

TORNATA DEL 30 MARZO

Conza e il suo rettilineo. Io lo prego di osservare che, se la sua ipotesi è questa, che si parta da Ponte Santa Venere con un rettilineo fino a Bari, si viene a formare un triangolo i cui lati sono: linea da Santa Venere a Barletta, linea da Barletta a Bari, linea da Bari a Santa Venere. Siccome la linea da Bari a Santa Venere è il lato di un triangolo, così è più breve degli altri due (*Si ride*): ed a questa ragione non si può fare opposizione alcuna sino a che sarà ammesso nel senso comune che la linea retta è la più breve. (*Bene!*)

NISCO. Bisogna aver presente il terreno.

DEPRETIS. Sotto il punto di vista economico io esaminerò la questione assai brevemente. E dirò solo che non bisogna considerare le comunicazioni colla Capitanata e colle Puglie, partendo unicamente da Napoli, non bisogna avere soltanto di mira questi punti estremi cioè Napoli da una parte e Foggia e Manfredonia dall'altra; i punti più importanti da riunire per la via più breve sono Napoli e Brindisi, tenendo conto però della condizione di altre nove provincie che possono comunicare insieme, percorrendo le due spaccature dell'Ofanto e del Sele.

Ora, qualunque cosa si faccia da Salerno, a Barletta, le valli del Sele e dell'Ofanto saranno sempre la linea più breve per andar dal mare Tirreno al mare Adriatico, perchè avrete meno di 200 chilometri di distanza, che non troverete mai altrove colle vostre nuove direzioni, per quanto poetica sia, la linea che si mette in campo.

Io domando poi se condotta a compimento la linea designata, le popolazioni che saranno a metà strada, a due terzi di strada da Potenza alla foce del Basento, e che dovranno recarsi in Capitanata, non sceglieranno la via più breve passando da Conza.

Se tutte le provincie che scendono dalle Calabrie, giunte per la via consolare nel piano d'Eboli, non avranno una via più breve di comunicazione per la Capitanata, e viceversa, seguendo la linea di Conza?

Io prego la Camera di riflettere a tutto il maggiore percorso cui tutti questi commerci saranno sottoposti, se dovranno costeggiare la marina, andare a Napoli, passare a Benevento, scendere a Foggia.

Queste considerazioni mi pare che siano di qualche peso.

Vi è di più; vi è l'interesse delle finanze.

È una discussione che fu già fatta. Se voi, o signori, fate una linea e garantite 29,000 lire al chilometro, e su questa linea concentrate tutti i transiti che si avviano verso Napoli, provenienti, o dalle due Puglie, o dalla Capitanata da un lato, e dall'altro se concentrate su questa linea tutte le provenienze da Napoli, dai Principati, dalla Basilicata, dalle Calabrie, che scendono pel vallo di Diano nel piano di Eboli, se voi concentrate tutti questi transiti, voi vedete che il prodotto sarà maggiore e la garanzia minore.

Fin qui dell'interesse della finanza; ora non mi posso astenere dal fare un'altra osservazione.

Quando nel contratto che stiamo discutendo si sono

valutati i prodotti per misurare l'entità della garanzia che doveva riuscire, come diceva l'onorevole Nisco, qual medio termine che acccontentasse le parti, mi pare che non abbia la Commissione, od almeno l'autore del progetto, ben valutate le speciali condizioni in cui si trovano le linee del Napoletano.

Ha esso tenuto conto, per esempio, che la linea da Napoli ad Eboli ha l'interruzione di Salerno, e che per questa interruzione naturalmente il prodotto che sino dal 1862 era di 25,000 lire al chilometro, ora è disceso a 20,000 a cagione del piccolo introito del tronco da Pastena ad Eboli? Ha tenuto conto di questo che sappiamo tutti, che sulle linee dell'Adriatico il transito delle merci non si è verificato e non si poteva verificare e che per conseguenza, secondo il contratto, era pattuita una diminuzione d'un terzo nella garanzia, a cui è sottoposto l'erario? Ha tenuto conto delle interruzioni nei primordi dell'esercizio?

Ora mio malgrado io vengo a parlare di una questione che non doveva essere sollevata in questa Camera, e mi permetto di dire che non doveva nemmeno essere compresa nel progetto di legge, ed è la questione delle multe, o meglio delle gravi controversie tra lo Stato e la società meridionale.

Sono parecchie questioni.

C'è vertente una questione di cui dovette occuparsi la Commissione del bilancio, quella cioè sul modo di applicare la garanzia alle sezioni delle linee che si aprono al pubblico servizio; c'è un'altra questione che riguarda il trasporto delle merci, cioè se, quantunque il Governo non avesse autorizzato il servizio delle merci, la società avesse il diritto di percevere l'intera garanzia senza tener conto della diminuzione del terzo stabilito dalla legge; vi è l'altra questione se la società, essendo entrata legalmente nel possesso della linea Bayard molto dopo il tempo prescritto dalla legge per l'apertura della linea, cioè molto dopo il 1° maggio 1863, cioè malgrado questo possesso dovesse ritenersi cominciato al 1° maggio e da quell'epoca dovesse computarsi la decorrenza della garanzia.

Vi è finalmente la questione delle multe che io non avrei creduto neppure di dover accennare, se non ne avesse parlato a lungo l'onorevole Nisco.

NISCO. E cento altri ne hanno parlato!

DEPRETIS. Tanto peggio; motivo di più perchè debba anche entrarci io, poichè bisogna che sia spiegato il vero concetto della legge dal quale mi sembra che si sia deviato.

Ricorderò in che modo si è fatto il contratto del 1862: rammenterò unicamente i fatti.

Il contratto si è fatto in questo modo: si sono stabiliti dei preliminari, poi si insisteva perchè fosse rigorosamente mantenuto il termine fissato per la esecuzione delle diverse linee: il concessionario di allora ha avuto copia di tutti i contratti in corso di esecuzione, sia delle opere, sia delle forniture, ed ebbe invito di percorrere le linee onde assumere il peso con piena cognizione di causa; il concessionario visitò le loca-