sarebbe disdicevole e poco onesto il supporlo. E se trattasi di serio impegno io non so come potessi assolutamente contrarlo in genere dei progetti dei quali non mi si danno i termini esatti, non mi si definiscono i particolari. Infatti tutti sanno che in astratto non si può dire che valga meglio un sistema che un altro per l'esercizio delle ferrovie non è che alla pratica che noi possiamo deciderci, secondo i tempi, secondo i modi, secondo le condizioni, e questo lo hanno sostenuto tutti in questa Camera, anche se non erro l'onorevole Ministro.

Trattandosi pertanto di obbligazione seria

sarebbe illogico, sarebbe anche illegale che noi fin d'ora ci legassimo senza certi dati le mani ad una futura decisione quando si potrebbe poi trovare che al fatto, quella non corrispondesse nè al bene del paese, nè ai dettati di nostra coscienza.

Quindi io dichiaro che voterò la legge perchè la desidero; perchè sono ad essa legge favorevole, ma votandola dichiaro che quando accadrà la circostanza non mi tengo in alcun modo legato dalle massime che si annettono a quest'articolo 4. E qui io avrei finito se alcune parole dell'onor. Presidente del Consiglio non mi aggiungessero l'obbligo di fare un'altra dichiarazione.

Se ho ben compreso le sue parole mi è parso che in risposta all'onor. Senatore Cadorna, Egli abbia detto che era dovere del Ministero, prima di presentare una legge di prenderne l'indirizzo dai Corpi legislativi.

Io confesso, Signori, che per quanto io abbia conoscenza del Governo costituzionale, mi troverei precisamente al polo opposto dei principî che professa in questo caso il Ministero.

È secondo me, il potere esecutivo che debbe proporre i progetti di legge e li propone sotto la sua responsabilità; sono i Consigli Legislativi i quali ne giudicano secondo che a loro pare e sempre al caso pratico, ma se l'iniziativa, se l'indirizzo dei progetti di legge dovesse averlo i Corpi legislativi, secondo me sarebbe invertito l'ordine del regime costituzionale e la responsabilità ricadrebbe sui corpi legislativi invece che sul Ministero.

Può essere che io abbia male compreso le parole del Ministero.

Ho voluto però fare questa dichiarazione perchè non trovo mai che in qualsiasi assemblea costituzionale l'indirizzo governativo parta dai corpi legislativi. Non vi ebbe che un'Assemblea che il fece; la Convenzione Nazionale dalla quale noi non dobbiamo nè, vogliamo prendere esempio.

Ripeto adunque voterò la legge.

Quanto all'articolo 4. non intendo vincolarmi, e credo che non fosse neppure discutibile secondo il regolamento del Senato.

Senatore PEPOLI G. Domando al Senato cinque soli minuti, onde potere rivolgere una preghiera agli onorevoli Ministri di Grazia e Giustizia, e di Agricoltura, Industria e Commercio.

Se mi è lecito prender norma dalle dichiarazioni fatte dagli onorevoli Senatori che hanno fin qui favellato, posso argomentare che anche in questo recinto l'articolo quarto del presente progetto di legge sarà votato a grande maggioranza, e quindi l'esercizio delle nostre ferrovie sarà affidato all'industria privata.

Egli è in questa previsione che io credo sia opportuno, utile, creare un ambiente in cui il principio di associazione possa in Italia svolgersi sicuramente ed efficacemente.

Oggi questo ambiente può dirsi veramente che esista?

Se noi volgiamo intorno lo sguardo vediamo il nostro paese coperto economicamente di rovine, e niuno potrà negare ragionevolmente la mala prova che in Italia han fin qui fatto per la maggior parte le società anonime, niuno vorrà negare che il principio d'associazione non abbia in questi ultimi tempi ricevute gravi e dolorose ferite.

Quale è, o Signori, la principale ragione di queste tristi condizioni di cose? La mancanza di una buona legge che tuteli la sicurezza del capitale. A me sembra quindi necessario che questa legge sia votata prima che si costituiscono quelle società anonime a cui verrà affidato l'esercizio delle ferrovie, e che avranno così gran parte nell'avvenire economico d'Italia.

Colla legge attuale non si otterrà mai che i capitali seri concorrano all'opera da noi desiderata.

Per disperdere le ultime speranze degli avversari dell'articolo quarto è necessario che sia, all'aprirsi della nuova sessione, presentata dal Gabinetto una legge che provvegga allo svolgimento libero, onesto, efficace del principio di associazione.

Questa è la modesta preghiera che io rivolgo agli onorevoli Ministri.

PRESIDENTE. La parola è al Senatore Cannizzaro.

Senatore CANNIZZARO. Io voto l'articolo 4. di buon animo, lo voto perchè credo che nello stato attuale della pubblica opinione il tentativo di affidare l'esercizio ferroviario ad una società debba essere fatto per esperienza, ma non perchè creda che il tentativo riuscirà. Io credo invece votando l'articolo 4, che i tentativi che saranno fatti per dargli esecuzione non faranno altro che preparare la pubblica

opinione in favore dell'esercizio governativo, ed in questo senso io voto anche l'articolo 4, perchè preferisco che l'opinione pubblica sia illuminata e convinta col metodo sperimentale.

MINISTRO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO. Posso rispondere all'onorevole Pepoli, assicurandolo che la mia opinione è pressochè simile alla sua, relativamente agli inconvenienti che attualmente si lamentano, e posso parimenti assicurarlo che è divisamento mio e di tutto il Gabinetto, a cui mi onoro di appartenere, di portare innanzi a voi il progetto che pende alla Camera dei Deputati.

Avremmo potuto farlo anche prima, se avessimo potuto lusingarci di portarlo in porto in questo scorcio di sessione, e che non nascessero maggiori imbarazzi di quelli che ci travagliano.

Senatore LAMPERTICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore LAMPERTICO. L'onorevole Senatore Pepoli ha detto che quest'articolo è tanto vitale che gli manca ancora perfino l'ambiente. L'onorevole Cannizzaro ha detto che quest'articolo è nato, ma per morire domani, anzi per mostrare che non ha altra attitudine che di morire. Quindi mi pare che votare o no questo articolo diventa del tutto indifferente. (*ilarità.*) Io però in questo stato di indifferenza, voto contro l'articolo.

Senatore CADORNA C. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CADORNA C. Non ho preso parte alla discussione di merito e non intendo farlo ora.

Desidero soltanto di dichiarare il mio voto sull'art. 4 che sarà favorevole, e ne dirò il motivo.

Nelle circostanze in cui mi trovo, io non potrei accettare, come è, l'art. 4. Non lo posso accettare, non già perchè sia assolutamente avverso all'esercizio per parte di Società private, ma perchè credo che il modo con cui è risolta la questione non sia accettabile.

Ma, non potendo accettare questo articolo, non posso neppure votare contro il medesimo perchè, se il Senato si trovasse in maggioranza per votare contro l'articolo 4, la legge andrebbe a monte.

Non posso domandare la separazione di questo articolo perchè la legge andrebbe parimenti a monte.

Non voglio astenermi, perchè non è nelle mie abitudini di scaricarmi della mia parte di responsabilità, negando l'espressione del mio parere nelle questioni che si presentano alla discussione, e credo che ciò si possa fare, soltanto quando è dovere per ragioni personali.

In mezzo a tutte queste impossibilità mi sono domandato come dovrei fare per dare un voto sull'art. 4, e mi sono determinato di votare in favore del medesimo, dichiarando però che questo articolo è contrario alla mia opinione, e che lo voto unicamente, onde la legge intera non vada a monte.

Da ciò ognuno può vedere qual sia la nostra libertà di votare quando vi sono soggetti diversi in una stessa legge.

Senatore DE LUCA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DE LUCA. Io voto la legge e l'articolo 4, però onde non si intenda che io disapprovo l'esercizio dello Stato e non quello delle Società private, mi riservo piena ed ampia libertà di voto nel giorno in cui il Ministero presenterà la legge sull'esercizio delle ferrovie.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Ministro delle Finanze.

MINISTRO DELLE FINANZE. Non piglierò che pochissimi minuti, perchè mi parrebbe di essere veramente poco riverente verso il Senato, se gli facessi perdere il suo tempo.

L'onorevole Pantaleoni ha cominciato con una dichiarazione singolare.

Egli ha detto che si era fatto iscrivere contro questo articolo 4...

Senatore PANTALEONI. Non contro, sopra.

MINISTRO DELLE FINANZE... da quindici giorni, e siccome l'articolo 4 non ha che dodici giorni di vita, fra di me ho concluso che l'onorevole Pantaleoni conoscesse il progetto non nato, perchè nacque il giorno 17.

Senatore PANTALEONI. Domando la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Parli pure.

PRESIDENTE. L'onorevole Senatore Pantaleoni ha la parola.

Senatore PANTALEONI. Io aveva scritto all'onorevole nostro Presidente che, se l'articolo 4 fosse stato approvato dalla Camera dei Depu-

tati e ne fosse portata in Senato la discussione, io lo pregava a tenermi come iscritto sopra questo articolo.

MINISTRO DELLE FINANZE. Allora sarà una inesattezza cronologica; invece di otto o nove giorni, ha detto quindici giorni, così per amplificazione rettorica.

Ma veniamo al merito della questione, che consiste tutta nella forma di quest'articolo 4, che si giudica contraria all'articolo 46 del regolamento del Senato, che esclude le proposte di principi generici, e che si giudica anche contenere una disposizione a un dipresso inutile.

Prima di tutto io non credo che questo articolo sia contrario, nè nella sostanza, nè nella forma, a quanto si è praticato nella nostra legislazione. Per citare un esempio vicino, io ho qui sotto gli occhi una disposizione che mi sembra analoga.

L'articolo 29 della legge sulla circolazione cartacea, che è del 30 aprile 1874, e che ha poco più di due anni di vita, e che quindi è ancora di fresca data, dice: « Entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, il Governo del Re dovrà presentare alla Camera una Relazione sulla circolazione cartacea coi provvedimenti atti a raggiungere lo scopo dell'estinzione del corso forzoso. »

Senatore PANTALEONI. - Così sta bene.

MINISTRO DELLE FINANZE. Mi pare che sia discretamente generica questa disposizione anzi molto più generica di quella che si contiene nell'art. 4, ma nella nostra legislazione ce ne abbiamo di questi esempi moltissimi, onorevole Senatore Pantaleoni.

Ne citerò ancora un altro e che riguarda un argomento gravissimo, quello sulla perequazione fondiaria. Anche là c'è un articolo il quale dice: « dentro il mese di febbraio del 1867 il Governo presenterà il progetto di legge per la perequazione delle imposte fondiarie in tutto il Regno. »

Io non potrei portare l'esempio di una disposizione simile già inserita nel progetto di legge presentato alla Camera dei Deputati, dall'altra amministrazione, e che si esprime in modo anche più generico poichè dice: « entro il termine di 2 anni sarà presentato al Parlamento un progetto di legge sull'ordinamento definitivo, sulla sistemazione delle strade ferrate generali dello Stato » colle quali parole

non è indicato nemmeno in che senso dovesse esser fatta questa sistemazione definitiva.

Questo metodo incontra forse la simpatia dell'onor. Pantaleoni, mentre manifesta la sua antipatia sulle formole presentate da noi. Io dico che in quest'articolo c'è un precetto pel potere esecutivo, senza che questi sia venuto a provocarlo dal Parlamento. Il potere esecutivo è un corpo morale che vive indipendentemente dalle persone dei Ministri e colla legge gli può essere imposto un obbligo come a tutti gli altri corpi morali, onorevole Pantaleoni.

Si ritenga dunque che trattasi di un precetto al potere esecutivo, il quale non è venuto a chiedere al Parlamento un indirizzo in un dato ramo d'amministrazione, ma è venuto egli stesso a proporlo; e non so quindi cosa ci si possa trovare che sia contrario al buon andamento, e alle buone regole parlamentari in questa proposta.

D'altra parte; come si doveva risolvere questa questione? Io capisco gli onorevoli Senatori che si riservano pienissima libertà di voto sul progetto di legge che deve essere poi presentato dal Ministero sull'esercizio delle strade ferrate affidato all'industria privata, cioè sui contratti che è impegnato di presentare alla sanzione del Parlamento; ma questa riserva, mi si permetta dirlo, è inutile; ciò mi sia lecito di dirlo senza offesa di nessuno.

L'onorevole Cannizzaro vuole invece fare la prova *ab absurdo*: padronissimo di pensarla così. Egli spera che nei conati che saranno fatti dal Governo per riescire a questi contratti per l'esercizio fatto da Società industriali delle ferrovie riscattate, non debba riuscire; e confortato da questa sua speranza egli desidera l'esperimento, che riuscirà all'esercizio governativo pel quale egli inclina.

Io dico, è liberissimo l'onorevole Cannizzaro nella sua opinione; io la rispetto quantunque debbo crederla infondata; e trovo poi questa sua maniera di pensare molto più ragionevole di quella di coloro che a dirittura fecero sentire ai capitalisti che si guardino bene dall'accostarsi alle proposte del Governo italiano e dal credere possibile il sistema delle concessioni all'industria privata dell'esercizio delle ferrovie, perocchè non potrà mai prevalere.

E questa opinione in tal modo manifestata a che cosa equivale, o Signori? Equi-

vale a dire: quantunque la volontà del Parlamento non possa dubitarsi dovere essere pel sistema proposto dal Governo con l'articolo 4, cioè per il sistema che affida l'esercizio delle ferrovie dello Stato all'industria privata, noi dichiariamo fin d'ora che cercheremo con tutti i modi d'impedire che il Governo possa riescire. Queste opinioni sono per lo meno poco patriottiche. Credo di essere generoso battezzandole con questo nome.

Del resto tutta questa questione che è nata dopo la convenzione di Basilea, si riassume in due punti. Ci è un contratto, il riscatto delle ferrovie di tutto lo Stato. Il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, quello delle Romane e quello delle Meridionali e con questi 3 contratti riuniti in un solo concetto, si riusciva ad un esercizio prima provvisorio, poi definitivo nelle mani dello Stato.

Avverso all'esercizio affidato allo Stato, il Governo ha separato i diversi contratti. Ha preso ad esame la sola convenzione di Basilea nella quale era veramente impegnato il Governo, essendo sancita col trattato di Vienna e lo ha separato dagli altri. Cercò di migliorare quel contratto e di rimuovere quello che egli credeva un pericolo cioè l'esercizio governativo.

Ci è riuscito e credo anche migliorando notevolmente la convenzione di Basilea, per quanto alcuni hanno creduto che i milioni non fossero più milioni, e che si fossero per un miracolo stranissimo convertiti in gocce di sciroppo di cattivo gusto.

Ma i milioni sono e saranno sempre milioni; e in un paese dove ci sono tante spese da fare in tutti i rami dell'Amministrazione compreso la pubblica istruzione, e qui Cannizzaro dovrebbe essere in qualche parte grato all'attuale gabinetto che ha dimostrato di essere disposto a fornirli di tutti i mezzi necessari al suo incremento, in un paese, dico, dove ci sono tanti bisogni, e dove i contribuenti sono tanto aggravati, non bisogna essere tanto severi verso il Gabinetto che ha potuto concludere l'atto addizionale. Ha fatto il suo dovere e niente più, lo capisco; e il Governo non deve menare gran vanto. Ma pure non si può negare che avendo separato questi contratti, ha migliorato le condizioni della convenzione di Basilea. Però per se solo, il riscatto non era l'affare più importante. A nessuno poteva venire in mente il

dubbio che non fosse buona cosa il riscattare le ferrovie possedute da una sola compagnia nella valle pel Po, e il far cessare uno Stato di cose anormale per la stessa struttura geografica del nostro paese.

E mentre in tutti gli altri Stati, nella Capitale si concentrano le varie reti ferroviarie, noi abbiamo intorno a Roma, le linee di una sola Società: nell'Italia meridionale un'altra Società, e nell'alta Italia tutti gli sbocchi dell'Alpi, Genova, Milano, Torino e Venezia, i due mari, sono in mano di una sola compagnia. Questo stato di cose a nessuno poteva piacere, il riscatto è utile evidentemente al paese, e non è il caso di guardare qualche milione di più o di meno.

La questione principale che è l'altro punto della Convenzione di Basilea, sta nell'esercizio.

Ora, era impossibile che questa legge fosse approvata, senza che il Governo ponesse nella legge una disposizione che rendesse chiarissimo il suo pensiero circa questa questione.

E questa disposizione sta nell'articolo 4, il quale doveva esser messo nella legge anche perchè bisognava che i capitalisti ed il Governo avessero la via tracciata, ma tracciata chiaramente e non dal solo legislatore come desiderava l'onorevole Pantaleoni, ma dal legislatore sopra proposta del Ministero. Ciò era una necessità per il Governo, e per sè e per avere anche un affidamento sicuro per chi doveva concorrere a formar la società. Il Governo si è trovato nella necessità di inserire nella legge la clausola dell'esercizio privato, ed essendo questa pienamente conforme alla tradizione della nostra legislazione, conforme alle buone regole costituzionali, io spero che troverà l'approvazione del Senato.

Senatore PANTALEONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PANTALEONI. Mi rincresce di dover rispondere una parola all'onorevole Ministro. Egli ha citato un atto passato in quest'Aula e che sarebbe contrario al disposto dell'art. 46. Potrei rispondergli che l'addurre un inconveniente non è un buon argomento, ma gli dirò invece che quell'esempio non è veramente contro il senso dell'art. 46, nè è questo il senso in che io dichiarai che non avrei potuto discutere l'articolo 4. Infatti l'articolo 4 dice non solo che il Governo presenterà una legge, e ciò

sta bene; ma aggiunge che *quel disegno di legge sarà informato a tali e tali altri principi*, ossia chiede un voto di una massima, di un sistema in genere. Ora, è questo che io credo che non si possa fare coll'articolo 46 del nostro Regolamento.

Voci. Ai voti, ai voti.

Senatore RASPONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore RASPONI. Mi trovo nella necessità di fare una dichiarazione, e bisogna che questa necessità sia bene impellente, perchè io vinca l'emozione che provo nel prendere per la prima volta la parola in questa eminente Assemblea.

Come appare dalla relazione dell'onor. mio amico il Senatore De Gori, la Commissione è stata unanime nell'approvare questo progetto di legge, o per meglio dire ha riconosciuto la necessità imposta dal tempo, e per parte mia dirò anche dalla politica di accettare questa legge, che io, come dichiarai nella Commissione, voto senza entusiasmo; ma pur la voto, ripeto, perchè è necessità ineluttabile. Dalle parole tanto scritte, quanto pronunziate dall'onorevole De Gori, appare altresì chiaramente che una minoranza si è costituita in seno alla Commissione; or bene, io tengo a dichiarare che questa minoranza si è precisamente affermata in ordine a questo articolo 4.

Io appartengo con l'onor. De Gori al numero di coloro i quali pensano che lo Stato non debba essere accentratore e manipolatore, a coloro insomma, i quali vogliono che l'esercizio delle ferrovie sia dato all'industria privata. E con questo intendo ancora di rispondere ad una affermazione dell'onorevole mio amico Finali, il quale ha creduto di dovere attribuire al solo onor. De Gori l'opinione che egli ha espresso in nome della minoranza della Commissione.

Ciò detto io non ho che ad associarmi interamente agli apprezzamenti ed alle conclusioni fatti dall'on. Senatore De Gori.

Senatore BERETTA. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è all'onor. Senatore Beretta.

Senatore BERETTA. L'onorev. preopinante ha accennato ad un dissenso in seno alla Commissione nell'esame di questo progetto di legge; la Commissione infatti si è divisa in merito all'art. 4, ma non è già che nella Commissione

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1876

si sia dichiarato di opporsi all' articolo medesimo, anzi la Commissione fu unanime nel dichiarare che l' art. 4 deve essere votato. La divergenza si manifestò solamente nella forza da attribuirsi a quest' art. 4; i membri della minoranza accennavano che con detto articolo restava deciso il principio che l' esercizio delle ferrovie dovesse essere affidato all' industria privata; la maggioranza invece intendeva che con quest' articolo non si giudica fin d' ora la questione dell' esercizio governativo, o dell' esercizio dell' industria privata, ma si rimette ad una legge che si farà.

Tolto questo principio, la Commissione, come dissi, fu unanime ad ammettere che si dovesse votare quest' articolo, ma colle debite riserve del principio, il quale verrà discusso definitivamente, quando il relativo progetto di legge verrà presentato.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Siccome io sono d' avviso che gli equivoci non giovano a nessuno, così è bene che io dichiaro al Senato, il senso preciso che il Governo dà a quest' articolo. Con esso il Governo intende che resti decisa la questione fra la preferenza dell' esercizio affidato allo Stato, e la preferenza dell' esercizio da affidarsi all' industria privata, per cui chi voterà l' art. 4 il Governo ritiene che voti per la preferenza dell' esercizio da affidarsi all' industria privata anzichè allo Stato.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Io credo che in questa discussione sia nato un equivoco. Noi fummo tutti d' accordo nella Commissione nell' accettare l' art. 4, ed accettandolo, l' accettiamo come è scritto. Forse in alcuno di noi potrà esservi maggiore o minore persuasione che s' arrivi ad applicare quest' art. 4 e che, si trovino queste Società entro i due anni, ma ciò non toglie che la Commissione fu unanime nel dare voto favorevole all' art. 4.

Il dissenso sorto nella Commissione e pel quale si formò una minoranza nella medesima, non ebbe origine dall' art. 4. in se stesso, come parmi abbia accennato l' onor. Senatore Rasponi, ma si bene fu causato dalla Relazione dell' onorevole mio amico Senatore De Gori. La dichiarazione letta al principio della seduta dal-

l' onorevolissimo nostro Presidente tendeva appunto a fissare i limiti di questo dissenso ed a stabilire che la minoranza erasi formata nel valutare i calcoli e gli apprezzamenti della Relazione; mentre rispetto all' art. 4. si era tutti d' accordo nell' accettarlo. Queste mie dichiarazioni credo avranno dissipato ogni equivoco.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io non faccio che riconfermare dinnanzi al Senato l' interpretazione che il Governo dà a questo articolo, vale a dire che, votandolo, si intende che la preferenza per l' esercizio delle ferrovie si debba dare all' industria privata.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni, rileggo l' art. 4. per porlo ai voti.

Il Governo del Re dovrà presentare nella prossima Sessione legislativa, e in ogni modo entro l' anno 1877, un progetto di legge per la concessione dell' esercizio delle ferrovie dello Stato alla industria privata.

Chi l' approva, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Art. 5.

La presente legge avrà effetto dopo che le Convenzioni con essa approvate sieno divenute obbligatorie per tutte le parti.

Se nessuno domanda la parola su questo articolo, lo pongo ai voti.

Chi l' approva, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Si passerà ora alla votazione a squittinio segreto.

Si procede perciò all' appello nominale.

(Il Senatore, Segretario, di Fiano fa l' appello nominale.)

PRESIDENTE. Risultato della votazione:

Convenzione di Basilea sul riscatto delle ferrovie dell' Alta Italia.

Votanti	118
Favorevoli	113
Contrari.	5

(Il Senato approva.)

Domani si terrà seduta pubblica alle 2 precise per la continuazione dell' ordine del giorno.

La seduta è sciolta (ore 6 1/2).