

esser nel vero, che tutto quel movimento si farà pei due tronchi di litoranea e non per via di mare.

Questi due fatti pertanto sono quelli che mi destano la fiducia di vedere la strada, della cui approvazione ora ci occupiamo, elevarsi ad un prodotto superiore alle modeste previsioni della relazione, e sono quindi questi i due fatti per cui credo opportuno che lo Stato corra la sorte di una perdita sensibile nei primi anni, riservandosi gli utili probabilissimi dell'alea futura, anzichè cedere ad una società, per una piccola minorazione del sacrificio attuale, tutti gli effetti di tale alea, non che quelli dell'altra che offre la nostra rendita sul debito pubblico.

Diversamente mi parrebbe di consigliare di fare acquisto di cattiva semente per misura di economia.

Per questi motivi ho già dato e qui rinnovo la mia approvazione alla proposta legge.

PRESIDENTE. Rimanono ancora tre oratori iscritti sulla discussione generale. Ora la parola toccherebbe al deputato Casaretto.

CASARETTO. Io pensava di entrare in una serie di calcoli per dimostrarvi due cose: la prima, che la strada ferrata della riviera avrebbe dato un prodotto netto allo Stato ben superiore a quello che calcolava la Commissione; la seconda, come i calcoli instituiti dagli onorevoli contraddittori erano erronei; ma, dopo quanto esposero il presidente del Consiglio e l'onorevole preopinante, io credo che farei cosa inutile e noiosa per voi se volessi entrare in un ragionamento di calcoli, e mi limito semplicemente ad osservare che il sistema patrocinato dall'onorevole Susani basava sopra un errore.

Basava esso sopra la supposizione che il prodotto della strada ferrata dovesse per 99 anni rimanere inalterato. Ora è un fatto invece assicurato dall'esperienza che coll'andare degli anni il prodotto delle strade ferrate va continuamente progredendo, per modo che abbiam visto in Francia, in un lasso di tempo infinitamente minore di 99 anni, il prodotto netto delle strade ferrate raddoppiato. Ma, ripeto, non voglio entrare in ragionamenti di cifre; temerei di troppo annoiarvi.

Per me sono convinto che i sistemi patrocinati dagli onorevoli contraddittori erano peggiori di quello proposto dal signor ministro. Ciò stante, io mi domando: il sistema proposto dal signor ministro è egli buono? Se faccio questa domanda nel senso relativo, debbo dire certamente: è buonissimo; perchè, come ho detto, le proposte fatte di altri sistemi contenuti nella relazione e patrocinati dal signor Susani e dal signor Valerio mi paiono inferiori; ma non solamente il sistema proposto dal signor ministro è migliore, ma è l'unico, dappoichè egli ha dichiarato che tutti i partiti fatti sono stati ritirati.

Ma ciò non basta: non solo sono stati ritirati, ma io credo che non possono più rinnovarsi. E sapete il perchè? Perchè le condizioni politiche d'Europa sono mutate, perchè il valore dei fondi pubblici è ribassato.

La società che faceva il miglior partito, a mio modo di vedere, era quella che si proponeva di avere la concessione mediante l'interesse guarentito contro una somma di 148 milioni, la qual somma poi sarebbe ascesa a 158.

Se voi osservate la relazione, vedrete che questa società ha fatta la sua proposta nel luglio passato. Ora in quell'epoca appunto i pubblici fondi erano molto più alti. Se si dovessero adesso rinnovare queste offerte, si domanderebbero condizioni molto più larghe. Gli è perciò che il sistema proposto dal signor ministro, nelle circostanze presenti, relativamente è buono, perchè non si può averne un altro migliore, perchè è l'unico anzi che si possa avere.

In senso assoluto poi è egli buono? Signori, io non lo credo. Certamente le condizioni presenti del credito non sono favorevoli alla esecuzione di queste grandi opere, che sono le ferrovie. Ma, allora ci domandiamo noi, dobbiamo adunque rimandare quest'intrapresa a tempi migliori, e dobbiamo ancora aspettare? Io non lo credo; abbiamo aspettato già troppo. Se si fosse fatta prima questa ferrovia, si sarebbe costruita a miglior mercato non solo, ma credo che nell'anno scorso saremmo stati assai contenti d'averla dal punto di vista militare, e quest'anno saremmo più contenti ancora dal punto di vista politico.

Ora noi dobbiamo affrettarci a fare le ferrovie. Queste sono, allo stato presente delle cose, uno strumento indispensabile di produzione, uno strumento indispensabile di civiltà. Sono le strade che hanno promosso dovunque la civiltà. Se voi mi direte quante strade ha un paese, io vi dirò a qual grado di civiltà questo paese si trova. Or bene, ciò che erano anticamente le strade comuni, ora sono le strade ferrate. Se noi vogliamo che l'Italia possa sviluppare convenientemente la sua industria e la sua civiltà, è d'uopo che noi la mettiamo al pari delle altre nazioni d'Europa; essa è in ritardo evidentemente.

L'Italia è il paese il quale fra tutte le nazioni d'Europa ha una rete minore di ferrovie; dobbiamo affrettarci di compirla. Ma non è solo dal punto di vista della produzione e della civiltà che dobbiamo compiere le strade ferrate, ma è ancora dal punto di vista politico. Finchè ci vorranno 7, 8 o 10 giorni per andare da Torino a Napoli, oppure bisognerà sopportare i disagi del mare, credo che l'Italia non sarà fatta; quando invece potremo andare da Torino a Napoli in 24 ore, allora l'Italia sarà.

Non è del resto solo la ferrovia della riviera che bisogna fare; non bisogna solamente andare fino a Massa; Taranto è la nostra meta. (*Movimento*) Questa ferrovia non è che un principio; se voi volete l'Italia, dovete volere la strada ferrata il più presto che sia possibile: urge, signori, di fare l'Italia; urge perciò di costruire la strada ferrata.

Egli è altresì dal punto di vista militare che noi abbiamo la più grande urgenza di compiere questa strada.

Signori, le strade ferrate sono oramai il più grande strumento di guerra. Le grandi operazioni militari si sono sempre compiute meno colle braccia che colle gambe dei soldati; egli è in questo modo che si sono operate tutte le prodigiose imprese, a cominciare dai tempi di Cesare, a venire fino a quel grande cittadino italiano che col suo magnanimo ardore, col suo grande carattere, e soprattutto colla sua abilità militare ha fatto l'Italia, voglio dire Garibaldi. Se quindi è colle gambe dei soldati che si vincono le grandi guerre, ebbene le gambe dei soldati sono le strade ferrate. Se la Russia nel 1855 avesse speso 200,000,000 di meno per mantenere 200,000 uomini di meno sotto le armi, ma avesse compiuta la sua rete di strade ferrate, non sarebbe stata vinta; una nazione che può mettere in piedi un milione di combattenti non sarebbe stata battuta da 150,000 uomini.

L'anno scorso, perchè ci mancava precisamente quella strada ferrata, di cui ora si parla, noi abbiamo corso un gran rischio di venire oppressi dal nostro nemico prima che la nostra alleata potesse aiutarci, e se la Francia non avesse avuto la sua rete di strade ferrate, il nostro esercito probabilmente sarebbe stato schiacciato prima che la Francia avesse potuto soccorrerlo.

Questa strada ferrata poi, di cui noi parliamo, ha più d'ogni altra l'interesse militare; io credo che in una guerra coll'Austria non sarà più possibile di far base delle nostre operazioni