

regioni che per tradizionale importanza e per odierna attitudine a ricevere un maggiore e notevole sviluppo di ricchezza e di popolazione, ponno considerarsi allo stesso livello delle altre contrade dell'Etruria che furono di già onorate dalla presenza delle ferrovie, questo tronco che appena sia reso sotto ogni riguardo possibile potrà dare utile incremento al commercio, merita veramente di essere preso in particolare esame dalla Camera nel concepire il piano generale della rete italiana.

Si è per questa ragione che io prego la Camera a dichiarare d'urgenza la petizione da me accennata.

(È dichiarata d'urgenza.)

**SPERONI.** Ho l'onore di presentare alla Camera una petizione della Giunta municipale di Varese, colla quale si domanda che dalle modificazioni proposte alle leggi sul bollo, venga tolto l'articolo che mette obbligo ai corpi morali di stendere su carta bollata gli atti originali d'ufficio.

Prego che questa petizione sia inviata alla Commissione incaricata di riferire sui provvedimenti finanziari.

**PRESIDENTE.** Sarà trasmessa.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER IL RIORDINAMENTO E L'AMPLIAZIONE DELLE FERROVIE DEL REGNO.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul progetto di legge per riordinamento ed ampliamento delle reti ferroviarie del regno.

L'onorevole relatore ha la parola per continuare il suo discorso.

**CORBENTI, relatore.** Ieri, o signori, quando con tanta benevolenza vi piacque ascoltare la mia voce inesperta, vi si diceva: le società industriali che meglio convengono all'Italia nella sua attuale situazione, per costruire o almeno per compiere la costruzione delle strade ferrate, da cui dev'essere generata la vera e compiuta rete ferroviaria, vogliono essere società robuste, che possano negoziare di credito sul mercato europeo.

Ciò non si può ottenere per ora, e questo *per ora* vuol dire di tutto; ciò non si può ottenere per ora dalla speculazione indigena, spontanea e leale, come si è ottenuto in Inghilterra.

V'ha di più. L'onorevole ministro dei lavori pubblici vi ha già fatto comprendere molto acconciamente come tutte le nostre società di strade ferrate, o quasi tutte, sieno creazioni governative e poco meno che politiche, più che nate dalla libera vita economica. Egli ha perfettamente ragione. Uno degli oratori, che presero parte a questa solenne discussione, appuntò la relazione della Commissione, perchè in questa sua abbozzatura storica sull'origine o meglio sull'imputazione ed introduzione delle strade ferrate in Italia, non si fosse parlato un po' specificatamente che di quello che

si è fatto prima del 1859. L'osservazione è giusta. Ma conviene avvertire che vi era una buona ragione di fare quel po' di storia antica. Prima gli è che la storia dopo il 1859 l'abbiamo fatta noi, e ce la ricordiamo bene.

Poi gli è che la Commissione voleva dire co' fatti, senza obbligarsi a mettersi nelle disquisizioni teoriche: Vedete in Italia c'è, sì, il bisogno di strade ferrate, ma non c'è ancora, o almeno non c'era ancora prima del 1859 la possibilità di lasciare far da sé al capitale nazionale e all'industria libera. A Napoli, la strada ferrata di Castellammare, una strada condotta nel più bel giardino del mondo, vive da sé; ma è pure stata fatta da speculatori stranieri. Poi si restò lì: e il Governo borbonico dovette entrar lui a fare; come abbia fatto pochissimo e male lo sapete. La storia delle società toscane, dove raramente il capitale locale e l'industria libera aveva tentato di fare, che cosa ci dice? Tempo perduto, combinazioni fallite, riscatti, ricompre, sussidi, fusioni; perchè, o signori, parlando sempre delle Senesi, non bisogna dimenticarsi le tre società iniziali che presero a far le strade sulla destra riva dell'Arno, e i primi tentativi delle aretine, a cui succedettero poi felicemente le Livornesi. E le Livornesi stesse, a riscontro della grandezza dello Stato, in cui nacquero e si formarono, segnano un passaggio dalle piccole alle grandi società; le Livornesi stanno alla Toscana antica, come starebbero ora le romane nuove all'Italia: anzi in proporzione assai maggiore. Le Livornesi si sono conquistato un posto sul mercato dei capitali, sul gran mercato europeo; esse ottennero di introdursi sulle piazze di Germania e d'Inghilterra. E il mercato europeo è, permettetemi la frase, il punto obbiettivo della vita economica di codesta società. Non vi farò la storia dell'industria delle strade ferrate in Lombardia; ve la potrebbe fare assai meglio di me l'onorevole nostro collega Broglio, che, facendo con me, parmi nel 1845, le prime armi nella letteratura periodica, ed era allora una milizia, vi assicuro, che aveva i suoi pericoli, primo sostenne e con molta dottrina il principio della libera associazione e della privata industria per lo stabilimento delle strade ferrate; e lo sostenne, se non m'inganno, contro un uomo autorevolissimo, il conte Pettiti, autore di quell'opera sulle strade ferrate italiane, che si consulta con frutto ancora adesso.

E il paese, l'opinione pubblica, voglio dire, l'opinione pubblica della Lombardia, consentiva col giovine autore. E vi ebbe una specie di voga per metter danari, o almeno per domandare azioni nelle strade ferrate. La Lombardia allora era, proporzione serbata di tutti gli elementi di prosperità, più ricca, o almeno più danarosa che non adesso. Non ve ne scandolezzate; pensate a dodici anni di governo militare e al manco dei raccolti del vino e dei bozzoli, e vedrete che, a fare i conti stretti, la Lombardia deve aver perduto *in danaro vivo* forse cinquecento milioni.

Ebbene, come andò la storia delle strade ferrate lombardo-venete? Cominciò a costituirsi una società