

E la ragione di questa differenza è chiarissima. Avendo esse una maggiore garanzia e nella società che le ha emesse, e nelle strade ferrate su cui hanno ipoteca, presentano ai capitalisti un impiego di danaro più sicuro, e perciò da essi preferito.

PRESIDENTE. Il deputato Massari ha facoltà di parlare.

MASSARI. Siccome veramente quello che avrei a dire non si riferisce all'oggetto in discussione, così parlerei dopo.

DEPRETIS. Io aveva chiesta la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Parli per un fatto personale.

DEPRETIS. Io ho fatto quel cenno circa alle espressioni che credeva sfuggite all'onorevole Cini, perchè veramente sopra di me hanno fatto una certa sensazione.

L'onorevole Cini, se ho bene inteso, disse: io parlo, non a nome dell'amministrazione della società, ma come amministratore e per dare schiarimenti. . .

CINI. (*Interrompendo*) Io ho parlato come rappresentante della nazione.

DEPRETIS. Se ha detto diversamente, io non ho più nulla a dire.

CINI. Ho detto che io non sarei entrato nel merito, perchè era amministratore.

DEPRETIS. Ma allora mi permetta che io gli dica che sarebbe stata una stranezza enorme che uno il quale appartiene alla amministrazione venisse a discutere sul merito di una questione che lo interessa e che si agita in Parlamento.

Io ho fatto dunque quella avvertenza, perchè anche il dare schiarimenti in una qualità che non sia strettamente quella di deputato, questa facoltà di dare schiarimenti come interessato in un'impresa industriale, nel mio particolare, la contesto.

Del resto, io sono ben lontano dal fare la menoma colpa all'onorevole Cini di questo.

Ora, se l'onorevole presidente me lo permette, risponderò anche su quanto riflette la posta.

PRESIDENTE. Parli pure, perchè è meglio finire.

DEPRETIS. L'onorevole Cini ci diceva ieri essere necessario di sacrificare sull'altare della libertà industriale il monopolio postale.

Io, quantunque discretamente amico di tutte le libertà, compresa l'industriale, dichiaro francamente alla Camera che non ho molta speranza di vedere fatto questo sacrificio; perchè, quando veggo, per esempio, mantenuto il lotto, mantenuta la regalia del sale che pesa su tutte le popolazioni povere senza distinzione di fortuna, malgrado lo Statuto; mantenuta la regalia dei tabacchi e varie altre imposte di questa natura, in verità non posso risolvermi a fare il sacrificio del monopolio postale, almeno fino a che le finanze si avvicinino un po' più ad un assetto più soddisfacente di quello che attualmente non sia.

D'ONDES-REGGIO. Nulla ho da aggiungere intorno agli inconvenienti ed ai danni della concessione della strada ferrata di cui ci occupiamo, all'ampia dimostrazione che ne fece ieri il deputato Mellana ed alle osservazioni assennate che vi ha aggiunte oggi il deputato Depretis.

Però mi permetto di far notare che delle strade alcune indubitatamente sono necessarie, altre, anzi tutte, si possono chiamare utili; ma credo che, dovendosi fare la scelta tra le utili e le necessarie, ragion vuole che quelle che sono necessarie siano preferite alle utili.

La Toscana per sua felice condizione passata ha molte strade ferrate, più di qualunque altra parte d'Italia, anche del Piemonte (non parlo dell'Italia meridionale, la quale ne

manca assolutamente), pur nondimeno trovo convenientissimo che altre se ne facciano per rendere maggiormente utili quelle che già vi sono. Ma in tanto bisogno di strade ferrate credo che sarebbe stata cosa opportuna che il Ministero avesse portato insieme tutti i progetti che le riguardano, affinché noi su tutti avessimo potuto deliberare, dando la preferenza a quelle che sarebbero state più necessarie, ed allora non so se questa, di che discutiamo, sarebbe stata giudicata delle più necessarie, oppure no, e se perciò non sarebbe stata ad altro tempo rimandata l'approvazione della medesima.

In ogni modo omai pare che la concessione di questa strada, nonostante i difetti gravi che in sé contiene, sarà dalla Camera approvata.

Intanto non lascerò io d'insistere sulla necessità, nè fa mestieri di dimostrarlo, delle strade ferrate nella parte meridionale d'Italia, e prego il ministro a far che tosto si deliberino le ferrovie per le provincie napolitane e per la Sicilia; prego il signor ministro che il progetto del prestito sia discusso dopo; imperocchè, o signori del Ministero, io non potrei consentire il prestito, non potrei consentire la somma che sarà dimandata, se prima quelle strade ferrate non s'gono deliberate; perchè io altrimenti non potrei chiaramente vedere se il prestito sia realmente bisognevole, e per quanta somma.

Prego il ministro di accogliere questa mia franca dichiarazione, la quale ho ragione di credere sia comune a molti altri deputati, e specialmente a quelli della Sicilia.

DEVINCENZI. Io veramente non avrei preso la parola su questo argomento, se ciò che testè disse l'onorevole deputato D'Ondes non mi mostrasse chiaramente che non si ha ancora un giusto concetto di questa ferrovia.

Non v'ha alcun dubbio che nella mancanza di studiati progetti, mancanza cui non possiamo sopperire per la grande urgenza che vi ha in Italia di provvedere alle principali linee di strade ferrate, come giustamente ieri osservava l'onorevole ministro de' lavori pubblici, sia piuttosto difficile cosa di farsi un giusto concetto di questa linea aretina. Ed invero debbo confessare che io stesso nel principio mi sono fatto un concetto di questa linea totalmente differente da quello che parmi ora ne sia il concetto reale. Ed il concetto vero d'una linea, specialmente nel difetto di studi particolareggiati, è la sola norma che possiamo avere ne' nostri giudizi, ed è ciò che più influisce sullo stesso tracciato; inquantochè, secondo che ci facciamo un concetto, oppure un altro, d'una linea, le quistioni gravissime e molteplici, che sempre si rannodano ad una strada ferrata, si sciolgono differentemente, perchè differentemente si scioglieranno le quistioni economiche e tecniche che riguardano una strada ferrata, se la strada ferrata sia d'interesse generale o d'interesse locale, se sia di grande o di piccola comunicazione, se sia commerciale o puramente strategica, ed infine se sia più addetta al trasporto delle mercanzie o al trasporto delle persone.

Io sul principio venni nel concetto della Commissione, nel concetto che si rileva dalla stessa relazione ministeriale, ed a me parve egualmente che questa strada avesse una doppia importanza, cioè un'importanza locale a cagione delle ricche e popolose provincie per cui transita, ed un'importanza generale, sulla quale importanza generale veggo che gran fondamento han fatto tanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, quanto la Commissione. E questa importanza generale pareva fosse l'unione o congiungimento più breve fra Livorno ed Ancona; sicchè ancora a me sembrò che l'obbiettivo di questa strada, per servirmi della parola testè usata dal mio onore-