

mera; ma osservo che sono le cinque, e che quindi il mio discorso varrebbe meglio fosse rinviato a domani...

Molte voci. No! no! Parli! parli adesso!

PRESIDENTE. Come ben vede, la Camera è disposta a sentirla oggi.

Allora interpellò il ministro della marina a dire quando intenda rispondere all'interpellanza dell'onorevole Ricci.

ANGIOLETTI, ministro per la marineria. Domani, se la Camera lo crede.

Voci. Sì! sì!

RICCI GIOVANNI. Va bene.

PRESIDENTE. Allora domani al principio della seduta.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE SULLE STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. Il deputato Venturelli ha la parola.

VENTURELLI. Signori, non vi nascondo che è con apprensione che prendo la parola dopo l'eloquente discorso dell'onorevole Bonghi, soprattutto a quest'ora, come ho avuto già l'onore di dirvi: ma la Camera supplirà colla sua indulgenza all'insufficienza in me delle abitudini parlamantari ed alla mia pochezza. Entro quindi nell'argomento.

L'onorevole oratore che mi ha preceduto non si è limitato solamente a fare degli appunti alle diverse stipulazioni che il Governo ha fatto colle varie società per attuare il riordinamento delle ferrovie; egli ne ha attaccato il sistema.

Credo che in quanto ha detto l'onorevole Bonghi del sistema ci sia stato un poco di confusione; quindi io stimo utile di fissare bene quale è il sistema del progetto.

Il concetto generale, il sistema fondamentale del progetto consiste nel costituire di presente in quattro principali gruppi tutte le ferrovie esistenti; ma coll'intenzione di ridurli in un avvenire più o meno lontano, a due principalissimi gruppi, uno del versante Adriatico, l'altro del versante Mediterraneo, e di far convergere a questi due gruppi principali quante altre ferrovie in avvenire si costruissero od attivassero.

Tutte le convenzioni poi che racchiude il progetto di legge, tanto la veduta delle ferrovie dello Stato, quanto la fusione delle romane colle toscane, e quanto le ferrovie meridionali, non sono che l'attuazione di questo sistema.

L'onorevole Bonghi, come diceva, dunque ha vivamente impugnato il sistema. E qual sistema ha egli proposto invece di quello che il Governo nostro nel suo progetto accenna di voler attuare e che io credo vantaggioso, come spero di dimostrarlo?

Nessuno; egli ha detto, rimaniamo nello stato in cui siamo: ciò ha detto nel principio. Ma poi nel corso della sua lunga orazione ha dimostrato chiaramente che il suo concetto fosse quello dell'assoluta libertà, della libera concorrenza.

Signori, anch'io son partigiano della libera concor-

renza, di questo gran principio economico, di questa conquista moderna; solamente non credo che la libera concorrenza sia a proposito sull'argomento delle ferrovie. Perchè la libera concorrenza possa esercitarsi proficuamente è mestieri che la produzione non sia punto limitata, nè per sua natura, nè per particolari circostanze.

Ora l'industria ferroviaria non solo è limitata per sua natura, ma lo è peculiaramente in Italia, dacchè il Governo ha adottato il sistema d'una ingerenza, d'una compartecipazione più o meno attiva, più o meno importante.

Discutere se questo sistema sia o no vantaggioso, se convenga meglio seguire il sistema adottato dall'America, od anche in parte dal regno unito della Gran Bretagna, sarebbe quanto meno ozioso.

Noi non siamo al caso di dover seguire un sistema; il sistema è scelto. Noi lo abbiamo abbracciato, e ci siamo impegnati in questo sistema con tanti sacrifici che non sapremmo abbandonarlo senza andare incontro a gravissimi danni.

Ora, in questo stato di cose, io non esito ad affermarlo, e credo essere nel vero affermandolo, la libera concorrenza in fatto di ferrovie sarebbe dannosa per lo Stato, perchè lo Stato venendo in aiuto delle Compagnie, con sovvenzioni e garanzie d'interesse, in fin dei conti farebbe concorrenza a se stesso. Questa verità mi sembra così evidente che la Camera mi dispenserà di entrare in ulteriori argomenti per dimostrarla. La sola libera concorrenza quindi che io credo sia possibile in fatto di ferrovie è quella dell'emulazione di una buona amministrazione tra le diverse società. E siccome sono d'avviso che questo vantaggio si può più agevolmente ricavare dalle grandi agglomerazioni industriali ferroviarie, egli è per questo che io mi faccio difensore del sistema del progetto, in cui ravviso un sistema accentratore. Chè se questo sistema costituisce un monopolio, invece di spaventarmi dell'idea del monopolio, io trovo che in ciò appunto sta il bene del concetto.

Permettetemi di svilupparvi la mia idea.

I Governi che come la Francia e l'Italia seguono il sistema delle guarentie e delle sovvenzioni d'interessi, evidentemente vanno incontro ad ingenti spese ed a fortissimi sacrifici.

Però questi sacrifici che sono sopportati tutti dalla generazione attuale non riguardano tutti la presente generazione, ma bensì due ere, direi quasi due cicli distinti: il ciclo presente, ed il ciclo avvenire, e secondo me, più l'avvenire che il presente.

Infatti quale è il vantaggio reale, immediato che la generazione attuale ricava dalle ferrovie? La rapida locomozione. Certo questo è vantaggio grande, ma non è il tutto, ce n'è un altro ancora più grande che è corollario del primo, ed è il buon mercato della locomozione.

Ora il buon mercato, nelle condizioni attuali normali, noi non lo ricaviamo, e se lo ricaviamo è in una