

mente lavorare dalle Commissioni? Io non voglio portarmi, per esempio; ma un uomo di lavoro lo sono sempre stato e lo sono tuttora; eppure oggidì per difetto materiale di tempo io sono in ritardo per incarichi ricevuti, di cui mi è fatta premura invano; perchè senza la materialità del tempo non si fanno gli studi occorrenti, non si fanno le relazioni.

Io credo che la Camera affretterà molto meglio i suoi lavori, se lascia il mezzo di progredire ai lavori degli uffici e delle Commissioni.

Oggi nel pomeriggio, per esempio, non essendovi seduta, sarà possibile di conferire colla Commissione e col ministro, a riguardo dei molti e gravi emendamenti che son persuaso si vogliono proporre.

Non è egli meglio, o signori, che queste cose abbiano a succedere con una certa preparazione, anzichè venire con discussioni improvvisate, inaspettate, a far perdere tempo, a riuscire, non voglio dire a far perdere l'orizzonte, ma certo a scombuiare l'orizzonte della Camera?

Abbiamo parecchie leggi importanti assai, fra le quali citerò alcune strade ferrate: quella di Savona, quella di Brescia e Codogno, quella da Chiusa a Orte; abbiamo le cinque leggi d'imposta annunciate dal ministro delle finanze, abbiamo quella del decimo di guerra, che non porterà grande discussione, ma che deve pure essere studiata negli uffici.

Quando tutto il lavoro relativo a queste leggi sarà in pronto, allora dirò anch'io alla Camera: non una, ma due sedute teniamo; stiamo anche in seduta permanente finchè tutto sia finito; ma ora, prego la Camera di limitarsi ad una seduta al giorno.

**PRESIDENTE.** Le considerazioni fatte dall'onorevole Valerio avrebbero senza dubbio un gran peso quando si trattasse di tenere tutti i giorni due sedute; ma egli deve avvertire che io ho fatto tale proposta soltanto per domani, perchè sono in pronto quattro progetti, che è a credere non daranno luogo a discussione. Dirò anzi che fra questi ve n'è uno specialmente d'urgenza somma, quello, cioè, relativo alla proroga dei termini per i procuratori.

Questi lavori si potrebbero sbrigare, qualora si tenessero domani due tornate; però, siccome il deputato Valerio si oppone, consulterò la Camera in proposito.

**VALERIO.** Se questa legge si mettesse in discussione, per la prima, domattina, si otterrebbe lo scopo che vuole il presidente.

*Voci. No! no!*

**PRESIDENTE.** Il signor Valerio sa che per ordinario al mattino alle ore 7 si è difficilmente in numero.

**CAPONE.** Parmi che la Camera abbia già deciso questa questione quando deferì al signor presidente di convocare, anche due volte in un giorno, i deputati in seduta.....

**PRESIDENTE.** Di proporre.

**CAPONE...** nei casi che il credesse utile per il disbrigo di progetti di minore importanza. Ricordo ciò alla Camera per evitare che per avventura si metta in contraddizione con sè stessa.

**PRESIDENTE.** Interrogherò adunque la Camera se intende di tenere domani due sedute.

(La Camera delibera affermativamente.)

#### SI RIPIGLIA LA DISCUSSIONE SULLA STRADA FERRATA DA NAPOLI ALL'ADRIATICO.

**PRESIDENTE.** Il deputato Cini ha facoltà di parlare.

**CINI.** L'onorevole signor Levi, combattendo il progetto ora sottoposto alle vostre deliberazioni, ha poco men che

svolto le teorie di una nuova scuola economica, secondo la quale si cerca di ottenere l'adempimento di illusioni che hanno formato il desiderio delle anime generose da molti secoli, ma che sono rimaste e rimarranno sempre ben lontane dal campo della pratica. Io non lo seguirò nel suo cammino, e sarò molto più umile. Qui si tratta semplicemente di costruire un'opera di pubblica utilità; quello che noi dobbiamo esaminare egli è se i mezzi che il Ministero propone per eseguirla siano i più opportuni allo scopo che si vuole ottenere.

Lo stesso onorevole Levi conviene della necessità di costruire le strade ferrate meridionali al più presto possibile; ed è così evidente la importanza grandissima politica, ed ugualmente grande economica, non tanto di dotare le provincie meridionali di rapidi mezzi di comunicazione, quanto di dotarne con la maggiore sollecitudine possibile, che io non credo di dovermi soffermare a provarla. Prenderò invece a considerare se le condizioni proposte sieno quelle che meglio possano condurre allo scopo desiderato.

Voi tutti sapete che le strade ferrate, come qualunque altra opera di pubblica utilità, possono eseguirsi in due modi: o lo Stato le costruisce a proprio conto, o le concede ad una società, la quale a proprio conto e rischio le costruisca e le eserciti. Io non combatterò le teorie della nuova scuola economica, la quale vorrebbe che le strade tutte importanti venissero costruite dallo Stato; sarebbe facile dimostrare come questo principio condurrebbe in quella via che poco per volta renderebbe lo Stato amministratore di ogni qualunque importante impresa industriale, in quella via che per un lato farebbe sdrucchiolare verso il socialismo.

Io credo, e tutte le persone pratiche meco ne converranno, che lo Stato è sempre il peggiore dei costruttori ed intraprenditori delle opere pubbliche. Non vi sono che ragioni eccezionali che possano far preferire l'azione diretta dello Stato a quella dell'industria privata.

Ma lo Stato può talvolta prendere un sistema medio, affidando la costruzione di una strada ferrata all'industria privata, e riservando a sè stesso l'esercizio.

Questo sarebbe forse il modo di costruire una strada ferrata con maggior sollecitudine di quello che farebbe costruendola direttamente.

Ma una obiezione fondamentale è sempre stata fatta a questo sistema, ed è che la società appaltatrice della costruzione di una strada ferrata, allorchando non deve essa stessa averne l'esercizio, non ha alcun interesse diretto a fare i lavori con la solidità e con la perfezione dovuta.

Qualunque sia la sorveglianza che per mezzo dei proprii agenti lo Stato eserciti sopra l'esecuzione di un'opera pubblica, non è a dubitarsi che l'interesse privato di chi poi deve avere il mantenimento e l'esercizio di quest'opera non valga più di quella sorveglianza.

Quindi, ogniqualvolta si può dare all'industria privata non solo la costruzione, ma anche l'esercizio di una strada ferrata, è, senza dubbio, il sistema preferibile.

Ritenuto pertanto che, fra le due vie che possono seguirsi, quella della concessione all'industria privata sia preferibile, è da vedersi se le condizioni poste nella concessione presente sono quelle che possono meglio assicurarci della sollecitudine con cui sarà condotta l'opera.

Veramente non saprei immaginare come, oltre ai soliti termini che si mettono nelle concessioni per condurre a fine un lavoro, si potrebbe far di più che promettere un premio allorchè la costruzione sia fatta in breve tempo, e stabilire una pena, la quale consista in qualche cosa più che la priva-