L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

SCIENZA ECONOMICA, FINANZA, COMMERCIO, BANCHI, FERROVIE, INTERESSI PRIVATI

Anno III – Vol. V | Domenica 26 marzo 1876 | N. 99

SOCIETÀ ADAMO SMITH

Terza conferenza pubblica intorno al riscatto e all' esercizio delle strade ferrate tenuta in Firenze il 12 Marzo 1876.

Tiene la presidenza il commendatore Tommaso Corsi.

La seduta è aperta alle 12 30 pomeridiane.

Corsi. — Nell' aprire la seduta, debbo permettermi un' avvertenza agli egregi oratori che prenderanno la parola, cioè che fu stabilito nel programma, di non trattare una questione politica, ma scientifica e pratica coerentemente all'indole della nostra Società. Spero che tutti gli oratori si uniformeranno a questa regola, ed è in questo concetto che apro la discussione. L'onorev. Ferrara fece sentire la convenienza di attenerci al programma formulato. Ho vari oratori iscritti, il primo sarebbe il sig. Carpi; lo prego a dirmi, se intende di trattare tutto il programma o soltanto una parte.

Carpi. — Intendo di rispondere ad alcune osservazioni fatte domenica passata e poi parlare sul riscatto.

Corsi. — La prego di attenersi al programma. Ha la parola.

Carpi. — Io ho domandata la parola per un fatto personale, per rispondere agli onorevoli miei avversari, e per discorrere sul riscatto.

Convengo coll' onorevole Presidente che in questa serena atmosfera della scienza non debba entrare la politica che talvolta abbuja le più elette intelligenze.

Dopo avere udito alcuni splendidi discorsi nelle due adunanze della scorsa settimana mi convinsi maggiormente essere io in quest'illustre Accademia un moscerino a fronte di elefanti. Egli è perciò che l'onorevole Boselli bene si apponeva coll'accennare essere egli come Orazio solo contro Toscana tutta, avvegnachè io non mi riconosca la lena da fargli le veci di aiutante di campo.

In massima però sono secolui d' accordo, divergendo dalle di lui opinioni in cose di lievissima importanza.

Sono però lieto, di avere rinvenuto in lui un eloquente difensore di principj, che io propugno da un quarto di secolo nell'interesse delle classi lavoratrici, e delle vittime della civiltà e del progresso moderno; principj che, la Dio mercè, ora tendono a prevalere giudiziosamente, nell'ordine dei fatti, in tutta Europa, non esclusa l' Inghilterra.

Ora vengo al fatto personale.

L' onorevole Cini fece nel suo discorso delle allusioni che mi recarono non poco rammarico.

Come ho avvertito sino dall'esordire in questa illustre Accademia io non sono un oratore, ho la parola difficilissima, e non fui educato all' arte del foro, e della cattedra. Quindi è che sovente mi accade di essere oltremisura ruvido e severo. Ma io non intesi e non intendo di venir meno ai dovuti riguardi ed al rispetto verso gl'individui, come verso i sodalizi.

Tutti sanno come io abbia sempre biasimato il mal vezzo degli italiani di essere invidiosi, e di far opera di demolire ogni uomo che emerga per ingegno, per sapere, per virtù, e per ricchezze bene acquisite. Non fui meno inesorabile, e lo scrissi in una lettera pubblicata in uno dei grandi giornali di quest'Atene d' Italia, verso quegli illustri e potenti ingegni che quando non si accordano nelle questioni politiche o scientifiche, si rimandano a vicenda degli epigrammi senza rammentare coll' Abate Cesari « *che le ingiurie sono le gruccie degli argomenti zoppi* ».

Io parlava delle Compagnie future le quali rinsavite dall'esperienza del passato, pretenderebbero condizioni tali da far cadere sullo Stato, tutte le eventualità contrarie, ed a loro beneficio tutte le favorevoli.

Tutt'altro che io abbia detto, od inteso dire, che le Compagnie ferroviarie fossere vampiri divoratori della pubblica fortuna, perchè anzi esse furono per lo passato più sventurate di Saturno, divorando in gran parte se stesse.

Dirò di più all'on Cini. *Chauviniste* tenace come fui sempre per il ben dell' Italia nostra, feci plauso in pubblico scritto quando sorse la Compagnia esclusivamente italiana per la costruzione delle ferrovie Meridionali, senza conoscerne affatto il coraggioso fondatore; senza cui, tutte le ferrovie italiane sarebbero state infeudate agli stranieri, cosa che per buona

ventura, questa volta, ci obbliga al riscatto di quella dell' Alta Italia.

Eppure quell'uomo ebbe a provare acerbi dolori per la rabbiosa indole, e la voluttà di noi italiani di addentarci a vicenda. Così pare che ora mai ripugni alle parlamentari giostre un illustre uomo di Stato, dotato di molto ingegno, e di somma capacità finanziaria, con quanto vantaggio d'Italia altri sel dica.

L' onorevole Cini mi osservava che non era altrimenti esatto che in Italia, le Compagnie ferroviarie fossero creature dello Stato, perchè egli disse che nei primi albori ne sorsero alcune per iniziativa privata. Mi perdoni l'on. Cini, ma quelli non furono che conati microscopici che poco onore fecero all'Italia. Io poi intesi discorrere delle grandi linee ferroviarie che ora solcano l'Italia, e che tutte quante devono la vita loro all'ausilio governativo. Nè io me ne dolgo. Vorrei anzi che avesse fatto contemporaneamente altrettanto per una rete di strade comuni di allacciamento, specialmente nelle Provincie napoletane ed insulari.

Entrando a parlare del riscatto io osservo che quest' illustre Accademia pose in discussione un tale problema collo scopo diretto di portar luce in modo speciale, riguardo al progetto di legge testè presentatosi in proposito al Parlamento. Tornano adunque inutili a mio avviso le divagazioni scientifiche in ordine ai principj delle varie scuole, e così rispetto a quanto fecero altri popoli in condizioni che non sieno identiche. Affrontiamo quindi lo spinoso problema tal quale si presenta ora in Italia, e consideriamolo in prima sotto un aspetto generale e non sotto quello di una piuttosto che di un'altra Compagnia. Posto bene il tema, più agevole ne sarà la soluzione pratica.

Quali sono le cause che ci condussero alla crise attuale?

Quale è il nodo che conviene risolvere affinchè non si riproduca a vicini intervalli?

Vediamo se sia così colpevole lo Stato come taluni pretendono. Vediamo se lo fossero le Compagnie come altri asseriscono. Vediamo se non fossero per avventura ambi del pari, Compagnie e Stato, vittime della natura delle cose conculcate da comuni errori. Non v' ha dubbio che le Compagnie e lo Stato ambi angustiati per l'infermità che in questo argomento li tormenta, cercarono a vicenda, di estollersi l' uno a spese dell' altro, e che forse talvolta lo Stato avrà avuto il sopravvento, per una legge di gravità che non ha scoperto Newton.

Ma comunque ripeto, vediamo il punto culminante della situazione considerata sotto il suo aspetto generale, onde rintracciare e combattere le difficoltà dove veramente si trovano.

A questo scopo mi permetto porgere a quest' illustre Accademia alcuni schiarimenti di fatto, che a mio subordinato avviso potranno agevolare la via per uscire dalle astrazioni e venire ad una soluzione sensata e pratica dell' arduo tema.

E questi schiarimenti di fatto, li tolgo da alcuni studi da me fatti nel 1872 e 1873, e che ho reso di pubblica ragione, or sono due anni, nel IV volume del mio libro sulle Colonie. Ognun vede che non sono studi fatti oggidì, come suol dirsi ad *usum delphini*, per sostenere la mia tesi, mentre fino d'allora mi permetteva avvertire gl'italiani del formidabile pericolo che loro sovrastava rispetto alle faccende ferroviarie.

Nel 1871 avevamo in esercizio chil. 6290 di ferrovie. Il loro costo in media calcolando il capitale mobile ascendeva a L. 300,000 circa per chilometro. Questo mio calcolo fatto su dati ufficiali ed officiosi venne confermato da uno studio che si fece in proposito negli Stati Uniti d' America, come dirò poi.

Vale a dire che in cifra ritonda detti chil. 6290 costavano all' Italia ben 1800 milioni. A noi il danaro costava e costa in media nelle industrie dal 7 1/2 all' 8 0/0. Colui che volesse considerare le difficoltà dei tempi ed i modi con cui si dovettero fare tante operazioni finanziarie andrebbe ben più oltre, e tutti sanno come il Governo pagasse a Rothschild l' interesse dell' 8 0/0 sopra 45 milioni sino a pochi mesi or sono.

Ebbene, o signori, in cifra rotonda l' Italia pagava per questo cespite oltre 140 milioni annui d' interesse. Inoltre conviene tenere conto almeno di cento milioni, interessi accumulati dei capitali durante le costruzioni, vale a dire di altri 7 od 8 milioni annui. Non ci dilungheremo dal vero se calcoliamo a 150 milioni annui d' interessi pei capitali presi a mutuo onde costruire le nostri grandi linee ferroviarie a tutto il 1871.

Quale fu il prodotto di quell' anno? Esso fu di 94 milioni circa lordi, con una spesa media del 58 0/0 per l' esercizio, locchè vuol dire che il prodotto netto era appena di 40 milioni.

Oltre a ciò conviene calcolare centesimi 35 circa di ammortazione, per chi voglia fare i conti da buon amministratore, per cui tolti altri sei milioni a tale scopo, il prodotto netto si riduceva in quell' anno a 34 milioni.

Deducansi dai milioni 150 circa d' interessi che sotto mille forme dovevansi pagare, ed ecco che l' Italia perdeva in quel solo anno 116 milioni di cui 50 circa il Tesoro, (nel 1870 furono 59), e 66 le compagnie ferroviarie.

In misura diversa, ma quanti anni erano di già passati prima del 1871 che l' Italia si oberava di tal guisa? Circa dieci!

Al 31 decembre 1872 vi erano in esercizio chilometri 6766 di ferrovie. Il loro prodotto lordo fu

di	L.	124,700,000
Spese	«	70,495,000
Nette	«	54,205,000

Si aggiunga l'interesse del costo dell'aumentata percorrenza, e si facciano proporzionate deduzioni e ci troveremo sempre a fronte di una perdita non minore di quella sovraindicata.

Riguardo alle spese di esercizio, su cui tanto si discorre, conviene, prima di far delle critiche, tener conto degli elementi speciali che vi concorrono. Nel 1872, a mo' di esempio, troviamo che la Compagnia dell'

Alta Italia	spese	il	48,67	per cento.
Romane	«	«	65,00	«
Meridionali	«	«	72,50	«
Calabro-Sicule	«	«	77,10	«

E ad onta di ciò, chi vorrà negare all'amministrazione delle Meridionali di essere stata sempre riconosciuta per la più abile, più accurata, e più diligente?

Nel 1873 si trovavano chilom. 6,906 in esercizio e con un ricavo lordo di 134,287,634.

Per essere brevi, si facciano i conti sulle proporzioni dianzi accennate, e ci troveremo sempre all'affliggente spettacolo di una perdita reale di 110 milioni circa. — Il 31 dicembre dello stesso anno vi erano inoltre chilom. 1,134 in costruzione, e chilometri 715 di concessioni approvate, ma non ancora in costruzione.

Rispetto allo sviluppo delle ferrovie italiane, secondo un giornale di New-York, *Railway Monitor*, noi occuperemmo il settimo posto negli Stati Europei e di America, e saremmo di poco superiori alla Spagna.

Ecco la curiosa tabella ch' esso porge, la quale si riferisce al 1873:

	Miglia costrutte [1])	Abitanti per miglia quadrato	Miglia quadrate per ogni miglio di ferrovia costrutta	Costo di costruzione per miglio
Stati Uniti	70,188	14	43	Doll. 49,592
Germania.....	12,208	189	17	» 109,952
Austria.....	5.865	158	40	» 73,915
Francia	10.333	151	19	» 158,714
Russia Europea.	7.044	36	284	» 166,477
Gran Brettagna.	15,537	265	8	» 176,269
Belgio.....	1,301	430	9	» 106,987
Olanda.....	886	236	15	» 97,202
Svizzera.....	820	175	18	» 87,134
Italia	3,667	225	29	» 89,714
Danimarca.....	420	111	34	» 57,112
Spagna.....	3,401	90	54	» 107,156
Portogallo.....	453	99	81	» 101,311
Svezia e Norvegia	1,049	10	180	» 62,438
Grecia.....	100	71	199	» 50,000

[1]) Il miglio americano misura metri 1609.

Credo opportuno di riferirmi a tale studio comparato, prima perchè esso prova che i miei calcoli del costo chilometrico delle nostre ferrovie non è errato ove si aggiunga il costo del capitale mobile, secondariamente perche può tornare utile e gradito a coloro che ora si occupano di quest' enorme questione.

Ma Dio buono, senza rimbalzare colpe, prendiamo un poco con maturità di consiglio il problema come suol dirsi per le corna. Ogni anno ci troviamo a fronte nell'azienda generale delle ferrovie di una perdita effettiva d'oltre 110 milioni. Di tale inesorabile disavanzo, il Governo, sotto uno o sotto un altro aspetto concorre a spese dei contribuenti per circa 50 milioni, ma viva il Signore, gli altri 60 milioni circa, si traducono in perdite degli azionisti, in sonspensione di pagamento d' interessi, in debiti d'ogni forma e natura, in malessere, in dissesti, in rovine.

Sommate per un lungo corso di anni tutto quanto più o meno si ebbe a perdere ogni anno, aggiungetevi sin dove ciò sia concesso di fare, gl' interessi che si raggruppano in ragione geometrica, ed eccovi, o Signori, alle prese colla grande crise ferroviaria che ci molesta e ci disonora.

È lo Stato che si è illuso nella fiducia che col suo moltiforme ausilio, potessero sorgere le grandi linee ferroviarie salde, aitanti della vita e sicure del loro avvenire?

Sono le Compagnie ferroviarie che s' illusero nella fede che gli ottenuti sussidj avessero l' efficacia d' infondere loro vigorosa e lunga vita?

È il pubblico degli azionisti che si illuse prestando fede alle Compagnie ed allo Stato insieme collegati nell'azzardoso e poco ponderato connubio?

L'arrovellarsi dietro tali indagini, e l' ostinarsi ad inveire con velenose accuse l'uno contro l'altro, per colpe che sono di tutti, o di nessuno, qualora le disillusioni fossero un portato naturale delle condizioni peculiari in cui versa economicamente l'Italia, credetemelo, è perfettamente inutile.

Per mettere in sodo e rendere tangibile la situazione permettetemi un paragone. Immaginatevi che un audace agricoltore, avesse mutuato 1,800 milioni al 7 1|2 od all' 8 per cento d' interesse annuo, per comprare immensi latifondi, i quali non gli rendessero in media che il 2 1|2 od il 3 0|0 annuo di rendita netta. Accorgendosi un po' tardi del baratro che l'attende per inghiottirlo, a quali espedienti dovrebbe ricorrere per evitare una bancarotta fraudolenta?

1°. O transigere coi suoi creditori facendo loro perdere ripartitamente quanto egli avesse perduto sino a quell' istante, onde poter progredire logicamente nella sua colossale intrapresa con fondata lusinga di buon successo.

2°. O trovare chi volesse rilevarlo da ogni imbarazzo comprando il di lui patrimonio pel suo valore

reale del momento, in ragione di quanto realmente rende al netto per tacitare pro rata i creditori, sempre solleciti in simili casi a preferire un amichevole concordato ad un fallimento.

3°. Od intercedere, ed avere la rara fortuna di trovare un avventato epulone che volesse puntellarlo e sostenerlo a forza d'oro in pura perdita, senza la certezza che potesse un qualche giorno fare a meno del di lui ausilio, o che non avesse invece a venire quel tempo in cui fosse costretto a rincarare la dose.

4°. O fallire.

A chi ben osserva, tale è la condizione considerata nel suo complesso, dell' azienda generale delle ferrovie italiane.

Havvi altro paese, chiederò io a coloro cui piace perdersi in astrazioni su questo problema, citando esempi che mancano dei termini di confronto, dove sia accaduto altrettanto rispetto a tutte le grandi linee ferroviarie nelle quali Compagnie e Governo fossero stretti da vincoli e da patti bilaterali impossibili a rettamente definirsi od a troncare con violenze senza enormi scosse?

A quale partito questo sventurato paese ha desso ricorso, per iscongiurare il nembo che gli sovrastava, e per sciogliere con buona fortuna l'intricato inviluppo?

E l' adottato partito produsse i buoni risultati che da esso si ripromettevano?

Siamo noi in parità di condizioni per seguirne l' esempio?

Le indagini che si facessero con tali criteri, sarebbero indagini plausibili, serie e fruttuose. —

E qui mi fermo allo scopo di rispondere ad alcune obiezioni che mi vennero fatte nelle precedenti adunanze da esimii oratori, per venire dopo ciò alle conclusioni a cui preludono le premesse sin qui discorse.

L'onorevole mio amico Marescotti, onde dissipare il mio dubbio, in cui persevero più che mai, che possa destarsi una concorrenza reale e non effimera, salutare e correttrice, qualora il governo volesse affidare all'industrra privata l'esercizio delle grandi linee ferroviarie che per avventura riscattasse, proponeva di dividere in tante sezioni le ferrovie per affidarne l' esercizio a tante piccole Compagnie fra loro in concorrenza. Mi perdoni l' onorevole mio amico e mi permetta dirgli che parlando di ferrovie, egli proprio in quest'argomento ha fuorviato.

L'illustre Ferrara, che io rispetto sino alla venerazione e da cui tanto ho imparato, è sovente portato dal suo potente ingegno, a spaziare sovrano nelle alte regioni del pensiero. Ed io, per rispetto a quel grande scienziato che egli è, per amore alla scienza e per ginnastica intellettuale, ho sempre voluto cimentarmi a seguirlo, onde cogliere, come più volte seco lui e mercè sua ho colta, la scintilla di luce che mi aiutasse a scernere la verità reale dalla verità apparente. Ma talvolta la mia impertinenza si ebbe condegna mercede, e a forza di salire colla mente per seguirlo, mi accadde come ai protervi figli di Babele, mi accadde cioè, per l' insufficienza del mio ingegno, di non capirne più nulla. Questo mi è arrivato testè riguardo ad una di lui sottilissima argomentazione per mettere in sodo che se non vi potesse essere, rispetto ad una linea ferroviaria, concorrenza diretta, vi può sempre essere quella concorrenza indiretta, che è frutto della libertà. A me sembra col corto mio vedere, me lo perdoni l'onorevole Ferrara, un paradosso, o qualche cosa che vi si avvicini.

In ogni modo, quand' anche fosse ammissibile la concorrenza diretta od indiretta, ciò tornerebbe sempre in favore della mia tesi, e contro la sua. Avvegnachè le Compagnie per l' esercizio prevedendo gli effetti della concorrenza accorderebbero un prezzo minore allo Stato se il contratto fosse stabilito a *forfait* (un tanto per cento sul prodotto lordo), e se fosse invece stipulato sulla base di un *minimum* garantito di prodotto chilometro, sarebbe sempre lo Stato che in ultima analisi ne pagherebbe lo scotto.

La concorrenza non può quindi considerarsi un freno al prepotere delle Compagnie, se non quando si trattasse di Compagnie private, senza nessuna cointeressenza per parte del governo.

In ogni modo vediamo se è possibile per l' avvenire le diverse specie di concorrenza preconizzate dall' onorevole Ferrara dopo i tristi esempi del passato.

Il governo si è vietato di costruire e di dare concessioni per linee parallele sulle nostre grandi reti ferroviarie. La costituzione geografica e geodetica di Italia non consente gran fatto alla costruzione di nuove grandi strade comuni lunghesso le ferrovie.

Tutte le altre strade accennate dall' onorevole Ferrara, cioè strade comunali rurali pei soliti veicoli, oppure strade ferrate economiche sia a trazione di cavalli che col mezzo di piccole locomotive, che potessero in seguito costruirsi, avrebbero per precipuo obiettivo l' accesso alle grandi linee, e ad esse quasi esclusivamente convergerebbero.

I Canali di navigazione può dirsi che in Italia non esistono, nè è presumibile che se ne possano costruire per le immense difficoltà del terreno, per la scarsità di ricche sorgenti, e per l' enorme dispendio che esigerebbero. Se ne era progettato uno grandioso a moltiplici scopi, attingendo l' acqua dal Po nel Piacentino per immetterla in mare nei pressi di Rimini ma oltre che la spesa veniva calcolata a più che cento milioni, si riscontrarono tali difficoltà tecniche ed idrauliche, che se ne abbandonò ogni pensiero.

In quanto alla navigazione marittima si restringe alle merci di gran volume, ed a quelle per le quali non è di sommo interesse le precisione assoluta delle partenze e degli arrivi. Le spese, che nei nostri li-

torali sono esagerate quasi ovunque per l'imbarco e lo sbarco delle merci, sono anche un grande freno a quella concorrenza.

In quanto alla navigazione dei nostri fiumi è già spenta pressochè del tutto. Il Pò che era solcato da innumerevoli prore, ora che sonosi costruite le grandi linee ferroviarie trovasi disertato di ogni navigazione, se si tolgono poche navi, che portano lunghesso il fiume calce, pietre, legna, e ghiaia.

Il mio amico, l'onorevole Torrigiani, osservava colla sua abituale cortesia, avere io esagerato l'importanza dei fallimenti delle private Compagnie ferroviarie americane. Accennava come negli Stati Uniti di America vi fossero 900 diverse Compagnie proprietarie di ben 70 mila miglia di linee ferroviarie. (Il miglio americano come dissi misura 1609 metri). Soggiungeva che infine non erano trambusti economici di grande rilevanza, e tali da fare indietreggiare dalla libera concorrenza anche nell'industria ferroviaria, mentre anche le burrasche concorrono a ristabilire l'equilibrio.

Mi perdoni il mio onorevole amico, ma non vi ha paragone possibile in questo argomento, in appoggio della sua tesi, fra l'America e l'Italia. Non creda pai che la bufera sia stata cosi lieve com' egli suppone.

L'onorevole Boselli gli rispondeva appoggiandosi ad un articolo della *Revue des deux Mondes* del 1872 nel quale facevasi un quadro tetro dei fallimenti delle Compagnie ferroviarie americane per la loro importanza di oltre un mezzo miliardo, e per scandalose ruberie.

Ma l'onorevole Boselli non conosceva una straziante relazione del 5 Gennaio 1876 (vale a dire di poche settimane addietro) fattasi a New-York, di cui io lessi un sunto nell'*Economiste français* del 19 Febbraio scorso.

In quella relazione vi è dipinto un quadro abominevole di quei scandalosi fallimenti che a tutto il Dicembre 1875 avevano raggiunta la cifra colossale di ben 4 miliardi e mezzo di franchi.

Io dirò all'onorevole Torrigiani, cosa significano quattro miliardi e mezzo di franchi di fallimenti ferroviari in America. Significano il fallimento di ben 32,000 miglia di linee ferroviarie vale a dire poco meno della metà di tutte le reti degli Stati Uniti di America. Ed io gli porgerò il bandolo per farne il conto.

In America il costo delle ferrovie ammonta a dollari 49,500 per ogni miglio di metri 1609, come dalla tabella che ho avuto l'onore di produrre. Faccia la divisione per quattro miliardi e mezzo di fallimenti e troverà appunto le 32 mila miglia circa, vale a dire 51,200 chilometri di ferrovie in liquidazione. Inoltre il governo di quella grande repubblica non vi ha che vedere. Esso vi è disinteressato, nel mentre che fra noi il Governo vi è stretto con catene d'oro, soffre del loro soffrire, stride quando esse stridono. — Il Congresso Americano, che io mi sappia, non fece che un' eccezione per la grande ferrovia del Pacifico, alla quale fece la concessione gratuita di dieci milioni di acri di terre (cioè quattro milioni di ettari), ed accordò dei prestiti senza interesse, dai 16 sino ai 40,000 dollari per miglio. Anche da ciò si rileva la sagacia di quel gran popolo. Prestiti ma non sovvenzioni chilometriche. La differenza è enorme.

Ad onta di ciò, talvolta anche i Governi liberi da ogni vincolo colle Compagnie ferroviarie subiscono con violenza gli effetti delle loro sventure. Rammento di aver letto nel *Bund*, nel Decembre scorso, che l'oberata Compagnia della linea Berna - Lucerna in Isvizzera minacciava di sospendere le corse col giorno 10 Gennajo 1876, se i Governi Cantonali non venissero in suo ausilio.

Conviene inoltre riflettere che all'Italia l'urto di grandi fallimenti è sempre, in tutto l'ordine economico, fatale.

Manca da noi l'elasticità, il coraggio, la potenza dei mezzi per rimarginare con grande prestezza le più acerbe ferite, e per rifarci a maggior ricchezza ed a maggiore splendore appena usciti da grandi cataclismi economici, come avviene tanto sovente in America, in Francia ed in Inghilterra.

La Francia può dirsi che subisse nel 1870 dei fallimenti per la favolosa somma di ben dieci miliardi di franchi. Chi se ne accorgeva due o tre anni dopo?

L'America superava in brevissimo lasso di tempo le grandi rovine prodotte dai fallimenti delle Banche causati dalla prepotenza del Presidente Jakson, nonchè i disastri che avvennero dopo per l'eccesso di concorrenza, fra innumerevoli Banche, ed altrettanto avverrà adesso per il capitombolo ferroviario.

Nè l'Inghilterra fu da meno nella catastrofe commerciale del 1826 narrataci dal Pecchio, ed in tutte quelle che ebbe a sopportare in tempi a noi più vicini.

L'Italia invece ancora si risente vivamente, e qnello che è peggio sta inerte e paurosa, per la crisi del 1872-73 che non fu poi di grande rilevanza, e nella quale il Governo non vi aveva interesse diretto di nessuna specie.

Poche settimane or sono falli la Tricacria per 10 o 12 milioni e pareva che si fosse subbissato per noi il mondo.

L'onorevole Torrigiani si arretra all'idea del fallimento di una o più compagnie ferroviarie. Ne sono lieto, avvegnachè ciò provi che non vi sono per buona ventura in Italia economisti intransigenti, nemmeno fra i devoti a Smith, il quale ebbe la grande fortuna di codificare principj ed idee che erano già

stati scoperti ed intraveduti da italiani prima che da lui.

Ciò pure mi confermava coll'autorevole di lui parola l' onorevole Peruzzi nell' adunanza di quest' illustre Accademia del 16 gennaio scorso.

L' onorevole Torrigiani si preoccupa grandemente degli aggravj che peserebbero sul tesoro, in virtù del riscatto, ma egli non ha provato ciò che molti altri scordano pure di provare, se col puntellare le Compagnie non se ne incontrassero dei maggiori.

Avendo dovuto passare l'Atlantico per rispondere all'onorevole mio amico Torrigiani, farò notare come negli Stati Uniti s' intende l' intreccio degli elementi che si devono far convergere di pari passo allo sviluppo della ricchezza e della potenza degli Stati, cosa che in Italia rimane inavvertita, per cui molti savi provvedimenti non arrecano quei vantaggi che da essi il paese si attendeva. Nel 1871 venne il dubbio che la marina mercantile non fosse proporzionata allo sviluppo ferroviario ed ai canali di navigazione che negli Stati Uniti sono immensi. (Quello di Erie ha 1200 chilometri di percorrenza). Si ordinò a tal uopo un' inchiesta mercè della quale la commissione propose al Congresso due progetti di legge per incoraggiare lo sviluppo della marina mercantile contenenti sensate proposte che sarebbero penosissime pei vostri economisti puritani, e non dico liberisti, perchè liberisti siamo tutti. Il relatore di quella commissione concludeva colle seguenti parole che torna bene che sieno ponderate dagli Italiani.

Dopo aver speso, centinaia di milioni per giungere al monopolio mondiale, riunendo i due Oceani, dopo avere meravigliato il mondo colla nostra energia e la nostra saviezza, continuando un' impresa in mezzo alla lotta gigantesca per conservare l'esistenza nazionale, dovremo noi sorprendere ancora più il mondo colla nostra *mollezza* e colla nostra *sventatezza*, trascurando di approfittare dei vantdggi più grandi ancora che la natura ci ha offerto tanto generosamente.

Se un relatore od uno studioso qualunque, si azzardasse fra noi di dire altrettanto, il campo si leverebbe a rumore.

Io credo poi, restringendomi a questo argomento, che in Italia avvenga all'opposto. E cioè che lo sviluppo ferroviario e delle strade comuni, non sia in generale proporzionato allo sviluppo della nostra marina, e che questa sia una delle ragioni per cui pur troppo dai porti italiani partono in sì gran numero i bastimenti in zavorra.

Risponderò per ultimo all'onorevole Pareto.

Egli ebbe un torto a mio avviso ed è quello di avere elevato una pregiudiziale. Io ritengo in generale le pregiudiziali, come dicevo delle ingiurie, essere le grucce degli argomenti zoppi. — Ma non vi accorgete egli disse che quella del riscatto, è una legge di accentramento, e che se venisse approvata entreremmo a gonfie vele in quel sistema che noi avversiamo di proposito deliberato? Una sequela di simili leggi ne sarebbe, egli soggiungeva, la necessaria conseguenza.

Mi perdoni l' onorevole Pareto, di cui lessi ed apprezzai i suoi stupendi articoli sullo Stato industriale, ma non sembrami laudevole cosa quella d' infirmare a priori la soluzione di un grande problema perchè esso accenni a ledere uno piuttosto che un altro assioma delle scuole economiche.

Sarebbe un precedente dannoso alla cosa pubblica.

Si studii con ogni accuratezza, e da ogni lato il progetto di legge del riscatto, e se si riscontra in ragione delle attuali contingenze del paese ed in ragione della vera condizione in cui versano oggidì le ferrovie, buono, opportuno e tollerabile, si approvi senza preoccuparsi di altri progetti immaginari di accentramento, che se prendessero consistenza nessuno potrebbe impedire che venissero respinti, qualora si trovassero cattivi, inopportuni, intollerabili.

Egli per tal modo fa torto al Parlamento ed alla stampa, avvegnachè nè il Parlamento è costituito da automi, nè la stampa in Italia è sì grulla da lasciarsi imporre un sistema che ripugnasse agli interessi della nazione solo perchè sia stata votata per ragioni di opportunità una legge che si scostasse alquanto dai principii assoluti della libertà economica. Lo stesso illustre Presidente della Società Adamo Smith, dimostrò, ripeto, come vi possano essere casi nei quali debbasi scostarsi momentaneamente da quei principii.

L' onorevole Pareto asseriva ciò che di già aveva provato nelle sue lettere che cioè qualche volta il Governo commette degli errori in fatto di pubblica amministrazione per dissesti inerenti alla nostra burocrazia. — Ma egli non ha provato che il Governo voglia o debba essere di proposito deliberato incorreggibile; che il Governo, e ciò sarebbe assurdo, non abbia interesse ad introdurre grado grado delle riforme, facendo tesoro degli avvertimenti che gli porgono le inchieste, la stampa, non che gli uomini politici d' ogni partito. Gli rimaneva in pari tempo a provare che le private amministrazioni sono scevre da difetti.

A mio avviso non fu corretto l'onorevole Pareto quando diceva: riformi il Governo la pubblica amministrazione e poscia gli affideremo altri compiti. Anche questa è una specie di pregiudiziale. In tutti i paesi liberi si fanno inchieste e studi per far tesoro delle risultanze e degli ammaestramenti ch' essi porgono onde riformare man mano i pubblici servizii.

Ma non per questo si arresta, o si ritarda nelle sue funzioni la macchina governativa, nè si rifiuta il suffragio alle leggi che si riscontrassero, come dissi,

buone, opportune e richieste dalla natura delle cose, in un momento dato.

Nel caso concreto poi abbiamo tutto il personale delle compagnie ferroviarie che nel suo insieme si riconosce ottimo disciplinato che passerebbe al servizio dello Stato. È mai da presumersi che il Governo si accingerebbe a demoralizzarlo?

L' onorevole Pareto avvertiva come anche la parte commerciale io fossi propenso a lasciarla in assoluta balìa del Governo. Io invece dissi che in questa parte appunto il Governo doveva invocare in suo ausilio la libera concorrenza, con pubbliche aste, semplificando le forme, ond' essere certo di comprare ai prezzi medii del mercato.

L' onorevole Boselli proponeva in questo proposito l' espediente di cointeressare negli utili in certi casi gl' impiegati governativi. Io non potrei accostarmi a questo parere, che troverei assai meno plausibile di quello delle gratificazioni a cui non sarei ostile. Del resto paghi bene il Governo gli uomini di grande capacità e reputazione, e li troverà come li trovano le compagnie.

L' onorevole Pareto per ultimo mi disse: Voi citaste l' esempio della Germania rispetto alla questione politica che si connette col riscatto delle ferrovie per parte dello Stato, ma l' Italia è già costituita ad unità nè può più esservi per essa questione politica.

Ma la questione politica non si limita a quella relativa alle compagnie nazionali da noi già completamente conseguita nel mentre che in Germania, per chi bene osserva, rimane ancora da conseguirsi.

Io accennai il recalcitrare dei piccoli Stati Tedeschi dal lasciare riscattare le respettive ferrovie per parte dell' impero, e la tenacità con cui l' audace Cancelliere di quest' ultimo persiste in tale proposito, onde porre in rilievo quanto sia importante il possesso delle ferrovie in mano allo Stato, specialmente per un popolo che risorge a dignità di nazione.

Rifletta inoltre l'onorevole Pareto, che le nazioni soffrono delle malattie come gl' individui. E le malattie delle nazioni sono la guerra straniera, la guerra guerreggiata sul respettivo territorio, la neutralità armata, le rivoluzioni, gli ammutinamenti, e le ribellioni parziali in alto ed in basso: motivi tutti potentissimi che concorrono a parer mio in favore del concetto del possesso per parte dello Stato delle grandi linee ferroviarie.

Riprendendo il mio ragionare sul tema del riscatto e volendo affrontare tale problema tal quale ora si presenta veramente in Italia, a me subordinatamente sembra molto incompleto il programma che fu posto a guida di questa discussione sull' arduo argomento, quantunque abbia una vastità tale da potervisi innestare ogni maniera di studi. Io però l' avrei desiderato ristretto ai termini reali in cui trovasi fra noi la questione ferroviaria.

È proprio necessario, io mi son detto, il riscatto?

Non vi sarebbero per avventura altri mezzi da studiare per uscire con utile e con decoro dalle presenti torture?

Respingendosi il riscatto, quale degli altri mezzi che si fossero studiati sarebbe da preferirsi per toglierci una volta per sempre da tanti pericoli e da tanti imbarazzi?

Egli è perciò che mi fo lecito di sottoporre le seguenti mie *conclusioni d'ordine* all' attenzione di quest' illustre assemblea, onde voglia quando lo credesse opportuno, aprire su di esse pubblica discussione.

Nel loro complesso le compagnie ferroviarie, quale per una ragione quale per un' altra, non trovansi in grado di funzionare indipendenti, colla certezza di lunga e prospera vita. Esse si trovano a fronte, oltre che alle passività del passato, ad una perdita media annuale di 60 milioni, dedotte le sovvenzioni governative! Prendendo la condizione delle cose tal quale è, in cui vi è legata la responsabilità materiale e morale del governo, conviene escogitare quale sia il partito da preferirsi, per toglierle da situazione piena di affanni, di pericoli, indecorosa per esse e pel governo, e porle sovra un terreno netto dai ruderi del passato, riducendo il respettivo loro patrimonio, al vero suo valore d'oggidì.

Ridotto il problema in tali termini, a me sembra non vi siano discutibili che i seguenti partiti, che presentano le uniche àncore di salvezza per dei patrimonj, più o meno oberati, più o meno in pericolo.

1°. Lasciar fallire quelle di loro, che non avessero più elementi di vita propria, e lasciare condurre una vita di stenti alle altre, fino a che toccasse loro prima o poi eguale infausta fine. Quali ne sarebbero le conseguenze, e come dovrebbesi contenere il governo?

2°. Sorreggerle con aiuti di ogni maniera, a seconda delle rispettive condizioni, a carico diretto del tesoro, od indiretto della Nazione, senza la certezza che fossero per parte dello Stato gli ultimi sacrifici. Quali gli oneri e quali ne sarebbero le presumibili conseguenze?

3°. Consigliarle a convocare i loro creditori, per liquidare amichevolmente il respettivo loro patrimonio, e porsi per tal modo in una posizione netta ed indipendente. Sarebbe possibile? Quali ne sarebbero le conseguenze?

4°. Cercar modo che nuove Compagnie si sostituissero loro, comprando in forma legale i loro patrimonj, per il valore reale che avessero oggidì, ponendosi in sostituzione di esse, di fronte al governo ed al pubblico, in una posizione netta, indipendente, e con elementi sicuri per condurre vita lunga e scevra da radicali infermità.

Sarebbe possibile? Quali ne sarebbero le conseguenze?

5°. Oppure che se ne facesse il riscatto per parte del governo, in ragione della loro respettiva condizione economica, e così addivenire più agevolmente ad una liquidazione per tutti, nell'attuale condizione delle cose, utile, sensata e decorosa. Questo è il partito a cui si è attenuto il Governo, e che io prediligo da lungo tempo. Quali gli oneri, e quali le conseguenze di fronte (pongasi attenzione) al partito di sorreggerle a spese del pubblico Demanio, lasciando per tal modo il problema insoluto, e che si presenterebbe più gigante e più funesto in un vicino avvenire?

6°. Dato il riscatto governativo; il servizio è preferibile venga fatto dallo Stato, o da private compagnie? Quali gli oneri, e quali le conseguenze di ambi i sistemi?

Posto tutto a giudizioso confronto, quale sarebbe da preferirsi?

—

All'infuori di tali mezzi, non so vedere, o signori, null'altro che l'empirismo. Vale a dire il rimarginare, coll'oro dello Stato, le ferite più acerbe; ed il vivere come suol dirsi, giorno per giorno rappezzando a spese dello Stato, gli sdruciti e coprendo le lividure che si faranno sempre più insidiose, e più incurabili quando non si venga ad un sensato, pratico e radicale partito che tolga lo Stato da una voragine ch'esso ha sempre aperta in quest'argomento davanti di sè.

Corsi — Mi credo in dovere di avvertire il sig. Carpi che in tutte le discussioni passate non vi furono ingiurie verso di lui. È naturale che tra avversari possano scambiarsi alcune espressioni vivaci, ma nessuno ha avuto l' intenzione di offendere il signor Carpi; in questo caso sarebbe stato un dovere della presidenza di richiamare l'oratore a contenersi come si conviene. La presidenza ha cercato di dare un ordine alle diverse questioni che presenta la disputa attuale, e di farlo in modo che nessuna questione rimanga pregiudicata, per cui si potesse poi dalla maggioranza venire alla conseguenza che il riscatto fosse buono o cattivo, e che l' esercizio dovesse o no averlo lo Stato.

La presidenza ha creduto di mantenere la massima imparzialità nel porre le questioni; ora il signor Carpi ci presenta un gran numero di questioni, le quali, quando venissero trattate, porterebbero alla conseguenza che il miglior esercizio delle strade ferrate è quello del Governo, il quale fa bene a riscattarle. Fatta questa osservazione, ne farei una seconda, ed è che se debbo mettere in discussione le propozioni del sig. Carpi, bisogna abbandonare il programma che la assemblea ha accettato; se lo vogliono gli adunati si può fare, ma la conseguenza è questa che si abbandona il vecchio programma approvato dalla assemblea, e si va in un altro ordine di idee. Mi pare dalla impressione ricevuta leggendo le proposizioni del signor Carpi che egli presupponga che la questione sia stata già trattata tutta, e che abbia portato alla conseguenza che si debba preferire l' esercizio dello Stato. A me pare immaturo prendere una risoluzione in un senso piuttosto che in un altro, e dare alla discussione questo indirizzo. Quindi domanderò all'assemblea se intende di abbandonare il programma approvato.

Carpi. — Io non ho presentate quelle proposte colla idea che si volesse cambiare il programma, le ho presentate come conclusione della discussione; non ho voluto preoccupare il terreno, ho creduto di dover mettere la questione sopra un terreno pratico.

Corsi. — Qui non si tratta di venire ad una votazione; è una discussione scientifica, e ognuno dice la sua opinione. Ma anco sotto l'aspetto sotto il quale il sig. Carpi presenta le sue questioni, mi sembrano premature; egli dice questo è il riassunto della discussione. Ora come facciamo a dire questo è il riassunto della discussione, se non l'abbiano esaurita? La Società è forse a metà della discussione. Io terrò conto delle sue conclusioni, le esamineremo a suo tempo; e vedremo cosa sia da farne. Richiamarvi ora la attenzione degli adunati mi parrebbe prematuro. Fatte queste avvertenze la parola toccherebbe all'on. Genala. ma l' on. Ferrara l' ha chiesta prima per un fatto personale.

Ferrara. — Io non avrei, come il sig. Carpi, un fatto personale che meriti una discussione apposta. Egli mi ha dato molto gentilmente del visionario, del pazzo; ma io sono abituato a sentirmi dire queste cose e non ne faccio oggetto di discussione. Siccome veggo che vi è una lunga lista di oratori che domandano la parola, non vorrei far perdere il tempo all'adunanza con un fatto personale. Avverto soltanto che avendo letto il programma che si distribuì, lo trovai benissimo disposto, e per dare il buon esempio ho preso alcune note per trattare la prima questione, cioè quella del riscatto. Questo tema tanto più mi invaghì quanto più prevedevo che sarebbe rimasto trascurato. Adesso sento che vi sono altri oratori che vogliono parlare su questo punto. Il presidente dia pur la parola a chi l'ha chiesta prima di me e poi se sarà opportuno aggiungerò lo qualche cosa intorno a questa parte, perchè mi preme di chiarire la questione della concorrenza che veggo ripresa per combatterla dal sig. Carpi. Io mi mantengo più che mai nella mia opinione quantunque le poche parole che dissi nella prima seduta ebbero la fortuna di essere tramandate ai 4 punti cardinali procacciandomi la taccia di sofista. Ripensandovi meglio ho veduto che sofisma non v'era, e io non avevo intenzione di sofisticare. Del resto a suo tempo sono disposto a trat-

tare la questione del riscatto su tutti i punti sui quali il Ministero l'ha posta.

Genala. — Signori. Nelle due precedenti conferenze fu largamente fatta la discussione generale sul riscatto e sull' esercizio delle ferrovie. Ora è opportuno di trattare l'argomento nelle singole parti, punto per punto, cominciando da quello che l' onorevole Presidente ha indicato. Oggi non parlerò che del riscatto delle ferrovie. E poichè è stato più volte ed anche testè dal sig. Carpi, rimproverato alla nostra società di perdersi in vane astrazioni scientifiche, e di non badare al tempo ed al paese nel quale viviamo, io procurerò di respingere queste ingiuste accuse, trattando del riscatto specialmente nelle sue relazioni con le leggi ferroviarie italiane; con le condizioni delle nostre Compagnie; con le proposte dei nostri ministri. Noi vogliamo come il signor Carpi essere pratici, sperimentali; ma non vogliamo però abbandonare i principi della scienza, che sono i frutti dell' esperienza del passato. Le ragioni che si adducono in favore e contro il riscatto delle ferrovie sono generali e speciali; io parlerò delle une e delle altre.

Nelle passate conferenze gli onorevoli Carpi e Boselli, i due oratori favorevoli al riscatto ed all'esercizio governativo, hanno dato della loro tesi questa dimostrazione: che essendo le ferrovie un servizio pubblico e un monopolio debbono appartenere allo Stato ed essere da lui esercitate, L' on. Boselli, ha detto che quantunque creda che lo Stato spenderà più delle compagnie nell' esercizio delle strade ferrate, tuttavia vuole che siano da esso esercitate, perchè, a giudizio suo, sono un servizio pubblico. Che cosa significa questo *servizio pubblico*? Confesso che mi pare piuttosto una frase che una ragione. Di mille cose suol dirsi che sono servizi pubblici, per esempio il servizio degli omnibus, quello di vapori, quello delle banche e molti altri, ma da ciò non può certo dedursi che appartengano al potere sovrano come fossero diritti regali.

Forse con quelle parole l' on. Boselli intendeva dire che il pubblico ha un grandissimo interesse al buon andamento dell' industria ferroviaria tanto in tempo di pace, come in tempo di guerra.

Anch' io convengo della importanza economica, politica e militare delle vie ferrate, ma non trovo che ne scaturisca la conseguenza che lo Stato le debba possedere ed esercitare. Il credito è uno degli elementi più meravigliosi della vita economica delle nazioni e può con la sua audacia e le sue intemperanze provocare terribili crisi, ma non per questo fu ritenuto mai che lo Stato dovesse egli stesso farsi banchiere.

Non v' ha nessuna grande industria, nessuna civile istituzione, che non si colleghi intimamente col pubblico interesse. Per tutelare il quale se è cosa legittima che lo Stato intervenga con le leggi, non è però giusto nè utile che egli proceda a confiscare le industrie.

L' altra considerazione è di ordine economico. La industria ferroviaria, si dice, costituisce un monopolio; perchè in essa non ha luogo come nelle altre industrie l' azione moderatrice della libera concorrenza.

Della concorrenza che può farsi alle strade ferrate parlò già nella prima adunanza l' on. Ferrara; ma siccome il sig. Carpi ne ha discorso di bel nuovo quest'oggi, aggiungerò anch'io qualche altra considerazione in risposta.

Il sig. Carpi esagera. L' industria delle strade ferrate, sebbene non sia pari in tutto alle altre industrie, pure risente anch' essa molti effetti della concorrenza, e ne danno prova i fatti che avvengono nel nostro paese.

Ai trasporti in ferrovia fanno concorrenza, se le distanze sono brevi, le strade ordinarie parallele, su cui i carri, i barrocci, gli omnibus, le carrozze corrono a gara, offrendo al commercio e ai viaggiatori il buon mercato e molte agevolezze. Se le distanze sono grandi, fanno concorrenza le ferrovie parallele, i fiumi, il mare.

Diceva il sig. Carpi che lo Stato non concede linee parallele: basta gettar l' occhio sulla carta d' Italia per vedere che la Toscana ne ha tre; che la Lombardia e il Piemonte sono attraversati da parecchie ferrovie parallele e diagonali, che la linea ligure ed altre possono farsi vicendevole guerra. La efficacia di cotesta concorrenza fu ritenuta tanto certa che nelle leggi di concessione ne fu tenuto conto per determinare le garanzie, prevedendosi che coteste linee concorrenti allora aperte o che stavano per aprirsi al pubblico servizio avrebbero fatto diminuire i proventi delle linee principali.

È vero che noi abbiamo paralizzato in gran parte gli effetti economici della concorrenza, rispetto al pubblico, aggruppando insieme le linee parallele e diagonali, e affidandone l' esercizio alla medesima Società.

Ma ciò dipende più dall'opera nostra che non dalla natura delle cose; e noi ci siamo contenuti in questo modo pensando di potere, per mezzo delle leggi e delle ingerenze, frenare ogni abuso.

I fiumi e i pochissimi canali sono pure preferiti per i trasporti delle merci di gran peso o volume. Ma più che da questi le strade ferrate sono vinte dal mare.

Le principali nostre linee corrono lungo i due mari; l'una si distende da Nizza fin giù all'estrema punta del Tirreno; l'altra rasenta l'Adriatico. Delle siciliane potrà dirsi lo stesso. La ligure, costosissima, si specchia nel mare; l'adriatica ebbe tratti di via e interi ponti distrutti dall'infuriare delle burrasche.

È naturale dunque che le navi e i piroscafi rivaleggino e vincano coteste ferrovie, anche perchè, come ha osservato il sig. Carpi, la marina presso di noi è molto più antica e sviluppata che le reti di strade ferrate.

Quando si trattò di costruire e di garantire le linee littoranee fu da tutti osservato che esse, soffrendo della concorrenza marittima, avrebbero dato per lunghi anni un piccolo provento.

Questa previsione si è verificata e infatti i prodotti delle ferrovie sono assai scarsi e vengono più dal trasporto dei passeggeri che da quello delle merci, appunto perchè si preferisce per le merci la via del mare che è più comoda, meno costosa e per molti tratti anche più breve.

In Italia le ferrovie servono piuttosto al movimento degli uomini che delle merci e questo per vero dire, fu preveduto e detto nel Parlamento italiano quando si decretarono via via in fretta le costruzioni delle strade ferrate. Fu un pensiero unitario non meno che economico; la nazione, appena risorta, si affaticava a collegare insieme le parti sue fino allora disgiunte, tanto disgiunte, che Napoleone I diceva, essere impossibile comporre l'Italia in un solo stato per i difetti della sua fisica conformazione.

Per rispondere adeguatamente alle due obiezioni fondamentali dei nostri oppositori; quella del servizio pubblico e quella del monopolio, giova dimostrare come all' una cosa ed all'altra provveda esuberantemente la legislazione ferroviaria del Regno.

Si va ripetendo che per l'interesse pubblico non può tollerarsi che le ferrovie costituiscano una proprietà privata pari alle altre, di cui è lecito l' uso e l'abuso. Il commercio e la guerra reclamano garanzie sicure e costanti, per conseguirle, ci vuole il riscatto; il riscatto è una necessità.

Vediamo quali rapporti esistono tra le società e lo Stato.

La legge sulle Opere Pubbliche contiene un intero Capo concernente le costruzioni delle strade ferrate.

Se un privato vuol costruire una strada ferrata sul proprio terreno, deve riportarne il consenso del Ministro.

Se egli per costruirla deve occupare il terreno altrui, bisogna che presenti i disegni al Ministero dei Lavori Pubblici e ne ottenga l' approvazione.

Se poi la strada non è privata, ma pubblica, come son quelle di cui ora si discute, non può essere concessa che per legge.

Leggi che concedono ferrovie o che modificano concessioni già fatte, ne abbiamo moltissime in Italia; sono più di 60 dal 1859 in poi, non contando quelle dei cessati governi. Queste leggi, approvando le convenzioni e i capitolati d'oneri conchiusi coi privati concessionari, dispongono intorno alla proprietà - alla costruzione - all' esercizio delle ferrovie.

Conformandosi alle prescrizioni delle leggi sulle Opere Pubbliche del 1859 e del 1865, le leggi di concessione riservano allo Stato la proprietà delle strade ferrate e non accordano ai concessionari che un diritto di usufrutto, per un tempo che non eccede per alcune i 90, per altre i 99 anni. Scaduto questo termine le strade verranno senz' altro in possesso dello Stato, il quale non avrà che a pagare il materiale mobile e per le reti Lombarde Venete neppur questo.

Decorso un certo periodo, 30 anni in media, il Governo ha diritto di riscattare le ferrovie per una annualità corrispondente al prodotto di 5 o 7 anni, da durare tanto quanto sarebbe durata la concessione.

Nelle leggi nostre troviamo inoltre determinate per filo e per segno, e con cura scrupolosa le norme per la costruzione delle vie ferrate. Ivi sono prescritte la larghezza, le pendenze, le curve; ivi indicate le luci de' ponti, l' altezza delle gallerie, la distanza dall'abitato; ivi è detto dei muri, delle siepi, dei cancelli, delle servitù, dei materiali, dei telegrafi, d' ogni cosa.

Le domande di concessione e i piani devono essere approvati dopo sentito il consiglio di Stato e quello delle strade ferrate. S'impongono multe per punire i ritardi nelle costruzioni.

Prima che si possa aprire al pubblico la strada, il Governo procede alla collaudazione dei lavori.

Intorno all'esercizio non fanno certo difetto le disposizioni legislative.

Il concessionario dovrà avere materiale mobile buono e sufficiente; eseguire i trasporti con prontezza e senza preferenze di sorta, mantenere le ferrovie in buono stato per tutta la durata del contratto.

Il massimo delle tariffe è fissato negli atti di concessione e non può essere oltrepassato: la Società esercente non ha facoltà di ribassarle nè, ribassate, di aumentarle di nuovo senza l'autorizzazione del ministro dei lavori pubblici. Le tariffe devono farsi note al pubblico ed applicarsi a tutti egualmente.

Il numero, la direzione, la velocità, la coincidenza dei treni sono fissati d' accordo tra le Società e il ministro. Lo stesso dicasi del servizio cumulativo che le Società assunsero l' obbligo di fare nell' interesse del commercio sì interno che internazionale. I regolamenti non hanno vigore se non approvati dal Governo.

Ai casi di guerra provvedono pure le leggi nostre. Di ciò tenne già discorso il sig. Sacerdoti, ond' io non mi dilungherò. Mi si permetta soltanto di ricordare che per tutti i movimenti di truppe e di materiali militari, sia in tempo di pace che in tempo di guerra, corre obbligo alle Società esercenti di mettere a disposizione del Governo tutto il personale ed i mezzi di trasporto che verranno richiesti, quand' anche la

domanda si estendesse a tutto il loro materiale. Inoltre per misura d'ordine pubblico o per difesa, lo Stato ha diritto di far sospendere l'esercizio ed anche di rompere le linee, dove e quando reputa opportuno.

Ho voluto, o signori, a rischio di tediarvi, esporre per sommi capi la nostra legislazione ferroviaria, acciocchè non si cada nell'errore di stimare necessario il riscatto per acquistare quei diritti e quelle ingerenze che già abbiamo in forza dei patti di concessione.

I nostri oppositori invocano il riscatto per tutelare l' interesse pubblico e per frenare gli abusi del monopolio; ebbene, signori, vi par' egli che non bastino a questo scopo le stragrandi ingerenze governative che legano e stringono per ogni lato le Società? Come potrebbero queste abusare delle tariffe, osteggiare il bene pubblico, quand' anche fossero tanto malevole e sconsigliate da tentarlo, se ogni loro atto o movimento è sorvegliato, frenato, diretto o impedito dagli ispettori, commissari, ministri del Governo?

No, le ragioni dei nostri avversari non sono valide e le citazioni che essi fanno del parere di uomini inglesi non calzano, perchè in Inghilterra affatto diversa è la condizione legale delle ferrovie. Là i concessionari sono padroni assoluti e perpetui, là esercitano con libertà quasi senza limite l' industria ferroviaria, a lor talento modificando le tariffe, stabilendo le ore e la velocità dei treni ecc. E si avverta che le Società proprietarie di ferrovie sono circa 400, lochè rende assai complicata la loro gestione. Ma pure l' opinione pubblica inglese è ancora contraria al riscatto, come ebbe a manifestarsi anche nel Parlamento con voto solenne nel 1873 respingendo la proposta di comperare le ferrovie irlandesi.

Le molteplici ingerenze del governo italiano, lungi dall' essere insufficienti, paiono a me eccessive e poichè il Governo nostro non ne usò sempre bene, furono non ultima cagione del poco florido stato di alcune fra le nostre Società.

I fautori del riscatto adducono queste condizioni delle Compagnie come un forte e speciale argomento in loro favore. Per rispondere convenientemente bisogna vedere se il fatto sussiste proprio com' essi asseriscono e poi rintracciarne le vere cagioni.

Tranne le Romane, le altre due Società che si vogliono uccidere col riscatto, non sono punto ridotte in così cattive condizioni economiche, come ci si vuol dare a credere. Esse fiorirebbero, poichè ne hanno la vitalità, se alcuni patti di concessione e le ostilità dei ministri non arrestassero il loro rigoglio.

Le Compagnie di strade ferrate assunsero due imprese: la costruzione e l' esercizio. Dall' una e dall' altra ebbero a soffrire delle perdite.

La costruzione fu assunta sulle basi di progetti non sempre esattamente studiati e con preventivi di spesa, superati di gran lunga dalla spesa reale. Anzi le Società accettarono perfino l'obbligo di costruire, pel correspettivo di una sovvenzione fissa o chilometrica già determinata da anni, alcune linee di cui non sono neppur oggi finiti gli studi e pronti i progetti, come p. e. la linea Parma-Spezia.

Moltissime volte fu necessità di abbandonare il primitivo tracciato, o superare gli ostacoli di un terreno difficile.

Come avviene d'ogni grande impresa che duri molto tempo e richieda ingenti capitali, questa delle ferrovie dovette sopportare l' aumento nei prezzi così dei materiali, come della mano d'opera; aumenti fortissimi segnatamente dei carboni, de' legnami, del ferro, sicchè il contratto di costruzione se anche buono in principio, cessava di esserlo poi.

Venne nel 1866 il corso forzato, il quale, oltre a dare una forte scossa al credito, cui le Società avevano tanto bisogno di ricorrere, impose un impreveduto aumento al prezzo dei materiali, comprati per la massima parte all'estero, essendo l'aggio dell'oro salito fino al 15 e al % 17 e oscillando ancora intorno al 10 %.

Le Romane, per esempio, sulla linea Ceprano-Napoli spesero 30 milioni mentre la previsione era di 16 e la garanzia di 1 milione solo. Anche la linea di Ravenna costò 2 milioni più del preveduto, e così si potrebbe dire di quasi tutte le altre.

Nel determinare le sovvenzioni o garanzie, sia fisse sia chilometriche, non si tenne conto di questi maggiori dispendi incontrati nella costruzione delle vie appaltate, onde il danno ricadde sulle Società

Lo Stato ebbe il suo tornaconto nell' affidare la costruzione all' industria privata, perchè, se avesse dovuto ricorrere esso al prestito dei due miliardi circa che si spesero nelle ferrovie, li avrebbe pagati assai più cari delle Compagnie e avrebbe fatto precipitare molto in basso il corso della rendita pubblica.

Le Compagnie italiane hanno pure i loro torti e le loro colpe; le costruzioni avrebbero dovuto spingersi più rapidamente; alcune spese di lusso essere evitate; e non profuso il denaro nelle grandi stazioni, di cui però il Governo approvò i piani, anzi quelle di Torino e di Genova erano già state incominciate da lui.

La seconda impresa è l'esercizio, del quale non dirò oggi, se non per l' influenza che ebbe sulle condizioni finanziarie delle Società.

Le ferrovie italiane non potranno dare per molto tempo profitti ragguardevoli, tanto a cagione della scarsità de' nostri prodotti e della concorrenza marittima, come anche per la loro struttura.

Nell'epoca anteriore al 1859 i vecchi Governi costruirono le ferrovie per provvedere cascuno ai propri bisogni e non già all' utile generale d' Italia. Il nuovo regno si affrettò a decretare una vasta rete, ma sia per la fretta, come anche per le gravi preoccupazioni politiche e militari di quei primi anni, non si pensò gran fatto all' importanza commerciale e al reddito futuro delle linee che si concedevano.

E poi in quegli anni ognuno fantasticava sulle inesplorate ricchezze e sulla potenza produttiva d' Italia e quindi non si guardava tanto pel sottile.

Il fatto dimostrò invece che il prodotto delle ferrovie italiane a cagione della povertà industriale del paese, e della concorrenza che si fanno fra loro e che a loro fa il mare, non può essere ancora sufficiente a compensare lo Società delle spese di esercizio e degli interessi del capitale.

Inoltre il Governo, andando al di là del giusto, impone un numero soverchio di treni. A mo' d'esempio le meridionali sono obbligate a fare dei convogli che servono a 2 o 3 viaggiatori ed a poche merci, le quali, come sapete, non rappresentano che il 45 0[0 del prodotto. Ora è evidente che cotesti treni sono passivi per la Società e che in capo all' anno danno una grave perdita.

Su questo punto volentieri mi tratterrei se la vastità del tema non mi spingesse a dire subito delle tariffe.

Le tariffe dei trasporti sono, per così dire, la chiave dell' industria ferroviaria; egli è per mezzo delle tariffe che le Società giungono a ricavare adeguato compenso alle spese di costruzione e di esercizio; con le tariffe si possono agevolare o reprimere, dirigere o sviare i commerci tra provincie e provincie, tra Stati e Stati. Di guisa che le tariffe sono da considerarsi la parte più gelosa, più difficile e più importante dell' azienda ferroviaria.

L'on. Boselli disse, che quando lo Stato, comperate le ferrovie, sarà padrone assoluto delle tariffe, le imporrà uniformi in tutta Italia. Ebbene, io rispondo che questo sarebbe un grave errore, perchè le tariffe debbono essere proporzionate alla spesa effettiva dei trasporti ed in correlazione con la reale concorrenza terrestre o marittima. Pel valico costoso e faticoso dell'appennino deve pagarsi più che per un uguale tratto di via facile e piana: sulle linee che costeggiano i mari il ribasso per le merci di gran peso e volume dev' essere massimo, perchè altrimenti la merce viaggerà per mare. Questi sono i criteri industriali. L' uniformità delle tariffe è invece il portato o di una filosofia etica o piuttosto di un pregiudizio burocratico.

Le ferrovie meridionali con ribassi straordinari di tariffe aumentarono rapidamente il prodotto delle loro linee da 5 a 15 mila lire per chilometro. Il ribasso sul trasporto dei cereali attrasse sulle loro linee una grande quantità dei grani del mezzodì; e tanto che nel 1872 il 38 0[0 del prodotto avuto dalle merci provenne dai grani trasportati verso il nord d'Italia. Uniformate le tariffe e vedrete sparire dal vostro bilancio questo sì ragguardevole guadagno.

Le Compagnie, come sapete, o signori, non sono arbitre delle tariffe ed ogni variazione al di sotto del *maximum* vuol essere consentita dal ministro. Capite che un ministro ostile può con questo mezzo rovinare le Società, rifiutandosi di porre in giusta proporzione la tariffa, che è il prezzo del trasporto, con la spesa. E questa è un' arme terribile atta a frenare gli abusi del temuto monopolio; ma che può a sua volta diventare strumento di abusi non meno ingiusti e perniciosi.

Negli anni 1872 e 1873 il prezzo de' carboni crebbe da 32 fino a 63 lire la tonnellata e quello dei ferri aumentò pure di molto. Che fecero in tali condizioni le altre industrie? aumentarono ragionevolmente il prezzo de' loro prodotti, fin dove la concorrenza lo permetteva. Che domandarono le Compagnie ferroviarie? qualche modesto rialzo di tariffa per non subire il danno della cresciuta spesa dei trasporti e delle manutenzioni. Il Governo austriaco consentì l' aumento alla *Südbahn*; ma il ministero italiano rispose fieramente di no. Forse meditava e preparava fino d' allora il grandioso piano d' attacco contro l'Alta Italia.

Questo nuovo fatto e gli altri sopraccennati, cioè gli imperfetti preventivi di costruzione, il corso forzato, il credito scosso e poi anche le alte imposte generali e particolari che colpiscono l'industria ferroviaria, spiegano assai bene la condizione delle nostre Società.

Preme però di avvertire, che ove le ferrovie fossero state costruite ed esercitate direttamente dallo Stato, esso avrebbe necessariamente subito tutte le conseguenze di cotesti fatti ed alcune in proporzione ancora più grave che non le società.

Lo Stato, si dice, ha sempre soccorso largamente le Compagnie ferroviarie con garanzie e sovvenzioni. Ebbene vediamo in che consistano, a quale scopo, sotto qual forma si sono concedute.

Ho già premesso che l'Italia ha costruito le strade ferrate pensando più alla urgente importanza politica, che non al tornaconto industriale; quella formava lo scopo immediato, questo sarebbe stato l' effetto del progresso futuro.

I concessionari non si potevano illudere al punto da credere subito attive le loro imprese. D' altronde lo Stato è il vero proprietario delle strade ferrate; esercita sopra di esse l' alta sorveglianza; ha diritto di riscattarle, e s' ingerisce in mille modi dell'amministrazione, sopratutto determinando treni e tariffe.

Era dunque giusto che come compenso a tanti diritti egli assumesse anche l'obbligo di venire in

aiuto alle società, quando il prodotto della industria non bastasse a ricompensarle. Di qui nacquero le sovvenzioni o garanzie. Ma accordando queste, lo Stato pattuì con i concessionari una serie di utilità che gli tornano d' immediato vantaggio ed alleggeriscono di molte spese il bilancio dello Stato.

Così per esempio i trasporti che si fanno per conto del Governo godono di una tariffa speciale di favore, lo che significa di un ribasso che oscilla tra il 50 e il 78 per cento della tariffa ordinaria in vigore. È chiaro che le società eseguiscono questi trasporti con perdita sicura, essendo le spese di esercizio superiori al 50 e per talune fino al 70 per cento, anche in tempi normali.

Le tariffe di favore si applicano al trasporto dei detenuti, dei carabinieri, degli indigenti, delle guardie doganali, degli impiegati appartenenti alle amministrazioni centrali o provinciali, ed anche dei grani in tempo di carestia e degli oggetti di privativa come i tabacchi. Si applicano e col massimo ribasso, ai militari, o isolati o in corpo; non che al trasporto delle artiglierie, dei carri, cavalli, munizioni. Il risparmio che fa lo Stato annualmente è molto considerevole: in tempo di guerra poi va calcolato parecchi milioni. Si ritiene infatti che la Francia nella guerra del 1859, in forza di patti analoghi, risparmiasse 11 milioni: onde il risparmio dell' Italia nel 1866, sopra una rete abbastanza sviluppata, dev' essere stato di poco inferiore.

Non basta; ci sono i servizii interamente gratuiti. Ai ministeri vengono dati annualmente fra i dugento e i trecento biglietti gratuiti di prima classe, valevoli per tutto l' anno. Gli ispettori dei telegrafi viaggiano senza nulla pagare e quelli delle ferrovie pure. Il servizio dei telegrafi per uso del Governo è gratuito e, ciò che più importa, gratuito su tutte le ferrovie italiane è il servizio postale.

Il Franqueville calcola che se il Governo francese dovesse pagare alle Compagnie il trasporto delle valigie postali, come fa l'Inghilterra, non gli basterebbero 25 milioni l'anno. Considerate, dunque, quanto sia grande, anche presso di noi, l'onere delle Società e l'utile dello Stato. E riflettete al tempo stesso che i bilanci dell' amministrazione delle poste, tanto citati ad esempio, sembrano attivi, perchè non portano fra le spese, neppure figurative, questa dei trasporti delle valigie, la quale spesa, comunque grave, passa inavvertita ed anzi piglia l' aspetto di dono generoso che lo Stato faccia alle ferrovie col titolo di sovvenzione.

Tutti questi vantaggi poi dureranno non solo fintanto che lo Stato pagherà le convenute sovvenzioni, ma anche dopo, quando, secondo i patti non le pagherà più. Insomma dureranno fino al termine della concessione, sino a quel giorno in cui le ferrovie verranno in possesso dello Stato senza riscatto e senza spesa.

Ad onta di ciò le sovvenzioni non sono state considerate siccome un dono ovvero un compenso a capitale perduto; ma piuttosto come un'anticipazione da farsi alle Compagnie, per aiutarle a costruire ed esercitare le strade, quand' anche infruttuose e passive, coll' obbligo però di restituire le somme ricevute a mano a mano che i loro proventi avessero raggiunto una certa misura.

Per esempio la società dell'Alta Italia a termini della legge 28 agosto 1870, dovrà incominciare cotesto rimborso nel 1891, destinandovi la metà degli aumenti che si verificassero sul prodotto lordo del 1890; ed anche prima di cotesta epoca, se il prodotto lordo eccedesse le 44000 lire a chilometro.

Mi perdoni l' uditorio questa arida esposizione; ma poichè si parla tanto di riscatto è bene che si sappia *che cosa* si vuol comperare e *perchè*.

Le garanzie e le sovvenzioni sono date in modi diversissimi: io non esaminerò che i tre principali, per non andar troppo per le lunghe, salvo a ritornare su questo tema in occasione più opportuna.

Lo Stato nostro garantisce: per alcune linee una rendita netta fissa; per altre un reddito corrispondente al 5 1/5 per cento del capitale speso nelle costruzioni e nel materiale mobile; per altre infine un determinato prodotto lordo chilometrico.

Dirò brevemente di ciascuna.

La prima forma di garanzia fu prescelta per alcune linee, di cui la più importante è la Centrale Italiana, che movendo da Piacenza, tocca Bologna, valica l'Appennino e scende a Pistoia.

I cinque governi di Austria, di Parma, di Modena, della Santa Sede e di Toscana, facendo la concessione al Duca di Galliera ed alla Società delle strade Lombardo-Venete garantirono, col § 18 della Convenzione 17 marzo 1856 « che la strada Cen-
« trale Italiana non sarebbe mai per produrre una
« rendita annua al netto minore di sei milioni e
« mezzo di lire italiane. »

Questo patto oggi non è più in vigore, perchè una successiva convenzione approvata con la legge del 28 agosto 1870, sostituì ad esso la garanzia di un determinato interesse del capitale erogato.

In conseguenza di ciò e per quasi tutte le reti di cui l'Alta Italia è proprietaria, è in vigore la seconda forma di garanzia, che trae la sua origine dalle primitive concessioni del Governo austriaco.

Ecco quanto dispone l' art. 33 della Convenzione 14 marzo 1856, stipulata da quel Governo:

« L' amministrazione dello Stato garantisce per le
« strade ferrate cedute ed in servizio, come per
« quelle da costruirsi ed attivarsi e per tutto il
« tempo della concessione un utile netto, dedotte
« le spese di amministrazione e di esercizio del 5

« per cento d' interesse, più di un quinto per cento « per il fondo d' ammortamento.

« Tale garanzia comprende unicamente quelle « somme che a termini degli articoli 13, 14, 15, « saranno state e verranno successivamente sborsate « per la costruzione e l' attivazione dei tronchi di « strada ferrata di cui agli articoli 19 e 20, come « pure pel materiale mobile e scorte, provveduti « nello spazio di tre anni dopo attivate le dette « strade di ferro. »

Le successive convenzioni del Governo italiano, serbando inalterata cotesta garanzia, l'estese alle reti del Piemonte e dell'Italia Centrale, come dal canto suo l' Austria l' applicò alle ferrovie del Mezzodì (Südbahn) che appartengono alla medesima Società

Questa garanzia soccorre la Società quando il prodotto è assai scarso, ma non basta da sola ad assicurare un guadagno agli azionisti e per conseguenza tiene vivo nella Società l' interesse di promuovere il traffico e di amministrare saggiamente, onde ottenere un utile netto.

Essa distribuì dei dividendi che furono ben anche del 10 per 100, ma che discesero nel 1874 all'1 1/2 per 100, quantunque il prodotto lordo chilometrico sia andato sempre crescendo.

Infatti sulle reti proprie della Società il prodotto lordo chilometrico che fu di L. 23,000 nel 1865, giunse nel 1874 a L. 35,000. La ragione principale è questa che le spese di esercizio, per l' aumento dei treni non produttivi e del prezzo del combustibile ecc. crebbero in proporzione maggiore dei proventi del traffico, e siccome le tariffe rimasero inalterate, la società ne scapitò.

Oltre la garanzia la Società dell'Alta Italia gode per le reti del Piemonte, della Lombardia e dell'Italia centrale di pagare la tassa di ricchezza mobile nella misura stabilita nel 1867 senza che possa essere aumentata.

Però quando il prodotto chilometrico di codeste linee arrivi a 44,000 lire, o al più tardi nel 1891, la Società dovrà pagare l'imposta tutta intera e rimborsare allo Stato anche quella parte che le è stata condonata, nel modo stesso che farà per le somme ricevute in sovvenzione. (Art. 38, della legge 28 agosto 1870 Alleg. 2, art. 8).

Le garanzie concesse alle due Società delle Strade Ferrate Romane e Meridionali, sono fondate sopra un criterio ed un congegno diverso. Al capitate effettivamente speso nelle costruzioni, non si ha nessun riguardo diretto; la garanzia concerne soltanto il prodotto lordo chilometrico, ma in una misura e con patti non uguali per le due Società.

Alle Romane provvede l'art. 21 della Convenzione 22 giugno 1864 approvata con la legge del 14 maggio 1865. Quell'articolo dispone così:

« Il governo accorda alla nuova Società per tutte « le linee della rete concessa, un'annua sovvenzione « di lire 13,250 per chilometro, sino a tanto che il « prodotto lordo chilometrico della medesima non « oltrepassi le lire 12,500.

« Allorchè il detto prodotto aumenterà oltre le « lire 12,500 la sovvenzione annua diminuerà della « metà della differenza in più tra il prodotto reale « e le lire 12,500 prese come limite minimo.

« In ogni caso però l' ammontare del prodotto « lordo e la sovvenzione a carico dello Stato non « potranno mai eccedere le lire 30,000 per chilo- « metro, per cui quando il prodotto raggiungerà le « lire 30,000, il Governo non corrisponderà più al- « cuna sovvenzione.

Non è mio pensiero di analizzare e criticare quest'articolo; io vo' soltanto notare la cosa che più balza agli occhi ed è che l' aumento del prodotto lordo oltre le 12,500 lire a chilometro fa diminuire la sovvenzione in una misura pari alla metà di quell' aumento. Se il prodotto lordo tocca, ad esempio, come nel passato anno, le L. 16,500 per chilometro; la eccedenza è di 4000 lire ed allora la sovvenzione viene diminuita della metà di 4000, cioè a lire 2000, e perciò scende dalle lire 13,250, a sole L. 11,250.

Il difetto di questa garanzia sta in ciò, che non vi si tiene ragionevole conto, nè del capitale realmente speso a costruire, nè del quanto costi l' esercizio. Si suppone addirittura che fino a tanto che il prodotto chilometrico non superi le L. 12500, la sovvenzione di L. 13250 basti per le spese e pel compenso al capitale; e questo forse è vero. Ma poi si suppone ancora che, eccedendo il prodotto oltre quel limite, per mantenere in pari condizione della Società e non arricchirla di troppo, si debba diminuire la sovvenzione del 50 per cento dell' eccedenza. Ora questa seconda ipotesi è errata, essendo noi fatti certi dalla esperienza che le spese di esercizio delle ferrovie Romane dato un prodotto non solo di L. 12500, ma ben anche di 20,000 lire per chilometro, superano in tempi normali la misura del 60 0[0 e in tempi difficili ascendono perfino al 70, all' 80 per cento.

Ora è evidente che l' aumento del prodotto lordo sopra le 12500 lire, se da un lato reca alla Società un utile netto del 20, del 30, o al massimo del 40 per 100, dall' altro le fa perdere in diminuzione di sussidii il 50 0[0.

Qual' è dunque l' interesse della Società? Quello di incagliare il traffico per diminuire il prodotto lordo, e costringerlo a indietreggiare verso le L. 12500.

L' interesse della Società stà in diretta opposizione con l' interesse pubblico.

Il fiorire de' commerci è la sua minaccia, il crescere dei trasporti è la sua rovina.

Lo stesso dobbiamo dire delle Meridionali. Ecco l' articolo della convenzione 28 novembre 1864, modificato il 9 febbraio 1865 che provvede alla garanzia.

Art. 17. — « Dal 1° gennajo 1869 lo Stato pa-
« gherà annualmente alla Società una somma di
« lire 20,000 per chilometro ed il prodotto annuo
« lordo chilometrico sarà devoluto per intero alla So-
« cietà sino a tanto che non avrà raggiunto la somma
« di lire 7000.

« Allorquando questo prodotto lordo sorpasserà
« la somma di lire 7000 per chilometro la sovven-
« zione sarà diminuita in ragione del 50 per cento
« della eccedenza di detto prodotto lordo chilome-
« trico di lire 7000, sino a che questo non abbia
« raggiunto la somma di lire 15,000 per chilom.

« L'eccedenza del prodotto sulla detta somma di
« lire 15000 unitamente alla metà del prodotto stesso
« compreso tra le 7 e le 15,000 lire andranno per
« intero in diminuzione della sovvenzione sino alla
« estinzione. »

Appare manifesto che i difetti di questa garanzia sono due: l'uno, comune anche al patto con le Romane, consiste nella diminuzione improvvida del 50 0[0 quando il prodotto lordo sta fra le 7 e le 15 mila lire, l'altro, proprio delle Meridionali, consiste nel detrarre dalla sovvenzione una somma pari all'intera eccedenza del prodotto lordo sulle L. 15000.

Le meridionali hanno dunque una ragione ancora più forte delle Romane per opporsi all' aumento del traffico. Questa scala mobile escogitata e accettata dai nostri ingegni più eletti e segnatamente dai ministri Minghetti e Menabrea che la proposero nel 1864; e dal Sella e Jacini che la fecero approvare dal Parlamento nel maggio 1865, fu condannata dall' esperienza come un grave errore, come il mezzo più atto a danneggiare il commercio e rovinare ad un tempo le società e l' industria ferroviaria.

L' attuale Ministro de' Lavori Pubblici conviene in questo medesimo giudizio e lo esprime schiettamente nella prima delle sue Relazioni, dove confuta le forme di garanzia state adottate. In un punto egli dice, che garanzie di tal fatta non solamente « sop-
» primono ogni premio, ma stabiliscono una pena
» per qualsiasi progresso. » E più innanzi parlando delle Meridionali esce in queste singolari parole.

» Al principio dell'anno corrente 1874 un fatto
» di ottimo augurio per l' avvennire economico del
» paese, veniva a minacciare la fortuna di un'altra
» delle nostre grandi società di strade ferrate. L'e-
» sercizio 1873 delle strade ferrate meridionali si
» chiudeva con un prodotto chilometrico superiore
» alle lire 15,000! Questa buona notizia portava
» un colpo fatale agli interessi della società, perchè
» nella convenzione 28 novembre 1864 è scritto
» che l' eccedenza del prodotto sulla detta somma
» di L. 15,000, andrà per intero in diminuizione
» della sovvenzione, fino alla sua estinzione. »

» Sino a tanto che il prodotto chilometrico non
» fosse salito da L. 15,000. a L 30,500 la società
» doveva fare le spese del maggior traffico senza
» ricavarne un maggiore introito. Gli azionisti che
» avevano sempre avuto il 5 per cento delle loro
» azioni, dovevano rinunciare alla speranza di un
» eguale interesse per l' avvenire, per quanto sag-
» gia ed oculata fosse per essere l' amministrazione
» della società. Per prolungare la propria esistenza
» la Società non aveva altro mezzo che d'incagliare
» il traffico. »

Fu ripetuto le mille volte che nelle faccende industriali: i privati e le società, ancorchè anonime, sono da preferirsi al Governo, perchè sentono più vivo e continuo lo stimolo dell' interesse che li spinge a bene ordinare e migliorare i servizi.

Ebbene con le citate convenzioni le parti sono riuscite ad uccidere cotesto interesse vitale; ed anzi, lo chè è peggio, ne hanno in sua vece suscitato artificialmente un altro falso ed esiziale, ponendo l' utile delle Società in aperta lotta contro lo svolgimento del commercio e delle comunicazioni nazionali.

Ciò nondimeno le Meridionali mercè le grandi facilitazioni e i ribassi delle tariffe, seppero accrescere i prodotti delle loro linee sì rapidamente che da circa 5000 lire che davano nel 1863, arrivarono nel 1873 alla male augurata misura di 15000 lire per chilometro. L' aumento del traffico fu del 230 per cento, e quello de' prodotti lordi del 140 per cento. Ora l' interesse della Società impone agli amministratori di non oltrepassare questo limite.

Pertanto, o signori, credo di potere a buon diritto conchiudere, che la condizione attuale delle Compagnie ferroviarie non possa essere addotta come ragionevole motivo di riscatto, perchè se questa condizione non è florida, ciò dipende soprattutto dagli avvenimenti generali di cui esse non han colpa, dalle convenzioni improvvide, e anche un po' dalle ostilità del Governo.

Eppure da questa ostilità del Governo, manifestata anche con le molte liti mosse contro le Società, trae l'on. Boselli un nuovo argomento in favore del riscatto. Io non voglio affermare che delle liti mosse, il torto e la colpa sia tutta del Governo, ma pure sono tratto a credere che esso n' abbia una gran parte, tra perchè conosco il suo umore, tra perchè vedo lo scopo a cui tende.

Inoltre le liti si compongono equamente cogli arbitrati o colle transazioni, senza bisogno di ricorrere al riscatto. Quanto poi alla ostilità governativa non la accetto come buona ragione, perchè non vorrei che il riscatto pigliasse un poco l' aria del ricatto.

Ma è tempo ormai di spendere qualche parola sulle proposte del Ministero.

Lo farò brevemente perchè già troppo ho abusato della vostra pazienza e perchè la convenzione col-

l' Alta Italia è stata appena pubblicata e l'altra con le Meridionali, non è ch'io sappia, venuta ancora in luce.

L'Italia aveva nel primo trimestre 1875, chilom. 7322 di strade ferrate in esercizio, delle quali appartengono

Allo Stato	Liguri-Toscane	Chil.	431
	Savona-Acqui	»	148
	Calabro-Sicule	»	762
Alla Società delle Romane		»	1603
Alla Società delle Meridionali		»	1408
Alla Società dell'Alta Italia		»	2743
A proprietari diversi		»	247
	Totale		7322

Il governo non esercita neppure un chilometro di ferrovia; e quelle che sono di sua proprietà furono date tutte in appalto, o alla Società dell'Alta Italia, o a quella delle Meridionali.

Le proposte che ha fatto e in parte sta per fare il Ministero son queste: riscatto delle ferrovie romane - riscatto delle ferrovie meridionali – riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia – infine esercizio di tutte coteste ferrovie per mezzo dello Stato.

Intorno al riscatto delle Romane parlò egregiamente nella prima seduta il sig. Sacerdoti, ond'è più breve il compito mio.

L'antica società pontificia delle strade ferrate romane navigava in cattive acque, quando nel 1865 fece la fusione colle tre società delle Livornesi, della Centrale Toscana e della Maremmana. La nuova società denominata delle Strade Ferrate Romane, ricevette subito un gran colpo dalla crise finanziaria del 1866. Fu sovvenuta dallo Stato, ma non si riebbe.

Le azioni non ricevevano dividendo; il credito suo era scosso; le linee in costruzione dispendiose; l'aumento del traffico dava perdita non utile; il trasporto della capitale a Roma accresceva il danno e rendeva più insufficiente il servizio.

Fu proposto il riscatto. La prima Commissione della Camera lo accettò a mal in cuore, non per quei motivi che ora si fanno brillare con tanta arte dinanzi agli occhi del pubblico, ma per timore di alcune conseguenze del fallimento.

Io non ho del fallimento quel terrore che prova il sig. Carpi, perchè in fondo fallisce la Società, non la strada. Questa continua non ostante il fallimento a rendere i suoi grandi servigi. Perciò non mi persuade che si debbano fin da ora ad ogni costo comperare tutte le strade ferrate, per timore che le Compagnie possano in avvenire sospendere i loro pagamenti. Far patti ragionevoli per evitare la crise, lo comprendo; ma riscattare addirittura non mi pare necessario nè utile.

Però lo stato di fallimento, comunque non dichiarato, arreca certo dei danni all'industria ed al pubblico: le Romane si trovano in cotesto stato ed ecco qual fu rispetto ad esse il pensiero della Commissione Parlamentare.

Il Governo è creditore della Società di molti milioni; nel 1870 ebbe la retrocessione della linea Firenze-Massa e della ligure da Massa al confine francese. Orbene temeva la maggioraza della Commissione che il fallimento potesse far perdere allo Stato una parte de' suoi crediti e porre altresì in pericolo la cessione delle due linee dianzi rammentate, nel caso che il fallimento si fosse retrotratto al 1870.

D'altronde nelle concessioni delle ferrovie toscane, il governo granducale garantì direttamente un interesse a certe categorie di azioni e di obbligazioni. Ora cotesto obbligo fa carico al Governo italiano ed il fallimento, anzi che scioglierlo, forse lo intricherebbe di più.

Per tagliar corto, la Commissione accettò il riscatto delle Romane. Ma come si vede non fu mossa da un principio trascendentale, bensì da considerazioni umili e pratiche; per essa non è lo Stato moderno che rivendica un diritto inalienabile, ma semplicemente un creditore che procura di non perdere il suo. Tanto vero, che accettando il riscatto delle delle Romane, la Commissione respinse quello delle ferrovie Meridionali.

La seconda Commissione di cui era presidente l'on. Sella e Relatore principale l'on. Perazzi, accettò, ben s'intende, il riscatto delle Romane e delle Meridionali ed approvò il 14 giugno 1875 che l'esercizio fosse dato alle Meridionali, reputando che per le condizioni finanziarie ed amministrative del regno, sarebbe stata grave imprudenza l'affidare all'amministrazione governativa questo grande servizio.

Secondo i calcoli dell'on. Ministro l'onere dello Stato per garanzie e sovvenzioni alle Romane fu nel 1873 di L. 16,158,361 e l'onere futuro, facendo il riscatto, sarebbe di L. 22,764,038 quindi 6,605,676 lire di maggior spesa annuale.

Le Commissioni prevedono che cotesto aggravio sarà superiore ai 7 o agli 8 milioni perchè nel conto entrano molti elementi variabili tanto in passivo come in attivo, e tutto induce a temere che l'onere superi la somma indicata.

Ma oltre a questo, lo Stato subentrando alla Compagnia delle ferrate Romane si pone nella necessità di spendere forti somme per ripristinar in buone condizioni le strade e il materiale trascurati durante questi anni in cui la Società è tenuta sospesa tra la vita e la morte.

La Società non si è per anco posta d'accordo col Governo su tutte le clausole del contratto. Intanto una legge del giugno 1875 autorizzò il Governo a cambiare con 15 lire di rendita pubblica, ciascuna obbligazione garantita.

Sarebbe stato forse oppurtuno, invece che addive-

nire alla proposta del riscatto di promuovere la fusione della Società delle ferrovie Romane, con quella delle Meridionali; ma questa non era certo la intenzione del ministro.

Infatti la proposta del riscatto delle Romane, gli suggerì l'idea di riscattare anche le ferrovie Meridionali, benchè si trovino in condizioni assai migliori di quelle.

La Società delle Meridionali meritò dal ministero molte lodi per l'avvedutezza e il patriottismo della sua amministrazione che promosse efficacemente il traffico anche a proprio danno.

Ma anch'essa ha i suoi vermi roditori.

Due strade importanti le restano da costruire: l'una che da Benevento andrebbe a Termoli passando per Campobasso; l'altra che partirebbe da Sulmona, toccherebbe Aquila e farebbe capo a Rieti. Sono 255 chilometri di strada aspra e difficile concessi contro la garanzia di 20,500 lire lorde a chilometro, nella supposizione che fossero per costare circa 64 milioni; mentre ora il Ministro dichiara che a costruirle appena basteranno 100 milioni.

Ecco un primo e forte danno per la Compagnia, se fosse costretta ad eseguire queste linee.

Dell'altro, ho già parlato a lungo, e consiste nella forma di garanzia per la quale il crescere dal prodotto oltre le 15,000 cagiona irreparabile perdita alla Società. Con un patto di questa natura non è possibile andare innanzi.

Il riscatto fu convenuto per 24,954,202 lire. Alla Commissione parve che si aggravasse il bilancio dello Stato di almeno 2 milioni oltre il giusto. Nel 1873 le sovvenzioni pagate per tutte le linee possedute dalle Meridionali erano state di L. 22,353,876.

Ma ormai questa convenzione è sepolta ed un'altra le è stata sostituita che ancora non conosco, ma che probabilmente non sarà all'erario più favorevole di questa, poichè, come si diceva nella prima relazione ministeriale, le Meridionali s'erano mostrate arrendevoli nell'affare del riscatto, perchè serbavano fondate speranze di guadagno nell'esercizio delle proprie reti e di quelle romane.

Siccome la nuova proposta toglie alle Meridionali e proprietà ed esercizio, è probabile che il prezzo del riscatto sia più elevato.

Non dobbiamo dimenticare che in conseguenza del riscatto toccherà allo Stato a provvedere alle dispendiose costruzioni non eseguite dalla Società e per le quali occorrono molti milioni. Nel passato anno la convenzione con le Meridionali fu presentata come un' abilissima operazione finanziaria di 300 milioni destinati alle ferrovie del mezzodì. Ora l'operazione finanziaria è svanita, ma la necessità della spesa rimane e il bilancio pur troppo ne risentirà gli effetti.

Veniamo alla convenzione di Basilea approvata di recente a Parigi.

La Società delle ferrovie dell'Alta Italia, in origine Società delle ferrovie Lombardo-Venete, è composta di capitalisti inglesi, tedeschi, francesi e italiani, possiede 2793 chilometri di strade nel nord d'Italia e 2900 circa nell'Austria Meridionale.

Durante le vacanze parlamentari del 1875 e nel mentre che stavano dinanzi al Parlamento le due convenzioni stipulate con le Romane e le Meridionali, venne l'idea di riscattare frettolosamente anche le ferrovie dell'Alta Italia e poi sottoporle all'amministrazione governativa. Non si addusse la ragione del fallimento, perchè la Società è in buone condizioni, ma si trovarono altri motivi da far colpo.

Fu detto che noi siamo obbligati a riscattare le ferrovie dell'Alta Italia in forza del trattato di pace conchiuso con l'Austria nel 1866. O come è mai possibile, pensai fra me, che il trattato di pace obblighi l'Italia a riscattare le ferrovie? E volli vedere e lessi all'art. 12 queste parole:

« Afin d'étendre aux chemins de fer de la Vé-
« nétie les prescriptions de l'art. 15 de la conven-
« tion du 27 février 1866, les Hautes Puissances
« contractantes s'engagent à stipuler aussitôt que
« faire se pourra, de concert avec la Societé des
« Chemins de fer du sud Autrichens une convention
« pour la séparation *administrative et économique*
« *des groupes de chemins de fer vénitiens et*
« *autrichiens*. »

Quì non si parla punto di riscatto, non si parla nemmeno della divisione della Società, ma soltanto della separazione amministrativa ed economica delle reti venete da quelle austriache. Dopo il 1859 si fece cotesta separazione per le reti lombarde; nel 1866 fu convenuto di farla anche per le reti della Venezia. E la Società delle ferrovie austro-italiane assunse l'obbligo di fronte ai due Stati di mandare ad effetto cotesta separazione, la qnale deve premere più all'Austria che a noi, perchè, dice sempre l'articolo 12, per valutare la garanzia che l'Italia dovrà pagare per la rete veneta « on continuera à prendre
« pour base l'ensemble du produit brut des lignes
« venitiennes et autrichiennes concedées à la dite
« Societé. »

Ora il prodotto lordo delle linee austriache essendo di molto superiore a quello delle nostre, potrebbe accadere che l'Austria pagasse qualcosa per cagione nostra, ma non è punto probabile il caso inverso.

Pertanto è certo che dal trattato di pace con l'Austria non scaturisce l'obbligo del riscatto.

Si son fatte balenare agli occhi degli italiani ragioni politiche e militari per dare al riscatto il co-

lore di una rivendicazione nazionale, di un' atto di difesa e di patriottismo.

Fu detto che essendo la Società dell' Alta Italia straniera, ed avendo in mano gli sbocchi delle Alpi, potrebbe in caso di guerra trafugare il materiale inviandolo all' estero e in caso di neutralità compromettersi prestando aiuti ai belligeranti.

Queste obiezioni furono già confutate in parte; io procurerò di completare la risposta.

Per lo passato si usò ogni lusinga per attirare in Italia i capitali stranieri ed impegnarli nei debiti dello Stato e de' Comuni e nelle grandi imprese segnatamente ferroviarie. Ora invece si vorrebbe eccitare contro di essi la diffidenza del pubblico.

Quali sono i nuovi fatti che giustificano questo rapido mutamento di giudizio?

L' Austria, nemica tradizionale della Francia nel dominio d' Italia, diede tutte le ferrovie Lombardo-Venete e del Südbahn in mano a una Società francese. Nel 1859 quando di fronte ad essa combattevano truppe italiane e francesi non ebbe il minimo danno nè timore; cambiò il direttore francese in uno austriaco e nulla più. Nel 1866 la guerra fu combattuta tra Italia e Austria

Una medesima Compagnia divisa ne' due rami serviva le strade dell'uno e dell'altro Stato e prestò i suoi servigi in guisa da riportarne lode da ambedue.

La Germania, occupata coll'armi quasi una metà del territorio di Francia, in mezzo alla popolazione più aspramente nemica, si valse delle ferrovie francesi precisamente come delle proprie, sostituendo soltanto agli impiegati superiori il personale militare. Nessun dubbio può in Italia aversi sul personale delle ferrovie, che è tutto italiano, tranne pochissimi francesi, a quest' ora mezzo italianizzati, che potrebbero in caso di guerra esser sostituiti da italiani.

L' on. Boselli teme che la Società mandi nascostamente fuori d' Italia le macchine ed i vagoni e citava ad esempio, che durante l' ultima guerra di Francia, l'Alta Italia aveva raccolto in una stazione al di là delle Alpi 1000 vagoni.

In tempo di guerra lo Stato ha diritto che tutto il materiale delle ferrovie sia messo a sua disposizione.

Chi è primo a sapere se si fa la guerra o non si fa? Il Governo o le Compagnie ferroviarie? Pare il governo; dunque il governo può ordinare tempestivamente non solo che il materiale rimanga tutto in Italia, ma che sia remosso da certi luoghi e concentrato in certi altri, come l' arte della guerra consiglia.

Ma non si creda agevole cotesto trafugamento; perchè vi si oppongono molti ostacoli materiali ed amministrativi.

Ricorro alle parole dette dal signor Gabelli nella sua prima lettura all'Ateneo veneto;

« A comporre e spedire treni straordinari opposti « per trafugar materiale, non può certo pensare un « Direttore, il quale sa che l' ordine per composi- « zione e invio del treno straordinario dev' essere « dato agli uffici della trazione per la destinazione « delle locomotive e dei carri; agli uffici del mo- « vimento per lo stabilimento degli orari: gli orari « devono essere trasmessi agli ispettori del movi- « mento ed ai capi stazione; un apposito ordine di « servizio deve farne avvertiti i capi deposito, i « macchinisti ed i fuochisti: un altro ordine di ser- « vizio i conduttori e i guardafreni, e un' apposita « circolare deve farlo sapere a cantonieri e ca- « sellanti.

« Sono migliaia di agenti e di impiegati che do- « vrebbero entrare nella cospirazione ed esser tutti « tanto grulli da non intendere al fine pel quale si « ordinano e si spediscono treni straordinari di ma- « teriale vuoto. E fra i grulli dovrebbero essere « contati tutti i capi stazione; gli ispettori del mo- « vimento; i capi servizio della trazione, del movi- « mento e del traffico, i quali anche nella Società « dell'Alta Italia sono tutti italiani; e per giunta poi « i regi Commissari di sorveglianza agli esercizi. »

Inoltre i vagoni che arrivano vuoti al confine non lo passano, perchè secondo le norme del servizio cumulativo internazionale, stabilite nell' interesse degli Stati e delle Società, soltanto una parte delle vetture caricate può andare oltre; e di queste si tiene, sotto la sorveglianza di un commissario del Governo, esatto bilancio giornaliero di entrata e di uscita, con cura che le partite si bilancino. Le locomotive e i carri vuoti non possono uscire senza la connivenza dell'agente dal Governo.

Non credo poi vero il fatto citato ad esempio dall'on. Boselli. Com'era mai possibile concentrare in una stazione di Francia, al tempo della sua guerra contro la Germania, mille vagoni italiani, se allora non erano aperte nè la linea del Cenisio nè quella di Nizza? E da qual parte sono dunque passati? E come si potè concentrarli in una sola stazione? Ogni vettura è lunga 5 metri, tra l'una e l'altra vi corre un altro metro almeno; quindi per collocare 1000 vagoni occorrerebbero 6 chilometri di ferrovia. E qual'è la stazione che abbia 6 chilometri di binari e lasci a un tempo liberi quelli su cui corrono i treni?

L'obbiezione, che dirò politico-militare, non è nuova, fu sollevata anche nel 1864 e 1865 quando i ministri Minghetti e Menabrea, Sella e Jacini proposero non già il riscatto delle ferrovie appartenenti alle Società straniere, ma la vendita alla stessa Società straniera di tutte le ferrovie di Piemonte, che erano allora possedute ed esercitate dallo Stato. E la vendita fu fatta a condizioni un po' dure per noi; fu fatta mentre l'Austria accampava minacciosa nel

quadrilatero, perchè e Ministero e parlamento ritennero infondati quei timori. [1])

E in tale convinzione perdurò giacchè nel 1870 con la legge 28 agosto stata proposta dai ministri Sella e Gadda, si concesse alla società straniera di esercitare per conto dello Stato la linea ligure fino a Nizza e di costruire ed esercitare la strada da Bardonnèche a Modane, vale a dire che si diedero nelle sue mani i due sbocchi delle Alpi verso la Francia.

La Convenzione di Basilea determina il prezzo del riscatto in L. 752, 375,618 di cui L. 613,252,478 sono da pagarsi mediante una rendita annua che sarà di L. 33,160,211 fino al 1955 e di sole L. 13,321,008 dal 1955 a tutto il 1968.

Per le rimanenti L. 139,123,139 il governo assume l'obbligo di rimborsare alla Cassa di risparmio di Milano 20 milioni e di rimettere alla società tante « cartelle di consolidato italiano, quante occorrono » per rappresentare detta somma di L. 119,123,139 » in oro al corso medio della borsa di Parigi du- » rante i sei mesi trascorsi dal 1 al 30 giugno » 1876.

I 613 milioni rappresentano il capitale speso » sulle reti dell' Alta Italia » Noi dunque compériamo queste strade non per il prezzo che valgono ora, ma per quanto fu speso a costruirle. È un criterio che non mi pare giusto neppure allo stato delle garanzie concesse.

Ma poi cotesti 752 milioni non furono spesi tutti nella vera costruzione, perchè la società, a termini dello Statuto, adoperò nei primi anni una parte del capitale per distribuire un dividendo alle azioni e sodisfare gl' interessi delle obbligazioni e poi essa a a quel che si dice, pose sempre in conto capitale le spese delle ricostruzioni e delle riparazioni straordinarie. Per lo che, riscattando su questa base, si pagherebbe non solo quanto venne speso per costruire le strade, ma anche quanto fu erogato per le opere ormai distrutte e per i dividendi e gli interessi primitivamente pagati.

Il materiale fu valutato in 139 milioni. Lo Stato comprandolo, corrisponde un capitale perpetuo, quantunque una parte di quel materiale, dovrebbe, a concessione finita, venire in proprietà dello Stato insieme alle strade senza pagamento di sorta.

Di cotesti 139 milioni, 119 sono da pagarsi, in oro; e si dà rendita italiana valutandola al prezzo medio del corrente semestre, quale resulterà dai listini della borsa di Parigi.

Mi pare poco provvido che per determinare il prezzo della rendita italiana da consegnarsi in correspettivo di ferrovie italiane, si debba ricorrere ai listini di una borsa straniera, dove sono assai più scarsi che in Italia la conoscenza delle cose nostre, il numero, e l'importanza delle contrattazioni.

Con tale patto noi ci esponiamo ai rischi delle crisi commerciali e politiche italiane; a quelli delle crisi politiche commerciali francesi; e poi anche alle oscillazioni che piacesse ai nostri potenti venditori

---

1). Credo opportuno di trascrivere dalla relazione dell' on. Correnti del 17 decembre 1864 il seguente passo.

« E quì ci si presenta un'obbiezione che fu ripetuta « in tutti gli Uffizi della Camera e di cui naturalmente « si è preoccupata anche la pubblica opinione. É « prudente dare in mano ad una sola società pri- « vata, e peggio ad una Società che ha originarie « attinenze con Società straniere tutte le strade fer- « rate della valle del Po, campo dove si hanno a « combattere le ultime battaglie dell' indipendenza, « porta per cui hanno a passare tutte le comuni- « cazioni dell'Italia peninsulare col continente eu- « ropeo? Questo è un argomento molto geloso, e se « la vostra Commissione avesse creduto che la com- « binazione proposta dal Ministero potesse compro- « mettere la nostra indipendenza commerciale e la « solidità dei nostri mezzi di difesa, essa non avrebbe « dubitato a proporvene la reiezione. Ma essa crede « invece che il Governo abbia in mano i mezzi più « efficaci per allontanare questi pericoli, quando pur « si venissero a manifestare: essa crede, che se so- « pravvengano necessità politiche o militari, le strade « ferrate poste sul territorio nazionale, amministrate « e servite da nostri concittadini, vigilate dai pub- « blici uffiziali e dalla pubblica opinione, debbano « credersi tanto fidatamente nostre, quanto le nostre « montagne; essa crede che una azienda economica, « la quale rappresenterà, quando sieno riunite in un « solo gruppo tutte le strade della valle del Po, » la valuta di 500 milioni, abbia in sè stessa la gua- « rentigia di una vita indipendeute, e costituisca un « complesso d' interessi che non si lascerranno cer- « tamente sacrificare da interessi concorrenti, o sog- « giogare ad un capriccioso patronato. Cinquecento « milioni sono sempre autonomi. L'unica invasione « che un paese non può ragionevolmente temere è « quella dei capitali convertiti in lavori pubblici, « incorporati alla terra, divenuti strumenti di civiltà « e che non possono essere fruttiferi se non se per « opera di civiltà.

« D'altronde i pericoli che ci sarebbero minac- « ciati da un gioco di tariffe studiate per danneg- « giare il nostro commercio di transito non possono « essere la conseguenza di recondite congiure, nè « di arcane ed inavvertite combinazioni. Facile in « ogni caso a trovarvi rimedi, come facile scoprire, « quando pur si preparassero, le insidie. Non ponno « toccarsi le tariffe senza che il Governo lo con- « senta, senza che il pubblico lo avverta, senza che « gli effetti non ne siano calcolabili sino all' ultimo « quadrante. Perciò si hanno a credere esagerati i « timori e ingiustificabili i sospetti che ha potuto « destare l' idea d' una possente compagnia, la quale « abbia in mano l'esercizio di tutte le ferrovie del- « l'Italia superiore.

di provocare sul mercato parigino. Trattandosi di 119 milioni, ogni piccola diminuzione produce conseguenze notevoli.

L' aggravio al bilancio dello Stato non sarà minore di 10 o 12 milioni, come fu già da altri avvertito. Ma il riscatto trae seco quegli altri obblighi che ora toccherebbe all' Alta Italia di adempiere.

Invero lo Stato dovrà costruire i 31 chilometri di strada per congiungere Treviglio a Coccaglio; dovrà continuare la costruzione della ferrovia Pontebbana per la quale non basteranno 35 milioni in luogo dei 20 preveduti; dovrà sborsare del suo i milioni che l'Alta Italia si era obbligata a pagare per il traforo del Gottardo e per l' ampliamento del Porto di Genova; dovrà del suo costruire i doppi binari sulle linee più percorse dai treni e più produttive.

Tutti questi lavori costeranno allo Stato parecchi milioni.

Ora, o signori, considerando le tre convenzioni nel loro insieme e nelle più certe conseguenze, vediamo che, approvate, imporrebbero sul bilancio d'Italia una maggiore spesa di 20 e più milioni l'anno, alla quale si aggiungerebbe l' altra assai forte delle nuove costruzioni, presupposta dal Ministro in 225 milioni, senza contare i dispendiosi lavori dell'Alta Italia.

È facile inoltre il prevedere, che il dì in cui lo Stato, sciolto da ogni ritegno delle Compagnie, sarà assoluto padrone delle strade ferrate, crescerà intorno a lui la ressa delle multiformi influenze, affinchè moltiplichi le strade anche più improduttive a spese del pubblico erario.

Or bene nelle condizioni attuali d' Italia, con un bilancio in cui le entrate non son pari alle spese; con un miliardo di biglietti a corso forzato; con 395 milioni di debito fluttuante; con le proprietà pubbliche vendute; con le imposte spinte al massimo grado, è egli prudente di avventurarci nella compera di 6000 chilometri di strade; di riaprire il gran Libro del debito pubblico per iscrivervi circa un miliardo e settecento milioni?

Dove se ne vanno le lusinghiere promesse del ministro? Come si concilia questa legge improvvisa col grido elettorale dell' anno passato?

È egli veramente necessario questo riscatto?

Io non penso che lo rendano necessario nè le esigenze dell' interesse pubblico; nè i timori del monopolio.

Sono già tanti i diritti e gli interventi dello Stato; che col riscatto esso acquista piuttosto dei debiti che non dei diritti nuovi ed efficaci.

Si dice che il riscatto schiude la via ad un razionale ordinamento dei gruppi ferroviari. Lo scopo sarebbe utilissimo e gioverebbe assai alla speditezza ed economia dei servizi; ma ciò potrebbe ottenersi con fusioni, e con permute, senza aggravio del bilancio dello Stato. Inoltre se questo è lo scopo, o come mai si procede a riscattare prima di avere studiato e discusso sul futuro ordinamento? La questione è complessa e difficile; il Menabrea dividendo nel 1864 le ferrovie della penisola in quattro gruppi, pensava e desiderava che col tempo si avessero a ridurre a due soli, nelle mani di due forti compagnie, delle quali l' una avesse la strade del Tirreno con gli sbocchi della Francia; e l' altra possedesse le linee Adriatiche coi valichi di Germania. Parve ad alcuni che questa divisione corrispondesse più alla forma idrografica, che alle correnti commerciali d'Italia.

Il problema non fu risoluto nè allora nè poi. Premettere ora il riscatto allo studio non mi sembra opportuna.

Col riscatto il Governo diventa assoluto padrone delle tariffe, anche se riappalta poi le strade. È questo uno scopo che lusinga molti, ma che pone me in diffidenza. Io temo assai che il Governo o abbassi di troppo le tariffe e faccia per tal modo cadere in parte sui contribuenti la spesa di coloro che viaggiano in strade ferrate ; ovvero che le rialzi in guisa da trasformare l' industria ferroviaria in una nuova imposta.

Boselli. — Io l' ho negato.

Genala. — L' on. Boselli lo nega; ma vi sono altri che affermano e vagheggiano cotesta idea, desiderosi di scoprire un' imposta di più in un paese che ne ha già tante. Costoro ripetono ad ogni frase la parola monopolio, perchè intendono di trarre a suo tempo dalle ferrovie un prodotto simile a quello che attualmente si ricava, mediante prezzi elevatissimi, dal monopolio dei tabacchi e dei sali.

Ma questi sono fini secondari. Il ministero, rompendo le tradizioni legislative e abbandonando ad un tratto le sue proposte di ieri, ha detto solennemente di voler proporre che l' esercizio delle strade ferrate sia confidato al Governo. Il suo ideale consiste nel sostituire all' intervento legislativo, l' azione diretta della burocrazia; nel creare la più vasta amministrazione ferroviaria che sia mai esistita, per esercitare con 50 mila impiegati i 7000 chilometri di strade, lasciando al tempo la cura di moltiplicare a migliaia e i chilometri e gli impiegati.

Io, o signori, sono contrario al riscatto, segnatamente delle Meridionali e dell' Alta Italia; ma giacchè il problema del riscatto si presenta ora strettamente congiunto a quello dell'esercizio gevernativo, non si può dare una definitiva soluzione di quello, senza prima discutere e risolvere anche questo.

Sarà il tema delle ulteriori conferenze.

Intanto però i fautori dell' esercizio hanno vacillato nella loro fede recente e chiedono due anni per fare esperimenti. Essi sono sperimentali, ma in questo senso che la esperienza la vogliono far

loro, a proprie spese, o piuttosto, come sarebbe il caso, a spese d' Italia.

In cosa di sì grave momento non dovrebbesi procedere con tanta precipitazione e titubanza. L' opinione pubblica ha diritto d'avere il tempo e il modo di pronunziarsi sopra un problema così complesso, che martella da anni la mente degl' Inglesi, che fa lottare in Germania uomini e Stati, che lascia la Francia tranquilla; ma che non fu risoluto pienamente in nessun luogo.

L'Italia sarebbe assai imprudente se osasse cimentarsi ad una prova siffatta nell'attuale stato della sua amministrazione e della sua finanza.

Corsi. — Dò la parola all' on. Toscanelli: siccome egli non era presente al principio della seduta credo necessario di ripetere la mia preghiera di non fare cioè questioni politiche.

Toscanelli. — Non vi era bisogno di questa avvertenza in quanto che so di trovarmi in un consesso scientifico e non politico, e conosco la differenza che passa tra un congresso scientifico e un congresso politico. Anzi se io fossi stato il presidente, quando il sig. Genala si è addentrato ad esaminare un progetto di legge, lo avrei richiamato all' ordine. Siccome appunto io tengo che il Presidente mi lasci piena libertà di parola, avendo egli detto che vorrebbe separata la questione del riscatto da quella dell' esercizio, dico la verità, praticamente non so come fare, poichè il giorno in cui cessano le Società ferroviarie oggi esercenti, qualcheduno bisogna che eserciti, poichè le Società non ci sono più, e non potrà essere che lo Stato cui incombe il dovere che questo servizio pubblico non venga meno. Quando in fatto l'esercizio lo avrà lo Stato, sarà difficile levarglielo.

Ora siccome ho visto che l'oratore che mi ha preceduto ha toccato anco la questione dell'esercizio, prego il sig. Presidente in quei punti dove le due questioni sono connesse, a lasciarmi piena libertà di parola.

Corsi. — Se io ho detto che doveva separarsi la questione del riscatto da quella dell'esercizio, non era perchè non si parlasse di quest'ultima, ma per l'ordine logico.

Toscanelli. — Non era mia intenzione di parlare in questo recinto sull'importante argomento che si discute, ma alcune idee espresse dall'on. Boselli e una circostanza, che dirò a me personale, mi hanno spinto a cambiare di proposito. Quando la prima volta si presentò la proposta di legge pel riscatto delle ferrovie, furono dagli uffici della Camera nominati 8 commissari; dipendeva dalla nomina del commissario nel mio ufficio, che la maggioranza della commissione parlamentare fosse favorevole o contraria al progetto: io era in ballottaggio con l'onorevole Sella, e ciò nonostante fui nominato commissario; questo fece sì che il riscatto allora non andò avanti. Forse se non si verificava il fatto accennato, molti che oggi sono contrari al riscatto, e che allora non lo erano, non avrebbero avuto il tempo necessario di studiare la questione. Indi questo consesso scientifico, comprenderà la grande importanza, per la parte che vi ho preso, che pongo nella questione del riscatto e dell' esercizio delle ferrovie.

Prima di tutto mi pare che la questione del riscatto e dell'esercizio ferroviario sia un incidente di una questione più alta, più elevata. In vari modi si possono concepire le attribuzioni dello Stato. Io vedo che la scuola imperialista o autoritaria che dir si voglia, crede utile che lo Stato faccia ogni cosa, (ciò per il bene del consorzio sociale) e che i cittadini non facciano nulla; crede che questa grande potenza dello Stato sia utile per il bene dei cittadini; e siccome gli estremi si toccano sempre, anco la scuola socialista, con scopi diversi, vuole questa potenza dello Stato.

Vi è poi la scuola liberale la quale vuole che lo Stato faccia il meno possibile, e che i cittadini riuniti insieme od isolati, facciano il più possibile; le tradizioni della scuola liberale sono tradizioni di questa provincia; lo dimostra la massima del Fossombroni che diceva: il mondo va da sè; è naturale che quì si rimanga fedeli a queste tradizioni. Secondo il fatto che uno scienziato appartiene ad una di queste scuole, ne derivano tante illazioni contrarie circa il modo nel quale lo Stato si deve regolare nei servizi pubblici. Io credo che nessuno della scuola liberale possa esser favorevole al riscatto e all'esercizio delle ferrovie; e mi meraviglierebbe se qualcuno della scuola socialista o di quella autoritaria fosse contrario.

Un punto toccato dall'onorevole Boselli mi ha fatto impressione. Egli ha detto: queste Società sono troppo forti, e il Governo non le può dominare; minacciano di sostituire nella Camera una maggioranza ferroviaria alla politica; e quando poi i suoi oppositori gli hanno affermato: se voi date le ferrovie in mano allo Stato, questo diventa tanto potente, che i cittadini non possono più niente; ha soggiunto: non è vero; domando adunque come l'onorevole Boselli si può mettere d' accordo con sè medesimo. È stato parlato della gran potenza che deriva allo Stato per il numero degli impiegati che verrebbero sotto la sua dipendenza e l'onorevole Ferrara faceva notare la potenza derivante dal dominio su coloro che volevano diventare impiegati; ma colui che esercita le ferrovie ha un' altra grandissima forza nelle sue mani, ed è che dal modo come sono regolate le ferrovie, dipende il movimento economico, ed il benessere del paese; chi esercita le ferrovie ha nelle sue mani il commercio: lo dimostrerò con un esempio. In molte parti dello Stato vi sono delle produzioni speciali; a Massa il marmo, in Sicilia lo zolfo.

Immaginate che ci sia un'elezione, e che il Ministero minacci di rialzare le tariffe sul marmo o sullo zolfo, qualora non sia eletto il suo candidato, e poi domandate a voi stessi se quelli elettori sarebbero liberi di scegliere quello che più loro talentasse. Quindi la padronanza nello Stato di determinare le tariffe dei trasporti, gli dà una tal potenza che è più che sufficiente a fare eleggere la Camera come gli pare e piace: così essendo le cose, quel controllo che l'onorevole Boselli voleva trovare nel Parlamento in un paese dove la corona è rappresentata dai ministri, ed il Senato eletto da essi, quando il potere esecutivo può far venire alla camera chi vuole, mi pare un sindacato che offre pochissime garanzie.

Fatta questa considerazione di un ordine generale ed elevato, ne aggiungerò un'altra. Quando lo State è foggiato secondo le forme liberali, i focolari di vigoria sono infiniti, e oltre lo Stato, vi è molta vitalità nelle associazioni dei cittadini; ma questo non è allorchè tutte le forze sono concentrate nelle mani del governo: accade allora che il giorno nel quale questo Stato si trova in cattiva condizione ne soffre tutto il consorzio sociale.

Secondo la organizzazione dello Stato, le rivoluzioni prendono diverso aspetto. In Inghilterra le rivoluzioni si fanno coi giornali, coi *meetings*, colle lotte elettorali; in Spagna avviene quello che avverrebbe in Italia se il governo avesse tanta forza da fare eleggere la Camera a suo modo, nel qual caso coloro che non sono contenti della cosa pubblica, non potendo lottare sul terreno legale, prorompono in rivoluzioni violente. Per tutte queste considerazioni di ordine politico ed economico dichiaro che quando mi fosse dimostrato essere il riscatto ed esercizio delle ferrovie utile alle finanze dello Stato, che esso sarà un eccellente amministratore, che accadrà il miracolo profetizzato dell'onorevole Boselli, cioè l'equilibrio nel bilancio delle ferrovie, ciò nullameno combatterei con tutte le mie forze la padronanza delle Stato sulle ferrovie.

Passando ad esaminare la questione in sè stessa, vi scorgo pur troppo dei gravissimi mali, qualora fosse risoluta conforme ai desideri dei nostri avversari.

Prima di tutto, in un problema che riguarda le ferrovie, conviene separare la parte che si riferisce al servizio pubblico, da quella che riguarda l'esercizio dell'industria ferroviaria nella quale, come accade in molte cose, vi sono delle materie miste, che fino ad un certo punto hanno il carattere di servizio pubblico, ed al di là d'industria ferroviaria, conviene adunque trovare i confini perchè di tutto quello che riguarda il servizio pubblico, ritengo che il governo se ne debba occupare. Se invece lo Stato invade il campo della industria ferroviaria; se impedisce che funzioni, e lo impedisce in modo da produrre la rovina delle società per dir poi: esse si mostrano deficienti, indi ricorre il caso che io divenga padrone, la questione è molto diversa.

I nostri avversari dicono: le strade ferrate funzionano male; le loro finanze sono dissestate, esse non possono andare avanti, non ci sono società per esercitarle: intanto si ammazzano quelle che ci sono; adunque essendo l'esercizio delle ferrovie necessario, è una necessità che lo faccia lo Stato.

Certo ancora noi preferiremmo avere società floride, e che lo Stato non s'immischiasse di ferrovie, ma ricorre il caso della impotenza, che impone al governo il dovere di esercitare le ferrovie. Su per giù, questo è il ragionamento che si fà, ma ai miei occhi, come dimostrerò, è una deficenza prodotta dallo Stato, e che esso quando lo voglia, può fare cessare.

Prima di tutto io domando nell'attuale condizione della nostra legislazione ferroviaria è tutelato il servizio pubblico? È pienamente tutelato non solo, ma lo Stato col modo con cui si diporta, oltrepassa le sue attribuzioni, ed impedisce lo sviluppo della industria ferroviaria. Lasciando la parte toccata dall'onorevole Genala, cercherò di completarla. Per chiarire vera la mia affermazione, comincerò dagli orari; non ci è dubbio quando esiste una strada ferrata lo Stato ha diritto che sia percorsa da un certo numero di treni, in uno spazio adeguato di tempo; ma se impone dei treni al di là dei necessari per il servizio pubblico, come oggi avviene, invade il campo dell'industria. Infatti è accaduto quello che ha detto l'onorevole Genala che vi sono treni che camminano sopra strade deserte portando 3 passeggieri. Il servizio postale invece di essere organizzato pensando che dall'andare le lettere in un modo o nell'altro nuoceva alla società, si fanno partire treni ad ore non convenienti per i cittadini e ciò porta una gran perdita per le società. Questo modo col quale il governo ha esercitata la facoltà sugli orari, oltrepassando i limiti del servizio pubblico ha servito a impedire lo svolgimento di questa industria ferroviaria.

Il problema quanto al materiale mobile, è che il materiale sia in una proporzione giusta ripartito nel modo migliore possibile, e caricato bene ma siccome per le esigenze del commissario questo problema non è risoluto in modo da corrispondere alle esigenze di una industria ferroviaria, il servizio lascia a desiderare. Nelle ferrovie romane ad amore del vero devo dichiarare che il problema è risoluto abbastanza plausibilmente, così non può dirsi per le altre reti.

In Inghilterra, in Francia ci sono compagnie apposta per caricare i vagoni, ed è provato che un buon caricatore carica fino a 10 tonnellate sopra ad un veicolo, mentre un cattivo caricatore arriva appena a collocarvene cinque. In Italia cotal società

non esiste che a Bologna, ed è facile comprendere come quando si fosse meglio pensato alla caricazione delle merci, molte volte quando è avvenuto che il materiale mobile è venuto meno, questo non sarebbe accaduto.

Un' altra parte che riflette il servizio pubblico è la condizione del piano stradale.

Lo Stato deve curare che i cittadini non si rompano il collo, ed a questo è ampiamente provvisto per l' autorità deferita ai R. Commissari, cui incombe il diritto di esigere che il piano stradale, e le macchine siano in buona condizione.

La parte che costituisce l'industria ferrovioria sono le tariffe. Or bene il maneggiamento delle tariffe, che varia secondo le circostanze speciali e generali delle condizioni economiche e commerciali di un paese, è il perno, è il modo principale per svolgere l'industria ferroviaria, ma la vigente legislazione nella materia impedisce alle società i cangiamenti delle tariffe, indispensabili per far rendere una ferrovia.

Per tutelare il servizio pubblico basta che il governo stabilisca il *maximum* delle tariffe, ed a ciò è provveduto per legge altrimenti le società potrebbero stabilire tariffe elevandole fino ai limiti della concorrenza, coi trasporti ordinari. Quando questo *maximum* è stabilito, siccome tutto il resto riguarda lo sviluppo dell'industria ferroviaria, credo che il governo, ingerendosene, e male come ha fatto finora, oltrepassi le sue naturali attribuzioni. Questa è, ed è stata a mio parere, la causa principale del dissesto economico delle società che fra parentesi oggi è esagerato, perchè si accetti più facilmente il riscatto.

Molte volte, secondo le condizioni economiche del paese, conviene abbassare le tariffe, ma una Società non le può abbassare senza il permesso del Governo; quando poi le ha abbassate, se la esperienza dimostra che non è stato utile non le può più rialzare senza il permesso del Governo. Qualche volta è accaduto che le Società hanno ribassate le tariffe, ed il fatto ha chiarito come questo recasse lor danno, allora sono andate a domandare un aumento, ed hanno trovato un vèto per cui sono rimaste molto restie a diminuirle perchè sapevano di non esser poi padrone di rialzarle. In Francia il Governo non dà permessi di abbassare le tariffe altro che per 3 mesi di tempo, per vedere i resultati, perche a *priori* è impossibile calcolare tutti i fatti che possono produrre e il resultato può essere che sia dannoso o vantagioso. In Inghilterra si va più in là; vi sono delle tariffe che durano 8 giorni; quando una Società per certe ragioni speciali, si trova con un gran materiale attivo dice: per questi 8 giorni farò le corse con tariffe speciali.

Questa simmetria, questa immobilità della tariffa è una cosa che non può entrare che nella mente di coloro che non hanno studiato il tema delle tariffe.

Uno dei servizi importantissimi della industria ferroviaria sono le tariffe di ritorno. Quando vi è una esportazione straordinaria superiore alla importazione conviene abbassare le tariffe di ritorno per non fare tornare in dietro i treni vuoti, gli amministratori hanno domandato di farlo, e non lo hanno ottenuto. Vi sono delle condizioni economiche passeggere; immaginate che accada quello che accadde 3 anni fa, quando nell'Italia meridionale vi fu una grande quantità di grano, e che i treni che lo esportano debbano tornare a vuoto; un buono esercizio ferroviario porta che le tariffe sieno regolate in modo che i vagoni vuoti non percorrano mai la linea, ed in simili casi si fanno tariffe di ritorno per i prodotti dell' alta Italia; invece ciò non potendo fare le Società, incontriamo sempre lunghi treni di vagoni vuoti, il che porta un danno economico enorme.

Quanto alle tariffe simmetriche osserverò che in Francia vi sono due linee quella di Mulhouse e quella di Strasburgo possedute dalla medesima Società, e non ostante questo per le diverse condizioni economiche, per i diversi bisogni del commercio, le tariffe di una linea sono differenti da quelle dell' altra linea. Non parlo delle tariffe di transito, delle cumulative, delle differenziali, e non analizzo tutti questi problemi economici tanto connessi al prodotto delle ferrovie, ci sarebbe da andar troppo per le lunghe, ma mi pare di aver dimostrato, come il trattare queste tariffe bene ed utilmente sia un problema molto difficile ed eminentemente industriale.

La Compagnia del Nord in Francia era in cattive condizioni quando ne prese la direzione Emilio Aubertin; ebbero in un anno di tempo il reddito netto raddoppiò, ma in Francia non vi erano questi vincoli, questi ostacoli che da noi impediscono l' industria ferroviaria.

La compagnia dell' Est si trovava in stato di fallimento quando M. Sauvage fu incaricato di redigere le tariffe in quel modo che credeva più conveniente. In un anno di tempo le azioni raggiunsero il loro valore, in 3 anni raddoppiarono e durante la guerra sono calate di soli trenta franchi.

Questi fatti dimostrano che la industria ferroviaria richiede una immensa capacità industriale possibile a ritrovarsi soltanto in persone che sono nate e si occupano di quella specialità e siccome credo che il Governo non possa essere mai un buono industriale, questi fatti rivelano quante e quali sono le difficoltà alle quali andiamo incontro dando il riscatto e l'esercizio al Governo.

Credete signori che la Direzione delle ferrovie al Ministero dei Lavori pubblici farà quello che fece Sauvage in Francia? Io credo che non solo non farà questo, ma il contrario di quanto spera l'onorevole Boselli, cioè che l'attivo e il passivo si equilibre

ranno; questo è il mio ideale ritenendo che le ferrovie facciano un servizio pubblico il quale dovrebbe essere retribuito, ma nel caso vorrei che l'onorevole Boselli mi dicesse quali sono i mezzi pratici con cui raggiunge il suo e mio ideale. Sono convinto che le Società inceppate come lo furono finora non hanno potuto raggiungere il nostro ideale, ma credo che quando saranno abbandonate al Governo esso aumenterà le tariffe ritenendolo il modo per raggiungere il fine, ma questo non vuol dire aumentare il reddito. Credo che la cifra di 55 milioni scritti nel bilancio dei Lavori pubblici, per incapacità dell'industriale raddoppieranno, ed in ogni ipotesi mi pare un' esperimento molto inopportuno.

Questo non basta: gli oratori che mi precederono parlarono delle imposte che le Società pagarono e pagano allo Stato, degli oneri che hanno dovuto subire per i pagamenti in effettivo, per il trasporto di impiegati e per tutte le altre cause accennate dall'onorevole Genala: mettendo insieme tutti questi fatti risulta che le Compagnie non possono prosperare senza libertà e modo di esercitare la industria loro, e che a questo costantemente opponendosi il Governo le ha ridotte nella condizione che oggi dal Governo stesso si lamenta, e dopo avere così operato, dopo di avere prodotto l'impotenza si dice: siete insufficienti, farò io tutto come Sauvage.

Il fondamento di qualsiasi industria è che chi l'esercita abbia speranza di guadagnare, poichè non è possibile che uno si adoperi per una industria senza speranza di un correspettivo. Con tutti questi impicci che sono stati posti fra i piedi delle Società esse hanno perduta la speranza di ottenere un reddito da superare le garanzie indi hanno detto, è inutile che ci arrovelliamo tanto, le garanzie non le supereremo mai, così è venuto meno l' interesse di sviluppare l'industria.

Per me sono convinto che finora in Italia la industria ferroviaria nel vero significato della parola non vi sia mai stata altro che nei primi momenti che furono create le Società quando speravano non andare incontro a tutte queste difficoltà.

L'onorevole Boselli disse, « quando sia avvenuto il riscatto, si farà una direzione generale. » La cosa può adesso sembrare facile e piana ma non ci è trattato di ferrovie che ritenga che una Direzione generale possa esercitare una rete di oltre 4000 chilometri, e il Governo adunque deve avere una capacità che Sauvage non avrebbe.

Il ruolo degli impiegati ferroviarî è molto più elevato di quello dello Stato; quando avvenisse l' unificazione si verificherebbe questo fatto che un Ingegnere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici avrà 10 dopo 30 anni; e un altro Ingegnere di strade ferrate avrà 30, onde ne nasceranno gravissimi malcontenti, e quindi il protezionismo per passare da un ramo all' altro dell' amministrazione.

L' onorevole Boselli quanto alle difficoltà notate per la osservanza della legge di contabilità ha detto che non ci sarà perchè è cosa speciale per le strade ferrate; ma l' onorevole Boselli ha dimenticato che per servire alla Legge di contabilità le rotte del Po sono rimaste aperte, e non è stato possibile accomodare gli argini nonostante gli sforzi dei cittadini esposti alle piene, e dei deputati nominati da quelle provincie: nonostante questi fatti, l' onorevole Boselli crede che cesserà per le ferrovie quella legge, io non lo credo. Quando si guasterà la strada, bisognerà fare il progetto, passarlo all' Ispettore A. all' uffizio B. ecc. tanto che credo che la sicurezza sulle strade ferrate non ci sarà più. Il modo come sono regolati i fiumi lo dice abbastanza, non potremo più viaggiare tranquillamente. Quanto ai vantaggi che l' esercizio ed il riscatto produrranno in tempo di guerra, credo di potermi dispensare dal parlarne, dopo le savie osservazioni dell'oratore che mi ha preceduto; solo dire che siccome la rete Italiana delle ferrovie ha una parte determinata di materiale mobile, non vedo difficoltà a che sia messa una compagnia di soldati con impiegati, in due punti a Nizza e al Cenisio, per impedire che esca una maggior quantità di vagoni al di là dei necessari per il servizio cumulativo, e questo può farsi in tempo di pace come ordinamento permanente. Io non lo so vedere, ma ormai sono troppo pratico di queste cose per capire che tutto questo affare è un' arme che adoperano i favorevoli al riscatto per solleticare la corda più sensibile degli italiani.

I nostri avversari adoperano un' altro spauracchio e ci parlano con apparente terrore di società straniere, ma il capitale è cosmopolita, qualunque società può divenire straniera quando gli stranieri comprino alla borsa la metà delle azioni, più una; ma il governo può mettere dei patti nella convenzione, come ad esempio che il Consiglio di Amministrazione sia composto di Italiani.

Mentre sono contrario al riscatto e all' esercizio governativo sono favorevole alla riforma della legislazione ferroviaria Italiana, e siccome sono convinto che le società non solamente accetteranno queste condizioni, ma ne saranno ben contente, in correspettivo si potranno domandare a queste società delle garanzie, come ad esempio quelle che sono andato accennando.

Un' altro pericolo non toccato abbastanza è: cosa avverrebbe di queste ferrovie per le influenze politiche, qualora cadessero nelle mani dello Stato. Qualche volta mi è accaduto di andare in ferrovia, e ho dovuto fermarmi in luogo dove non ho visto nè case nè paesi; ho domandato perchè ci si fermasse, e

mi è stato risposto perchè ci è il senatore tale che ci ha la villa vicina.

Se tali cose accadono oggi che vi è l' interesse contrario della società per lo mezzo, immaginate cosa avverrebbe quando vi fosse il solo governo, che finora può dire « non è in mio potere contentarvi. »

L' andamento, il numero dei treni, il tempo impiegato nella percorrenza, le tariffe, con la loro determinazione, favoriscono o nuocciono a città fra le quali vi è antagonismo economico: pur troppo anche oggi si lamentano inconvenienti, ma senza le società sarebbero enormemente maggiori. Narrerò un un fatto: furono richieste le società di diminuire le tariffe degli Zuccheri per favorire una fabbrica che si stabiliva vicino a Roma. Le società dicevano: lo Zucchero è un genere di lusso, non ci è ragione di diminuire le tariffe; se la fabbrica producesse milioni di chilogrammi vi sarebbe un motivo, ma la produzione è minima perchè levarci questo guadagno? A stento le società con la resistenza impedirono ma, se le società non erano, le tariffe sugli zuccheri sarebbero state diminuite.

Quanto a separare il riscatto dall' esercizio, capisco che dei cultori delle scienze economiche possono dire: il Governo potrà essere proprietario delle ferrovie e poi ci sarà una Società che eserciterà queste industrie. Ma bisogna pensare che noi abbiamo degli avversari che vorranno arrivare al resultato opposto.

Quando non ci saranno più le Società, e tutta la burocrazia sarà interessata a mantenere esercente il Governo, credo che tutti gli studi economici perchè cessi questo stato di cose, e l'esercizio sia dato ad una Società, sia una grande illusione e una vana speranza.

Oltre a ciò, non può dissimularsi che quando questo si verificasse, ci sono delle ragioni per sostenerlo. I favorevoli dicono che anche ammettendo l'esercizio governativo più costoso, dandolo ad una Società esercente il Governo dovrebbe tenere un'esercito di impiegati per esercitare il sindacato, che la Società vuol guadagnare, e siccome la Società deve scontare le eventualità dannose, derivanti da circostanze economiche contrarie ed imprevedibili, se si mette assieme il guadagno della Società con la spesa di sindacato, sebbene il Governo spenda una somma maggiore, è utile anche finanziariamente che l'esercizio sia in mano del Governo.

Non dico che queste ragioni sieno buone, non dico che a queste non se ne possano opporre altre, ma sono ragioni che hanno un qualche valore.

Se realmente non si vuole che avvenga questo fatto, cioè che il Governo diventi esercente, il modo è quello di combattere una cosa sola, riscatto ed esercizio.

Adesso sono arrivato all' ultima delle mie considerazioni. coloro che sostengono questo progetto mi potrebbero dire; cosa fareste? Prima di tutto domando a me stesso se è necessario adottare questa misura? Io lo nego, e spero di dimostrarlo. Comincerò dalle Romane: non accetto la formola *fallimento* o *riscatto* questa formula era esatta un'anno fa, non lo è più oggi perchè la Camera ha votato una legge per la quale tutti i portatori delle obbligazioni possono convertire quelle obbligazioni in rendita. Chi è che può intentare il giudizio di fallimento delle Romane? Gli azionisti nò; il Governo è creditore; ma è più presto detto che fatto che esso promuova il fallimento; indi manca l'enta per fare fallire, e di ciò non è caso parlare. Approvando la convenzione si debbono dare agli azionisti 6 milioni all'anno.

Invece disapprovando la convenzione resta lo *statu-quo*, ed i 6 milioni all'anno vengono impiegati nel migliorare il materiale mobile, dunque riscattando lo Stato paga un'annualità di 6 milioni, non riscottando non la paga.

Signori, non intendo sostenere che questo stato di cose debba perdurare, ma quando si dice che è uno stato di cose al quale urge di provvedere, rispondo che questa urgenza non la so vedere, quindi applico alle Romane quello che ho detto circa alle nuove condiziani per sviluppare la industria ferroviaria da farsi a tutte le Società. Adesso parlerò delle meridionali. Ho sentito far molti calcoli dall' onorevole Carpi, e pare che egli sappia più della Direzione generale delle meridionali, la quale ha fatto dei rendiconti stampati, e l' onorevolè Carpi viene a conclusioni diverse e dice; niente affatto i conti li faccio io.

Sono stampati i resoconti di quella società, e l'onorevole Carpi mi permetterà di crederci un poco piu che ai suoi calcoli. Avendoli esaminati mi sono persuaso che la posizione finanziaria delle meridionali non è tale da autorizzare a dire che il riscatto è necessario; quella società, economicamente parlando, è vitale, vitalissima.

Vi è una scala mobile secondo la quale quanto più rendono le strade tanto più va a perdere la società. Io credo che non ci possa esser nessuno che possa aver difficoltà a buttar giù quella scala mobile e far sì che i redditi aumentino. Si è parlato di un altra circostanza, l'onere che ha la società di costruire le linee Benevento-Campobasso–Termoli, ed Aquila–Rieti, e si è detto quando fate costruire queste strade a queste società, le società si rovinano. Ammesso che la società dovesse perdere adempiendo a quell' onere, diminuirebbero i redditi degli azionisti; certo non mi farà piacere, ma come deputato e rappresentante lo Stato, ho più piacere che perdino gli azionisti che lo Stato.

Quelle strade hanno una garanzia di 20,500 lire a chilometro, che permettono impiegare un vistoso

capitale in costruzione senza perdita molto sensibile, indi questa è una difficoltà esagerata ad arte, ed a comodo di causa.

Quanto all' Alta Italia non entrerò in dettagli; si può in mille guise dimostrare la vitalità della società, e come perciò il riscatto fatto al prezzo di costo non sia necessario; è però utile alla società, singolarmente per la differenza fra il prezzo di costo e quello di stima; d'altronde l'onorevole Genala ha trattato molto bene questo argomento.

Concludo che non esiste alcuna necessità per fare il riscatto, e che permettendo l'esercizio della industria ferroviaria, ed interessando le società ai progressivi aumenti di reddito, esse prontamente fiorirebbero, e con esse la nazione, poichè fissato il maximum delle tariffe, in tutto il resto, l'interesse delle ferrovie è all'unisono con quello del commercio, e con tutto il movimento economico del paese. Tutto questo può facilmente ottenersi quando si sappia e si voglia.

Arrivato alla fine delle mie considerazioni sopra questa importante materia, non mi rimane che rallegrarmi nel vedere una cosa di tanta importanza, strettamente connessa con le idee liberali, studiata con tanto amore in questa illustre città, la quale nella sua maggioranza, combattendo la onnipotenza dello Stato, e difendendo la libertà dei cittadini, dimostra quanto e come essa sia fedele e vindice delle sue tradizioni democratiche e liberali.

Carpi. — L' on. Toscanelli ha detto che io ho fatto i conti con le sole meridionali; no, io ho preso tutte le ferrovie insieme.

Ho detto anzi che le meridionali sono le più fortunate.

Sacerdoti. — Dopo che due egregi oratori hanno parlato così lungamente e validamente contro il riscatto, siccome anco io parlerei nel medesimo senso pregherei il sig. Presidente, se credesse, di dar la parola a chi volesse parlare in senso contrario.

Corsi. — Siccome l'ora è abbastanza avanzata credo di rimettere il seguito delle discussioni ad un altra adunanza, che si potrebbe fissare per domenica prossima.

La seduta è sciolta alle 4 pom.

ESPOSIZIONE FINANZIARIA

fatta dall'onorev. Minghetti alla Camera

nella seduta del dì 16 marzo.

(Vedi numero 98).

Perchè adunque non tenete conto nelle vostre previsioni della diminuzione progressiva delle entrate straordinarie e dell' aumento pur progressivo delle spese?

A questo rispondo assai facilmente, che vi contrappongo l'aumento naturale delle entrate; il quale aumento avete visto essere stato negli anni scorsi ben considerevole; vi contrappongo altresì un elemento del quale non ho tenuto alcun conto, ma che porterà, credo, al Tesoro un vantaggio abbastanza considerevole. Voglio dire i trattati commerciali. Permettetemi, signori, ch' io dica una parola sopra questo delicato argomento.

Non parlerò della necessità, dell' importanza dei trattati commerciali. Sono discussioni troppo ampie, sono discussioni scientifiche, e direi quasi accademiche. Ma non tacerò che la difficoltà loro in ogni caso gravissima, nelle circostanze nostre è maggiore di quello che fosse nel 1863; imperocchè nel 1863 si trattava non solo una questione economica e finanziaria, ma si trattava una questione altamente politica. L' Italia allora aveva interesse a stringere dei trattati commerciali, anche perchè in essi v'era il riconoscimento della sua unità economica per parte delle potenze straniere. Non ostante passarono due anni prima di concludere colla Francia, e più ancora colla Svizzera; ed il trattato coll' Austria ebbe vicende di sospensioni e di riprese. Ora, signori, l'elemento economico primeggia, direi quasi che è esclusivo. Ora, nessuna preoccupazione politica viene a turbare il nostro lavoro. Noi siamo in condizione di ottime relalazioni con tutte le potenze d' Europa; noi siamo in ottimi rapporti politici con tutte, e quando facciamo un trattato di commercio non abbiamo nessun dovere di sacrificare a questi rapporti quello che crediamo la giustizia e l'interesse della nostra economia nazionale. (*Bravo! Benissimo!*)

Ciò, come dico, rende più difficile l' opera; ed io credo che non si riuscirà a concludere trattati utili all'Italia, se al giusto sentimento del rispetto dei diritti altrui, al sentimento dell' equità internazionale non si aggiunga ancora la fermezza nel sostenere quelli che noi crediamo diritti dell'Italia rispetto alle proprie importazioni ed esportazioni. (*Bene! Bravo!*)

Ora, signori, nonostante queste difficoltà, l' opera assidua e solerte dell' onorevole mio collega, l' opera solerte e vivissima dell' onorevole mio amico Luzzatti, al quale mi è grato di testimoniare qui la nostra riconoscenza, è molto bene inoltrata. Colla Francia possiamo dire di essere quasi intesi su tutto; ma dobbiamo tenere conto anche noi delle preoccupazioni interne, dei mutamenti che hanno avuto luogo nei ministeri che hanno ritardato alquanto le conclusioni, ma non turbato mai l'accordo, perchè io debbo dichiarare che i ministri che si sono succeduti a Parigi hanno tutti espresso il sentimento della massima buona volontà nel trattare con noi.

Quanto alla Svizzera noi siamo pure vicini al porto; abbiamo oggimai due soli punti sui quali dobbiamo pigliare accordi definitivi, e sabato giungerà qui l'altro negoziatore che unito all' onorevole Pioda, ministro plenipotenziario della repubblica Elvetica, è autorizzato a comporre queste ultime differenze e sottoscrivere il trattato. Non dubito punto che sarà possibile ancora il compiere fra breve il trattato coll' Austria, colla quale molti e diversi interessi ci uniscono, ma nello stesso tempo rendono l' opera più varia e complicata.

Ad ogni modo noi abbiamo trovato dovunque benevolenza. Tutti hanno riconosciuto che vi sono nelle tariffe italiane attuali delle anomalie, delle imperfezioni, la di cui correzione era da noi giustamente reclamata. Tutti ammisero, nessuno eccettuato, che la conversione dei diritti *ad valorem* in diritti specifici era cosa più sicura, più semplice, più proporzionata alla vera giustizia. Tutti infine riconnobbero che l' Italia aveva ragione, entro certi limiti, di voler trovare ancora nella rinnovazione dei propri trattati un qualche vantaggio alla finanza ed al Tesoro.

Sebbene, come ministro delle finanze, io abbia dovuto a questa parte rivolgere il mio pensiero più attentamente forse che alle altre, nondimeno io assicu-

ro la Camera che il concetto economico ha sempre prevalso in me; il concetto economico nel senso di non impedire alla attività nazionale di svolgersi di assicurare alla nostra esportazione facilità e certezza di sfogo nelle altre nazioni. Imperocchè questa, o signori, è la parte principale che ci muove a fare i trattati, quella dico di procurare che le esportazioni nostre sieno ricevute con mite dazio e con facilità dalle altre nazioni. Ma nel condurre queste trattative posso assicurare di più la Camera che nè io nè i miei collaboratori ci siamo scostati da quei principii di libero scambio che non abbiamo cessato di professare tutta la vita, e se potremo presentare alla Camera il risultato dei nostri studi e dei nostri lavori, siamo sicuri che anche coloro che si mostrarono i più teneri di questi principii dovranno riconoscere che colle nostre definitive proposte non abbiamo disertata l'antica bandiera. (*Bravo!*)

Io ho cercato, o signori, l' aumento dei proventi finanziari, sapete in che cosa? L' ho cercato in un accertamento più preciso del pagamento dei dazi; l' ho cercato nella correzione di molte anomalie; l'ho cercato finalmente in quegli articoli principali di consumo che non possono mai formare base di protezione, ma nullo stesso tempo sono una sorgente preziosa finanziaria per tutte le nazioni civili.

Riassumo i risultati complessivi di tutta la mia esposizione. (*Segni d' attenzione*).

Riguardo al passato, nell' esercizio del 1875 avemmo, fra incassi e pagamenti, una differenza di 28 milioni invece di 98, che era prevista, avemmo un miglioramento della situazione, rispetto al 1874, di 47 milioni; rispetto alla previsione, di 51 milioni; nel 1876 il bilancio di competenza, tolte le costruzioni ferroviarie ed aggiuntivi gli interessi e le spese oltre il bilancio vi dà dieci milioni di avanzo: il servizio del Tesoro con tutti i suoi residui si farà con 20 milioni, sicchè io non ho bisogno di domandare alla Camera alcun provvedimento a questo fine.

Finalmente il bilancio definitivo del 1877, non ostante le costruzioni ferroviarie, vi si presenta con un avanzo di 15 milioni che salirà a 25 o 30 tolte le costruzioni ferroviarie.

Alle minori entrate che l' avvenire ci riserba credo che si possa contrapporre una fondata speranza sull'aumento naturale delle imposte, e col provento finanziario che sarà la conseguenza dei trattati commerciali.

Questi risultati, o signori, sono dovuti alla virtù del popolo italiano.

Confesso anch' io che le tasse sono gravi; confesso anch' io che l' accertamento e la riscossione loro è severa; comprendo i reclami e me ne dolgo; faccio il possibile per soddisfarli quando sono giusti, ma nello stesso tempo non possono perdere di vista che tenendo fermo alla legge noi giungiamo al porto dove il paese troverà dei compensi economici tanto maggiori di qualunque parziale danno possa per avventura questo sistema per sè stesso arrecare.

Io sono persuaso che coloro stessi i quali fanno i maggiori sacrifizi, quando veggono questi sacrifizi compensati dal conseguimento del fine a cui sospiravano, si sentiranno molto meno inclinati a condannare quella finanza che fu forse severa, ma che salvò il credito italiano dal pericolo e dalla iattura e che preparò alla nazione un avvenire migliore. (*Segni d'approvazione a destra — Interruzioni a sinistra*).

Sì o signori, io rivolgo indietro lo sguardo al 1863, quando vi erano 400 milioni di *deficit* in Italia. E vedendo il punto a cui siamo arrivati, non vi pare che io debba sentirmi confortato? Non vi pare che io debba riguardare questo come uno dei miracoli che ha fatto l'Italia nostra? Vi fu chi disperò allora, vi fu chi credette che non si potesse riparare la finanza italiana, che non vide scampo fuorchè nel venir meno al pagamento dei propri creditori; non io però, non molti altri, non il Parlamento ai cui sforzi generosi e perseveranti è dovuto quest'esito felice. (Benissimo! Bravo! *a destra*) Sì, o signori, io credo che il maggior pericolo per un popolo moderno sia quello di avere le sue finanze dissestate: è questa la porta infausta per la quale entra sempre la rivoluzione; ne maggior onta può darsi per un popolo che di mancare ai suoi impegni. (*Approvazione a destra — Rumori a sinistra — Interruzioni*).

Presidente. Non interrompano.

Ministro per le finanze. Adesso, signori, debbo venire ad un'ultima parte. Tutto quello che vi ho detto è consegnato nei tre volumi che ebbi l'onore di presentarvi al principio della seduta.

Ma qui alcuno sorge, e dice: voi avete per mezzo dei contratti ferroviari, e dei progetti d'esercizio perturbata e guasta, questa lunga opera concordemente fatta, ed alla quale ci rallegravamo di essere giunti. Si dice: perchè li avete voi fatti? Quali sono i risultati finanziari? Siete sicuri che non perturbino il pareggio?

Io risponderò a questi tre punti. Ma prima prego la Camera a permettermi di riposare pochi minuti.

Ministro per le finanze. Ho detto che avrei lasciato ad un' ultima parte l' esame delle convenzioni ferroviarie, di cui è stato or ora distribuito il progetto di legge a ciascun deputato, e dei loro effetti sopra il bilancio.

Mi sia permesso di fare una breve storia del come i fatti vennero svolgendosi.

Quando io ebbi l' onore di assumere il portafoglio della finanza, trovai che il riscatto delle ferrovie Romane era già iniziato. Veramente le condizioni disastrose di quella società giustificavano la proposta fatta dai nostri antecessori: nondimeno noi ne facemmo oggetto di grande meditazione, e solo dopo lungo esame e dibattito ci persuademmo di mantenere quell' offerta per evitare la catastrofe della società delle ferrovie romane.

Però era evidente che quel principio racchiudeva in sè il germe di altri e futuri cambiamenti; senonchè potevano prevedersi lenti. Vero è che coll' Alta Italia noi avevamo molte differenze e gravi, intorno alle quali sembrava difficile giungere d' accordo ad una conclusione: ma parve a me che la venuta in Roma del presidente di quella società, di un uomo così considerevole e rispettabile come il barone Alfonso Rothschild potesse darci occasione di comporre i dissidii che avevamo, e di inaugurare una politica ferroviaria di buone intelligenze e di facili rapporti tra il Governo e la società.

A tal fine fu stabilito che tutte le questioni sarebbero deferite ad un solo arbitrato. Debbo però dire, e ne riparlerò più tardi, che nonostante la maggior buona volontà, pur non di meno le differenze erano lungi dall' appianarsi.

Quanto alle meridionali era evidente a tutti (parlo del primo periodo del nostro ministero), che esse versavano in gravi difficoltà. L' aggio dell' oro era alto, il prezzo del carbone e del ferro carissimo oltre quanto a memoria d'uomo si ricordava. Nè la società aveva potuto dar opera a tutte le costruzioni che dalla legge le erano imposte. Di più, chi il crederebbe? Erano giunte ad un momento, in sè benefico, ma per loro fatale, il momento in cui il traffico oltrepassava le lire 15,000 il chilometro. Quel fatto, che per tutte le società è desiderato, che segna il progresso e la vita, creava per la società delle Meridionali un momento terribile, perchè, secondo le originarie convenzioni, ad ogni aumento di questo traffico corrispondeva per essa una spesa e non un guadagno.

Quale fu allora il concetto del Ministero posto il riscatto delle ferrovie romane? Fu il seguente: vivere in buona armonia colla società dell' Alta Italia; modificare le condizioni delle Meridionali, in guisa

da dar loro vita, epperciò riscattando sin da ora le loro linee, e darne loro l' esercizio insieme alle linee Romane. Ci valevamo così del personale scelto e dell' organismo amministrativo di questa società delle Meridionali, per esercitare le Romane, ma nello stesso tempo, avendo riscattato, ci trovavamo alla fine dei vent' anni dell'appalto dell'esercizio in piena libertà; e quest' epoca coincideva con quella in cui anche le ferrovie dell' Alta Italia si potevano riscattare.

Era questo un progetto molto semplice e chiaro; rimandava l' idea dell' esercizio fatto dallo Stato a vent' anni. Intanto si assicurava del riscatto delle Meridionali, e dava loro l' esercizio delle Romane. A ciò miravano i progetti di legge riportati alla Camera.

Voi sapete, o signori (e chi nol sa?), quali difficoltà immense incontrarono per via e l' una e l' altra volta. Vi era qualche cosa come di fatale che si legava a cotesta questione ferroviaria; dopo due sessioni, l' ultima si chiudeva senza che fossimo potuti venire ad alcuna conclusione.

Ma per l' Alta Italia, oltre la necessità di regolare le tante questioni pendenti, c' era un impegno internazionale di separarla dalla Südbahn.

Il disegno della separazione delle linee italiane dalle austriache si trova fin dal primo momento in cui l' Italia entrò in possesso della Lombardia .La società aveva contratto nel 1861 l' obbligo coll' Austria di farla per la sua parte, poi, nell' acquisto della rete piemontese, aveva contratto il medesimo obbligo coll' Italia nel 1864. Questi due obblighi della società in faccia al governo italiano ed all' austriaco, divenivano, mediante il trattato di pace del 1866 coll' Austria un patto internazionale; l' art. 12 sanciva che le due reti dovessero venire divise.

Ed era naturale, ed astrattamente pareva dover essere agevole cosa: eppure, quando si venne all' opera, nulla di più difficile che di procedere a questa separazione. Più volte si era tentata, ma la società stessa aveva interesse a differirla.

Non così il governo austriaco, il quale ripeteva le sue insistenze, e diede persino alla società nel 1873 una solenne diffidazione, nella quale lo confermò il voto del *Reichsrath* del 1874. Nuove trattative, nuovi sforzi della società per trovare una soluzione di questo problema; nuove dichiarazioni d' impotenza, poichè si finiva sempre colla necessità di avere un Comitato internazionale e comune a Parigi, il che equivaleva a non effettuare la separazione delle due linee. Eppure noi internazionalmente eravamo obbligati a divenire a questo atto, e l' Austria-Ungheria richiedeva che questo patto fosse mantenuto.

In che consisteva la difficoltà del problema? La difficoltà è facile a chiarirsi; consisteva in ciò: che la società Austro-Italiana aveva un debito, un gran debito in obbligazioni, e che questo debito, bisognava ripartirlo fra le due società che sarebbero sorte dalla separazione.

Bisognava ripartirlo; ma come? I portatori di obbligazioni avrebbero una duplice garanzia su tutte le due linee o sopra una sola? E la proporzione da assegnare a queste società quale sarebbe stata? A quella del reddito si opponevano mille ragioni da parte della società e dell'Austria, poichè l'Italia aveva 32 milioni di reddito e l' Austro-Ungheria ne aveva 48, mentre il costo della linea austriaca era minore del costo della rete italiana. Alla ragione del capitale sarebbe stato impossibile costituire la società italiana, ovvero questa società sarebbe andata fallita immediatamente, perchè il suo passivo sarebbe stato maggiore dell'attivo, o avrebbe richiesto al Governo per vivere tali sussidi che avrebbero superato di gran lunga gli oneri a cui noi oggi ci sobbarchiamo.

Ecco dove era il nodo della difficoltà, ecco la ragione per cui tanti tentativi fatti più volte con ogni buon volere da ogni parte, sempre fallirono.

Non si poteva uscire da questa via se non riscattando una parte di queste linee, ed il riscatto doveva essere fatto dall'Italia.

Noi abbiamo creduto e crediamo fermamente che il riscatto fatto dall'Austria sarebbe stato assai più dannoso all'Italia che non sia il riscatto da noi fatto direttamente.

Infatti, se la società fosse rimasta italiana vendendo le sue ferrovie austriache, essa perdeva la metà più produttiva della sua rete, e ne scambiava il possesso con una annualità. Rimanendo austriaca essa cede contro una annualità la metà meno produttiva. Perciò la società diventata sola italiana sarebbe stata più debole e un onere immenso di obbligazioni avrebbe potuto essere un pericolo. Noi abbiamo pertanto deciso di far questo contratto, e crediamo di avere fatto un contratto buono, ma di questo non è ora il momento di discutere; gio no verrà in cui spero di potere mostrare più distesamente che noi facci oggi, che data la necessità della separazione delle due reti austriaca e italiana, il contratto che abbiamo fatto era il solo ragionevole, ed è stato fatto nelle migliori condizioni possibili. Ed io sono lieto di potere rendere pubbliche grazie alla abilità a sagacia del nostro negoziatore, il quale tanto a Basilea che a Vienna seppe trattare questo affare con finezza d' ingegno, con conoscenza intima delle cose e con tale fermezza da ottenere condizioni che a mio avviso rendono quest'affare uno dei migliori che si potessero fare oggi nelle condizioni in cui eravamo rispetto all'Austria e rispetto alle società ferroviarie. Ma di tutto ciò tratteremo a suo tempo.

Ora debbo toccare un altro punto. Dato che noi siamo dalle circostanze costretti a riscattare le ferrovie dell'Alta Italia; dato che il contratto che abbiamo fatto sia utile, certamente sia il meno male che poteva farsi; posto lo Stato in possesso delle reti ferroviarie del regno, con qual sistema debbono esse esercitarsi? C'è egli necessità, o almeno convenienza, che il governo assuma egli l'esercizio delle ferrovie? Ecco un punto nel quale le opinioni si sono divise, ed ho veduti antichi amici miei esprimere un sentimento assolutamente contrario a quello del ministero.

Io non voglio entrare in teoriche; sono qui uomo di Stato; a me conviene parlare ad una assemblea politica non ad un' accademia.

Esaminiamo il riscatto delle ferrovie; quanti partiti erano possibili da prendersi rispetto all'esercizio? Erano quattro. Il primo era di dare alla società delle meridionali tutte le linee. Vi pare egli un partito possibile? Credete voi che un Parlamento italiano avrebbe accettato una tale proposta? Avreste avuto, o signori, tutti gl'inconvenienti dell'esercizio della società. (*E giusto — Bene!*) Ma a che m' intrattengo su questa ipotesi, mentre per chiunque di voi che sa come pensa la Camera italiana, è evidente che non sarebbe stato accettato?

Il dare alle Meridionali tutte le linee del regno da esercitare non era partito possibile.

Veniamo al secondo partito, il quale consiste nel creare per le ferrovie dell'Alta Italia e per le Romane delle società nuove ed affidare loro l'esercizio di queste ferrovie.

Ebbene, confesso francamente che non credo neppure ciò possibile, certo difficilissimo. Conosco abbastanza le condizioni economiche del mio paese, sopratutto dopo che ho avuto l'onore di sostenere questo ufficio: esso mi ha posto in grado di sapere quale sia l'entità dei capitali esistenti ed anche delle forze direttive di simili imprese. Credo che, almeno in questo momento, e volendo tenersi all'infuori della società delle Meridionali, sia impossibile formare delle altre società veramente savie, poichè quella ha raccolto in sè gli elementi bancari e direttivi più prominenti che trovavansi nel nostro paese.

Ma supponiamo che avessimo trovato una o più

società per questo fine. Con quale disposizione le avrebbe accolte il paese? Con quale disposizione le avrebbe accolte il Parlamento? In tutte le nazioni civili d'Europa questo problema si agita, e in tutti i Parlamenti trovate una specie di avversione contro le società che si formano, una lotta per escluderle. Questo sentimento, buono o cattivo che vogliate chiamarlo, di che ora non mi conviene giudicare, non l'avete voi stessi e tante volte sperimentato? Non sono vive ancora le memorie di passionate discussioni ogni volta che si fece un contratto con qualche società ferroviaria? Non avete visto come coloro che hanno retto le finanze ed i lavori pubblici sieno stati tutti spinti buono o malgrado a camminare per la stessa via? La cagione principale sta in ciò: tutte le società ferroviarie non possono vivere da sè, hanno bisogno dei sussidii governativi; quindi non solo una alta tutela del governo, ma una ingerenza quotidiana e minuta: indi i conflitti. Credete voi proprio che si possano in Italia creare delle società e accordar loro delle condizioni eque, favorevoli? Sareste disposti a considerare la loro prosperità come la vostra, come quella dello Stato? Vi rallegrereste dei loro guadagni, godreste se arricchissero? Nol credo e nol giudico: ma dico che il trovare, almeno immediatamente in Italia parecchie società le quali assumessero l'esercizio delle ferrovie Romane e dell'Alta Italia, non era possibile praticamente. Lo fosse stato, avrebbero trovato nel Parlamento, io credo, ed anche nel paese una grandissima opposizione.

Vi era un terzo partito, ed era quello di dire: il Governo eserciti direttamente l'Alta Italia e le Romane, e lasci alle Meridionali il loro esercizio.

Codesto presupponeva un'altra cosa. Conveniva prima mettere le Meridionali in condizione di poter vivere, conveniva togliere quelle tali condizioni che pure tutti riconoscono assurde, quelle per le quali una società è destinata a dovere desiderare che il traffico non si sviluppi, che resti chiuso dentro un cerchio più stretto di quello di tutti gli altri paesi, più stretto di quello che occorre ai nostri bisogni.

Bisognava dunque, signori, non solo provvedere all'esercizio diretto della media e dell'alta Italia, ma bisognava cominciare dal provvedere alle meridionali modificando il loro contratto.

Comin. E chi l'ha fatto?

Ministro per le finanze. È stato mutato più volte.

Comin. E chi l'ha mutato?

Presidente. Non interrompano.

Ministro per le finanze. L'ultimo credo l'abbia fatto l'onorevole Correnti.

E poi il Governo sarebbe stato da un tempo tutore e rivale. Tutore, perchè naturalmente aveva gli interessi pubblici da proteggere, e perchè come garante dovea sindacare gli atti della società e difendere gli interessi del Tesoro. E poi nello stesso tempo esso, come esercitatore diretto di un'altra rete sarebbe stato in gara colla società, sarebbe stato suo rivale. Io vi domando se questa posizione per lungo tempo è possibile?

Pensate di grazia che cosa avrebbero detto quelli che rappresentano le provincie meridionali. Avrebbero detto: o questo sistema dell'esercizio governativo è buono, o è cattivo; se è buono, se è utile al pubblico, noi non non intendiamo perchè dobbiamo essere trattati quasi bastardi; e se è cattivo, perchè volete applicarlo all'Alta Italia?

Sarebbe stata la peggiore delle soluzioni questa cioè uno di quei partiti medii, che davanti ad una Assemblea si oppugnano e si condannano più recisamente, più nettamente.

Rimaneva dunque, signori, soltanto l'ipotesi dello esercizio diretto per parte del Governo. Contro questa ipotesi non c'è che una sola obbiezione che veramente possa aver valore. Si dice: il Governo è incapace di esercitare direttamente le ferrovie. Io non lo credo. Io non veggo perchè il Governo che ha una così vasta amministrazione, che esercita tanti altri servizi a fine di pubblica utilità, non possa esercitare anche questo! (*Rumori a sinistra*).

Io confesso il vero; la Sinistra oggi in questa questione mi fa stupore. Non la capisco! (*Rumori a sinistra*). Sento (*rivolto a sinistra*) che sono molto più avanti di voi.

Voci a sinistra. Tiri avanti!

Ministro per le finanze. Tiro avanti se non m'interrompono. Se m'interrompono ho diritto di rispondere.

Qui non si tratta di un'industria dove l'interesse privato è la vera e potente molla dell'operosità. Più le società sono grandi tanto meno l'iniziativa privata vi comparisce e tanto minore è la responsabilità di chi le amministra. Qui non si tratta di una impresa nella quale sia possibile la concorrenza, e dove la libertà piena ed intera di tutti quelli che vogliono competere sul medesimo campo giova al consumatore; qui concorrenza non v'è; qui vi è monopolio; e per conseguenza l'azione individuale non ha il suo svolgimento; ma il monopolio si confonde col servizio pubblico.

Su questo tema molte accuse furono scagliate contro di me. Mi si è imputato di venir meno a principii che io aveva professato per tutta la vita e sui quali, forse non del tutto ingloriosamente, aveva scritto qualche pagina.

Ebbene, io affermo con sicuro animo di non avere punto abbandonato quei principii. Io credo ancora che l'ingerenza governativa debba restringersi il più possibile, limitarsi anzi a quei punti soli dove è necessaria e dove individui e associazioni private non arrivano. Io credo che lo Stato moderno deve spogliarsi di molte attribuzioni che ha, e che non gli spettano, e lasciarle alla libertà individuale e alle associazioni private; ma d'altra parte credo che vi sieno alcuni interessi nazionali ai quali esso solo può provvedere, che vi siano alcuni servizi, soprattutto quelli i quali non possono avere concorrenza, dei quali il Governo può e deve essere il più naturale, il più utile esercitatore nell'interesse della cosa pubblica! (*Bravo! a destra*).

Io credo che le strade ferrate siano come i telegrafi e le poste, e, in un avvenire forse più prossimo di quello che voi credete, saranno date all'esercizio governativo in tutte le parti del continente europeo. Lo Stato potrà spogliarsi di molte altre ingerenze che oggi ha, e lasciare alla libertà individuale un'azione più piena e più larga, ma prenderà in sua mano questi grandi servizi pubblici.

Il conte di Cavour, il quale non era certo un partigiano della ingerenza governativa ed a cui anzi dobbiamo quello splendido programma di libertà che tutti ammirano e si compiacciono di lodare, il conte di Cavour non fu mai partigiano assoluto delle società private nell'esercizio ferroviario e sentenziò che questa questione non poteva giudicarsi *a priori* e che laddove avesse trovato un paese con società forti e capaci, le avrebbe volentieri accolte; ma dove non c'erano, spettava al Governo costruire ed esercitare le ferrovie, e difatto il Piemonte le costruì e le esercitò sotto il ministero del conte di Cavour. E l'opinione del conte di Cavour, e quella del Frère-Orban, e di tanti uomini liberali e in tutto alieni dal parteggiare per l'ingerenza governativa, mi assicura che io posso tenere alta la fronte incontro ai miei avversari e pure mantenendo fermi quei principii di libertà che ho difeso cogli scritti e colla parola sempre, giudicare nondimeno che le ferrovie, come le poste e i telegrafi, possono giustamente e utilmente attribuirsi al Governo. (*Bene!*) Ma, comunque sia, io non voglio pregiudicare questa questione.

Io vi ho espresso le mie idee, vi ho detto quale sia il mio pensiero, ma l'esercizio governativo come noi ve lo proponiamo forsechè compromette il trionfo della opinione contraria? Vi ho dimostrato che era

impossibile praticamente creare delle società ; se si fossero trovate, voi dovevate abbracciare dei contratti con esse, e nondimeno questi contratti non avrebbero potuto essere di durata minore di venti anni, perchè nessuno prende un'industria di questo genere senza assicurarsi prima di una certa durata, laddove l'esercizio governativo, come noi intendiamo di assumerlo, lascia perfettamente intatta la questione, non la compromette punto. Se voi domani trovaste delle società le quali fossero abili e potenti per capitali e per direzione, se l'esperienza vi dimostrasse che l'esercizio governativo che noi vi proponiamo non dà buoni risultati, potreste sempre rinunziarvi e mutare sistema.

Ripeto che io non ho dissimulato affatto la mia opinione; non potrà dire alcuno che io non abbia espresso il mio concetto, circa il destino del possesso dell'esercizio delle ferrovie; ma nello stesso tempo mi piace d'insistere su questo punto che lo stipulare oggi contratti con società private, avrebbe compromesso l'avvenire, mentre l'esercizio per parte del governo non lo compromette. Lo compromette tanto meno inquantochè noi non intendiamo che si perturbi l'andamento delle amministrazioni, anzi crediamo rimangano tali quali sono, che gli statuti e regolamenti dei vari gruppi di ferrovie siano mantenuti integri e in vigore: soltanto all'assemblea degli azionisti noi sostituiamo qualche cosa di ben più autorevole, il Parlamento. (*Rumori e risa a sinistra — Approvazioni a destra*).

Sostituiamo il Parlamento che viene a sindacare il Ministero, ai Consigli d'amministrazione di ciascuna società che avevano la direzione dell'impresa sostituiamo un Consiglio centrale in Roma, e Consigli parziali nelle sedi dove erano le amministrazioni stesse finora. Parvi egli che con ciò perturbisi, facciasi una grande innovazione? In verità, io non giungo a discernerlo. Il Governo s'assume l'obbligo di presentarvi entro due anni l'ordinamento definitivo dell'esercizio ferroviario.

L'esperienza vi avrà mostrato intanto quale sia l'effetto dell'esercizio governativo e se veramente meriti tanta riprovazione da cambiarlo tosto e cercare altro modo, e affidare ad altri più utilmente questo servizio.

Ora, per conchiudere, a me pare, o signori, che una volta ammesso il riscatto, ne venisse come una necessaria conseguenza l'esercizio governativo almeno temporaneamente, attesa l'impossibilità di sciogliere il problema in altra forma *hic et nunc;* poichè lo scioglierlo diversamente avrebbe compromesso tutte le questioni, lo scioglierlo così le lascia intatte tutte, e dopo quest'esperienza il Parlamento potrà sentenziare dell'ordinamento definitivo delle ferrovie del regno.

Ora, o signori, dirò ancora degli effetti finanziari di questi contratti.

Delle romane non parlo, poichè ne ho parlato già tre volte, nel 1873, nel 1874 e nel 1875. Mantengo la cifra di sei milioni e mezzo, come l'aggravio che porta al Tesoro; avvertendo però che in questi sei milioni e mezzo vi è anche un milione e mezzo di interessi di capitali necessari a grandi riparazioni, ad acquisti di materiale mobile, e via dicendo.

Quanto al contratto delle Meridionali esso non aggrava il bilancio menomamente. Lo Stato assume obbligazioni e debiti per 25 milioni e mezzo annui, i quali si riducono a 24, continuando la conversione già iniziata dei debiti a breve scadenza in debiti a lunga scadenza.

Il nostro bilancio ha iscritta una garanzia di lire 24,400,000: mi pare dunque che per la parte dei debiti ci equilibriamo.

Viene la parte degli azionisti. Qual è il prodotto netto oggi della società? Il prodotto netto è di 4 milioni e mezzo nella peggiore ipotesi. Ora noi gli diamo 5 milioni di rendita, che, con la ritenuta, si riducono a lire 4,340,000. Mi pare dunque evidente che il contratto colle Meridionali è il più semplice ed ovvio; e parmi di essere certo che non porterà alcun aggravio alle nostre finanze.

Ma si dirà: come conciliate i vostri conti con quelli che avevano fatto le Commissioni passate, la prima e la seconda? Io vi faccio riflettere che gli elementi sono mutati in parte. Quando si cominciò questa discussione gli aggi, se non erro, erano al 15 per cento: i carboni, i ferri avevano un prezzo eccezionale; finalmente l'interesse del danaro era anch'esso molto più elevato che oggi. Ma siccome nel fare un contratto bisogna partire dai dati del giorno in cui il contratto si fa, o al più si possono prendere delle medie, ma non presupporre dei massimi che si trovavano in un altro momento; così ne viene che le conclusioni delle Commissioni parlamentari che ci precedettero sono spiegabilissime, e non dissentono dalle affermazioni che ho fatte oggi, quando si voglia tener conto di tutti gli elementi del giudizio.

Vengo all'Alta Italia. Noi paghiamo alla società dell'Alta Italia, compresi gli aggi dell'oro calcolati all'8 per cento, 40 milioni annui. Il reddito netto della società è di 32 milioni, quale apparisce dai suoi bilanci, in media degli ultimi cinque anni; però dedotte le spese; vi sono due milioni di spese di amministrazione centrale, spese che lo Stato non ha; insomma 34 milioni di reddito netto. La differenza dunque è di 6 milioni che verrebbero a nuovo carico della finanza. Io non calcolo il rimborso dei lavori fatti nel 1874 e nel primo semestre 1875 che la società dice ascendere a 25 o 30 milioni, che però non sono ancora liquidati; ma nello stesso tempo non calcolo neppure rispetto al bilancio, che abbiamo 3 milioni quest'anno stanziati nel nostro bilancio di garanzia delle ferrovie dell'Alta Italia ed 1,800,000 lire per l'anno venturo. Mi pare in questo rapporto di stare sul sicuro.

Avvertite che la società dell'Alta Italia chiedeva una modificazione di tariffe dalla quale si riprometteva 4,800,000 lire, e credeva di avervi diritto, come pure ad alcune modificazioni di orario, da cui si riprometteva 2,200,000 lire, di modo che se l'Alta Italia dall'arbitrato innanzi al quale pendevano tutte le sue questioni avesse avuto in questo un lodo favorevole (come taluni opinarono assai probabile) l'onere che noi assumeremmo sulle nostre finanze sarebbe completamente tolto; noi avremmo riscattato l'Alta Italia pagando tanto quanto si avrebbe avuto di rendita netta da essa.

Mettete pure che i calcoli dell'Alta Italia su queste modificazioni di tariffe e di orario fossero esagerati, mettete pure che non ne avesse ritratto che la metà di quello che sperava, però voi vedete quanto piccolo sarebbe l'onere che lo Stato assume per un'operazione tanto grande, della quale è inutile che io chiarisca altrimenti i vantaggi non solo economici, ma i vantaggi politici in qualunque circostanza avvenire.

Raccogliamo e sommiamo queste cifre. Dunque 9 milioni e mezzo dalle Romane, 6 milioni dall'Alta Italia: non detraiamo nulla. Abbiamo 12 milioni e mezzo di nuovi aggravi al Tesoro, non tenendo conto di tutte le modificazioni di tariffa e di orario che possono farsi a nostro vantaggio, tutti gli aumenti di traffico avvenire a nostro vantaggio. (*Interruzioni e rumori a sinistra*).

Sicuro, ci possono essere delle modificazioni di tariffa, le quali non perturbano il commercio; vi sono modificazioni di tariffe speciali, delle quali se volessi parlare annoiando troppo a lungo la Camera, dimostrerei facilmente a quei signori che mi interrompono che non offendono nè il commercio, nè le industrie.

Dunque prendiamo tutto nella sua interezza. Noi carichiamo il Tesoro per quest'anno della metà, perchè è al primo luglio che dobbiamo entrare in possesso di queste ferrovie, e per l'anno venturo dell'in-

tero, sei a sette milioni nel 1876, dodici milioni e mezzo nel 1877.

Però dirà qualcheduno: e se scemano i proventi? e se le spese crescono? Voi adesso fate il vostro bilancio sulla base dei redditi medi di queste società per 5 anni, ma se i redditi diminuissero? se le spese aumentassero?

Vi rispondo così, signori: distinguiamo ben chiaro, se queste diminuzioni fossero l' effetto di circostanze generali, e allora tanto fa che l'esercizio sia nelle mani del Governo che delle società, perchè in ogni modo se la società guadagna meno, avrete nel bilancio dello Stato delle garanzie da pagare di più. La differenza adnnque non potrebbe venire altro che da cattiva amministrazione, cioè che il Governo spendesse nell'amministrazione sua più di quello che spendono le società private, ed è quello che io non credo.

Io non citerò gli esempi nè del Belgio, nè della Germania; non voglio fare, come ci è detto felicemente in questi giorni da un mio amico, della facile e superficiale erudizione. Neppure dirò che l' Italia fa i suoi servizi pubblici con maggior economia di molti altri Stati, con maggior economia certo delle società.

Ma noi non abbiamo un' esperienza, alla quale appellarne. Ebbene, sarà appunto l' esperienza quella che ci illuminerà.

Il progetto di legge, che vi abbiamo proposto, mentre in quanto al riscatto risolve assolutamente la questione, in quanto all'esercizio nulla compromette: lascia all' esperienza di giudicarne, lascia al parlamento di modificarlo nell' avvenire.

L' applicazione dei dati, che ho sopra indicati è facile. Voi vedete che coi conti che io ho presentati, la nostra legge non altera il risultato che io vi ho annunziato nè per l' anno presente, nè per l' anno avvenire.

Ma si dirà: e le nuove costruzioni?

Io qui, signori, non posso entrare in questa materia, anche perchè il governo vuol farne il soggetto di una legge speciale. Osserverò soltanto che i capitali, o si trovino direttamente dallo Stato, o si trovino dallo Stato per mezzo di una società, come portava il progetto di contratto colle Meridionali, o dovessero trovarsi dalle società direttamente, come, per esempio, nel caso delle Meridionali stesse, dell' Alta Italia e della società delle Sarde, questi capitali, dico, si trovino in una di queste forme, sempre gli interessi loro verrebbero a gravare lo Stato o sotto forma di rendita, o sotto forma di annualità, o sotto forma di garanzia.

Dunque, che cosa occorre in questa parte? Occorre molta anzi moltissima prudenza, oculatezza e temperanza. Bisogna ad ogni patto tenersi in quella misura che non oltrepassi le forze del nostro bilancio. Guai a noi se ci gettassimo, anche per saverchio amore di bene, in spese enormi per costruire nuove ferrovie. Quando anche trovassimo i capitali al di fuori e ci gravassimo solo degli interessi, se questi son forti ci sbilancerebbero ben presto, e soprattutto un tale procedere ferirebbe nel cuore il nostro credito.

Io tengo per fermo che i contratti ferroviari, quali ve li ho descritti, possono accettarsi come tali che non perturbano punto il presente, e non compromettono l' avvenire, anzi per una parte lasciano adito a future speranze.

D' altra parte non dissimulo che nella questione delle costruzioni si dovrà procedere colla massima prudenza, in rapporto alle necessità del bilancio.

Io non avrei assentito certamente a firmare i contratti che abbiamo avuto l' onore di presentarvi se avessi potuto persuadermi che essi erano tali da impedire o ritardare il pareggio. Questo era il fine principale, questo era il còmpito che mi era stato principalmente affidato e a questo credo di avere mirato sempre in tutto il corso della mia gestione.

So bene, e lo ripeto, che l' aver conseguito il pareggio non vuol dire trovarsi in una situazione finanziaria prospera; so bene che, finchè avremo carta a corso forzoso e tanti buoni del tesoro in circolazione, finchè non vi saranno avanzi, ed avanzi cospicui, la situazione finanziaria non si può dir ridente: molto meno si può dire florida la situazione economica del paese finchè tante imposte lo gravano e le sue industrie e la sua attività non si siano svolte. Ma che per ciò? La prima cosa, la più importante, quella da cui dovevamo cominciare, era il pareggio delle entrate e delle spese: era quella la pietra angolare di tutto il restante edificio. Io credo dunque, o signori, di avervi annunziato oggi un grande risultamento, guai ad altri se dovranno venire in quest' aula ad annunziare che il pareggio è stato disfatto. (*Vivi applausi a destra ed al centro – Movimento a sinistra.*)

RIVISTA PARLAMENTARE

25 Marzo

Dei gravi avvenimenti parlamentari accaduti, in questi pochi giorni trascorsi, dacchè fu inaugurata l'attuale Sessione, noi non abbiamo creduto opportuno, intrattenere i lettori dell' *Economista*, nè lo faremo oggi, perchè l'indole del nostro giornale, ci impone strettissimo l'obbligo di serbarci assolutamente estranei, a qualunque quistione, che direttamente, o indirettamente, ci potrebbe trascinare nel campo ingrato della politica e delle ardenti lotte di partito.

Pel complesso di quei fatti molteplici, che si svolgono nelle nostre sfere parlamentari e governative, noi ci siamo sempre prefissi di avere unicamente di mira, ciò che abbia più speciale attinenza, colle discipline economiche, lasciando ai nostri confratelli politici il compito, sovente penoso di occuparsi del resto.

Fedeli fino allo scrupolo a questo programma, non abbiamo voluto commentare menomamente l' esposizione finanziaria dell' on. Minghetti che abbiamo per intero riprodotta nelle nostre colonne, nè parleremo delle due interpellanze svolte dagli on. Nicotera e Morana, sul fallimento della Trinacria e sul Macinato, perchè le medesime, sebbene considerate in astratto dovrebbero ritenersi riflettere ad argomenti, di economia pubblica, e di finanza, si presentavano in concreto come il preludio di quella battaglia parlamentare che finì colla peggio del Ministero Minghetti.

Non è già che noi intendiamo rinunziare per sempre ad esprimere in proposito la nostra opinione soltanto vogliamo farlo a tempi più calmi quando ogni bollore di lotta politica sia al tutto svanito; e allora parleremo pure delle cause più propriamente economiche che determinarono la crisi attuale.

Intanto, se assistemmo impassibili alla caduta del ministero Minghetti, e se crediamo ora fuori di luogo abbandonarci ad un soverchio entusiasmo per la formazione di quello che sorge sotto gli auspici dell'on. Depretis perchè usi a giudicare gli uomini non per il loro nome, ma per i loro atti, e attendiamo di vedere la nuova amministrazione all'opera, non sappia-

mo astenerci dall'esprimere la fiducia che questa, per gli uomini che la compongono (specialmente per l'onorevole Majorana strenuo campione della scuola liberista) si manterrà inspirato a quei retti principii di libertà economica, che abbiamo impreso a difendere, e senza dei quali non crediamo possibili per il nostro paese, quella prosperità cui i tanti sacrifizi sofferti per conseguire l'unità e l'indipendenza politica, ci danno il diritto di aspirare.

LE OPERAZIONI
DELLA BANCA NAZIONALE DEL BELGIO
NELL'ANNO 1875

I giornali italiani hanno riportate le notizie relative al furto commesso or son pochi giorni alla Banca del Belgio, dal Cassiere dei depositi e prestiti *S'Kint.* Oggi noi possiamo dare la situazione di quel grandioso stabilimento al 31 dicembre 1875, e il movimento degli affari nello stesso anno, togliendoli dal rapporto che il Consiglio di Amministrazione ha presentato all' assemblea generale degli azionisti, tenutasi in Bruxelles il 28 febbrajo scorso.

Al 31 dicembre 1875 le 50,000 azioni costituenti il capitale della Banca (50 milioni) si dividevano in 35,895 azioni nominative (possedute da 1,637 titolari, dei quali 873 ne avevano 10 almeno) e in 14,105 azioni al portatore.

La tassa media percepita dalla Banca sulle operazioni di sconto fu nel 1875 di fr. 3 85 per cento e nel 1874 di 4 37 0/0.

L' Importare degli effetti sul Belgio scontati fu di 1,832,126,504 franchi, con una differenza in meno sul 1874 di 37,319,268 fr. e la scadenza media di codesti effetti fu di 50 giorni circa. Il prodotto netto ricavato dalle operazioni di sconto fu di 9,189,580 franchi.

Gli effetti in portafoglio figurano in bilancio alla fine del 1875 per 269,071,451 fr. In questa cifra sono compresi fr. 34,406,551 che costituiscono il portafoglio della cassa di risparmio.

La Banca fece 1,173 prestiti su fondi pubblici che portarono un'entrata di 25,195,272 fr. (circa 8 milioni e mezzo saranno esigibili nel 1876). Il tasso dell'interesse su codesti prestiti fu mantenuto per tutto l'anno al 4 0/0.

Le operazioni sui metalli preziosi hanno fruttato alla Banca 23,888 frenchi.

Il movimento di cassa della Banca Nazionale del Belgio è rappresentato delle cifre seguenti:

Entrata	fr.	5,982,664,426
Uscita.	»	5,970,893,158

La situazione di cassa al 31 dicembre 1875 comprendeva:

Oro	fr.	62,508,375
Argento (pezzo di 5 fr.)	»	35,847,000
Maneta di rame. . . .	»	8,910,417
Metalli preziosi.	»	15,396,331
Biglietti di banca. . . .	»	70,771,080
Effetti scaduti.	»	20,056,900

I conti correnti rappresentati in bilancio passivo da fr. 65,704,557 ebbero un mevimento generale per fr. 927.308,430.

Il movimento generale delle eperazioni della Banca si riassume nel 1875 in fr. 13,501,908,239, con una diminuzione sul 1874 di fr. 72,948,602. (1)

Il valore dichiavato dei depositi volontari raggiunse la cifra di 38,498,375 fr. e il benefizio ricavato fu di fr. 41,146.

Nel bilancio del 31 dicembre 1875 figurano franchi 6,664,437 valore degli immobili; 462,089 valore del materiale e dei mobili e 140,463 fr. spese di fabbricazione dei biglietti di Banca.

Nello stesso bilancio i fondi pubblici sono rappresentati da 33,005,344 fr. così classificati.

fr. 3,152,000 al 4 0/0
» 20,827,100 al 3 0/0
» 18,053,300 al 2 ½ 0/0
» 2,949,393 buoni del Tesoro

E i biglietti di banca al portatore per fr. 411,025,500 divisi in 340,254,420, in circolazione a 70,771,080 in cassa, La media dei biglietti in circolazione fu di fr. 318,600,860.

ATTI E DOCUMENTI UFFICIALI

La *Gazzetta Ufficiale* del 20 marzo contiene:

1. Nomine nell' Ordine della Corona d' Italia, tra le quali notiamo la nomina a grande uffiziale del maggior generale Galli della Mantica cavalier Ferdinando.

2. R. decreto 5 marzo, che autorizza la Direzione generale del Debito pubblico a tenere a disposizione del ministero delle finanze le 17,384 obbligazioni comuni della Società delle ferrovie romane che le furono presentate per la conversione in rendita consolidata 5 per 100 nel mese di febbraio 1876 per la complessiva rendita di lire 260,760 con decorrenza dal 1° gennaio 1873.

3. R. decreto 2 marzo, che approva la riduzione del capitale della Società sedente in Asti denominata Banche Unite e ne approva il nuovo statuto.

4. Disposizioni nel personale del ministero della guerra ed in quello dell' amministrazione delle poste e dei telegrafi.

— La Direzione generale dei telegrafi annunzia l'apertura di nuovi uffici telegrafici in San Martino valle Caudina, provincia di Avellino, ed in Vidar, provincia di Treviso.

(1) Le operazioni per le quali la Banca non percipisce alcuna rimunerazione si elevano all'84 0[0 del movimento ganerale.

Ord. 318 —Firenze, Tip. della Gazzetta d'Italia Pasquale Cenni, gerente responsabile