

questi si assorbiva nientemeno che 35 milioni, più di un sesto del suo capitale, unicamente per il servizio che prestava alla società come banchiere.

Non accenno ad altre circostanze che insieme a questa furono le vere cagioni che hanno depressa nel suo nascimento quell'intrapresa importantissima; intrapresa, alla quale il Parlamento ed il Governo debbono consacrare i propri aiuti, affinché la medesima possa fiorire e fortificarsi; giacchè io credo di grandissimo nostro interesse che quella società, la quale ha nelle mani le reti che conducono da ogni parte alla nostra capitale, sia così potente, così solidamente costituita, da rispondere ai grandi bisogni di quelle comunicazioni che la debbono utilmente mettere in rapporto con tutte le altre reti di strade ferrate che la circondano.

Per tutte queste considerazioni io prego la Camera di accettare la proposta che ci viene fatta dall'onorevole Bastogi.

Ma mi permetta ancora la Camera che da ultimo io le accenni due brevi considerazioni.

L'onorevole ministro ha detto: facciamo per ora una fusione che sia interinale, che valga ad attraversare questo periodo di preparazione alla migliore costituzione delle strade ferrate, intanto che si estende e completa il complesso delle nostre linee.

Io acconsento, ma fino ad un certo punto in questa opinione dell'onorevole ministro. Io non posso dimenticarmi che i rimaneggiamenti che furono fatti in Francia affine di arrivare alla composizione normale delle grandi compagnie, riuscirono molto costosi all'erario, essi non si sono potuti compiere senza una certa misura di sacrifici. Ed era naturale. Non si spostano dei grandi elementi economici, non si traducono da una ad altra intrapresa i diversi titoli, senza che lo Stato presti all'operazione della fusione e della separazione un definitivo od un temporaneo finanziario concorso.

Io desidero ed affretto il momento in cui si arrivi alla vera e normale costituzione dei gruppi delle nostre strade ferrate. Anzi dico di più; io avrei creduto che nella discussione della presente legge si fosse dovuto agitare questo principalissimo punto del sapere quale è l'avvenire, quale la costituzione definitiva dei nostri grandi plessi ferroviari.

Nessuna operazione può farsi rispetto alla fusione delle piccole linee che si trovano sparse nello Stato se di pertinenza dell'industria privata, nessuna rispetto alle più importanti linee possedute dal Governo, senza che si abbia un disegno netto, chiaramente concepito, armonico in tutte le sue parti, su quello che va ad essere la costituzione delle nostre strade ferrate.

Ma la discussione della legge arriva in tal punto che assolutamente noi non abbiamo il tempo di trattare questa questione gravissima.

Tutto quel meglio adunque che noi possiamo oggi domandare alla Camera è che nella decisione che sta per prendere sull'attuale progetto di legge si guardi ben bene dal pregiudicarla.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Ricciardi.

**RICCIARDI.** Io non imprenderò una seconda confutazione del discorso dell'onorevole Castellano, solo aggiungerò qualche osservazione alle già fatte dall'onorevole Allievi.

Dirò in primo luogo essermi profondamente doloroso che la voce di un deputato napoletano sia potuta suonare favorevole a Rothschild in un Parlamento italiano. (*Oh! oh! — Rumori prolungati*)

Egli ci ha detto il capitale essere cosmopolita.

Io sono in ciò pienamente del suo parere; ma quando questo capitale ha un'anima, e quest'anima è austriaca (*Rumori di disapprovazione al centro*), io lo respingo.

**PRESIDENTE.** La prego di temperare le sue espressioni. Qui si tratta di capitali materiali, e non di anime. (*ilarità*)

**RICCIARDI.** Ben noto è ad ognuno a Vienna trovarsi il quartiere generale degli interessi di casa Rothschild. E ad una tal casa confideremo la rete delle strade ferrate italiane?

Non dimentichiamo, o signori, la gran questione della Venezia; non dimentichiamo che l'anno prossimo, che fra qualche mese forse dovremo combattere le ultime battaglie italiane, e in tal caso, se il signor Rothschild fosse padrone della nostra rete ferroviaria, che avverrebbe egli mai? Lo lascio al vostro giudizio.

Se almeno le condizioni offerte dalla compagnia straniera fossero superiori a quelle della compagnia italiana, potrebbero dire: ciascuno deve tutelare il meglio che può i propri interessi; ma accade appunto il contrario, e questo ve lo ha dimostrato e viemmeglio dimostrerà ancora l'onorevole relatore, anzi tutta la Commissione, la quale, giova notarlo, è unanime contro Rothschild, unanime nel preferire Bastogi.

Signori, guai se noi rigettiamo questo primo segno della vita industriale italiana! È la prima volta che capitali italiani si riuniscono per un'impresa italiana... (*L'oratore parla in mezzo a continui rumori e la sua voce non giunge intiera agli stenografi*)

Prego i miei colleghi di usarmi la cortesia di un po' di silenzio, tanto più che assai grave è l'argomento da me preso a trattare.

Grandissimo fatto si è quello intorno al quale siamo chiamati a deliberare, fatto che, ove fosse da noi sancito, avrebbe mirabili conseguenze in favore del nostro credito. Anzi, vi dirò che gli effetti di cotale fatto cominciano a prodursi già pur prima che sia consumato del tutto. In questo stesso momento, o signori, è in via di formazione una società per le ferrovie di Sardegna. È bastato il solo annuncio, la sola speranza che la Camera sia disposta ad accettare la proposta di una compagnia italiana, affinché un'altra compagnia, egualmente italiana, abbia pensato a costituirsi.

Io poi non so capire questa tenerezza straordinaria del Ministero per la casa Rothschild. (*ilarità*) Mi si fa sentire che l'anno venturo saremo costretti a ricorrere