

In primo luogo non si sarebbe dovuto pensare a gruppi. Inutile questione è quella che è stata mossa, ed anche sapientemente trattata, da alcuni oratori, di gruppi piccoli, di gruppi grandi, di piccola o grande industria. Io sono inclinato a sottoscrivere alla sentenza del relatore che preferisce i gruppi grandi. Ma ripeto essere inutile questa quistione, la quale non è di nostra competenza.

I nostri gruppi, signori ministri, sono stati criticati da Depretis e da altri. Io non cerco se abbiamo ragione o no. Dico solamente che siccome voi non siete infallibili, così dovete lasciar decidere la questione da coloro cui tocca. Vendete le strade ferrate che vi spettano, vendetele a chi ve ne dà il prezzo maggiore, e state certi che i gruppi che poscia si formeranno saranno i più convenienti avuto riguardo alle circostanze. Allora si terrà conto della capitale, della maggiore o minore probabilità di un nuovo trasferimento, di tante altre circostanze che noi non possiamo prevedere, perchè non ci spinge la molla del proprio interesse. Ma i ministri ed i Parlamenti vogliono saperne più di tutti, più di ognuno nella propria casa!

Io vorrei dunque che il Governo ponesse all'appalto le ferrovie che possiede, prima separatamente, poscia tutte insieme sul prezzo complessivo, in una parola che le vendesse nel modo e a chi le paga di più. Fatta la vendita nel modo più assoluto, dovrebbe cessare ogni ingerenza del Governo; donde doppia economia, cioè si potrebbe sopprimere il Ministero dei lavori pubblici, e si risparmierebbe la spesa dei commissari sorvegliatori presso le società, e così si eviterebbero alcuni scandali, dei quali siamo testimoni, di vedere deputati impiegati, benchè non continuo come tali.

Vorrassi poi col tempo, o per ragioni strategiche, o per ragioni di affratellamento, o per qualunque altro motivo costruire strade ferrate? Ebbene si faccia, ma col minimo ingerimento del Governo. Si stabiliscano per legge i due punti estremi, e si autorizzi il potere esecutivo a concederne la costruzione, ed il perpetuo esercizio a quella compagnia che si contenterà di premio minore. Non si parli nè di tracciamento, nè del numero o della situazione delle stazioni e delle fermate, nè delle classi, lasciando che i costruttori facciano tutto quello che vogliono, perchè il loro interesse li spingerà a fare ciò che torna più utile al pubblico, e frattanto si contenteranno di premio minore, e non saranno necessarie le spese dei sorvegliatori, che spesso non sorvegliano.

Il ministro Jacini nel suo lungo e dotto discorso diceva essere di poca importanza il modo con cui il Governo va in aiuto alle ferrovie che senza aiuto non si costruirebbero. Egli parlava, non so con quale opportunità, degli avvisi che sono nelle quarte pagine dei diari.

Ma, sia detto con sua buona pace, questo empirismo non è degno del valente autore delle *Condizioni della proprietà in Lombardia*.

Quali soccorsi siano più convenienti glielo dico io

colla scorta dell'economia politica, la quale c'insegna dovere il Governo tenersi estraneo alle ferrovie, doverle abbandonare a sé stesse, non doverle mai soccorrere. Che se soccorrere si vogliono, devesi preferire quel soccorso il quale esige minore intervento governativo.

Ora, non avvi che il premio pagato o in una sola volta o in più, ed anche annualmente, il quale soddisfi al minore intervento governativo, il quale intervento limitasi a pagare il premio, laddove molto più largo è in tutte le altre specie di soccorso.

Se alle società costruttrici si abbandonasse il tracciamento, la facoltà cioè di far passare la strada dove credono, oltre alla diminuzione dell'ingerenza governativa si otterrebbe pure altro notevole vantaggio, ed è di non aizzare le popolazioni le une contro le altre.

Cosa singolare e dolorosa! Con gran dispendio si costruiscono ferrovie a fine di concordia e di affratellamento, e si ottiene l'effetto contrario, cioè discordia ed accanimento! Leggete le petizioni che in questi giorni ci sono pervenute dalle città di Solmona ed Aquila, e proverete un profondo dolore vedendo le parole che si ricambiano quelle due città. Inoltre, le città per cui non passa la ferrovia conservano sempre poca o molta ruggine contro il Governo che non ve l'ha fatta passare; le altre al contrario sono ligie al Governo, ed il tracciamento in mano del potere può essere un mezzo di pericolosissima corruzione elettorale.

Tutto questo non accade se il tracciamento è lasciato nell'arbitrio dei costruttori, contro i quali nessuno se la prende, perchè è bene inteso che essi non guardano che il loro interesse, il quale collima sempre con quello del maggior numero. Che se qualche città, volendo che la ferrovia le passi vicino, sia disposta di fare sacrifici, ebbene, è questo un contratto come ogni altro, che non produce dissapori, nè può essere sorgente o pretesto di corruzione.

Spero che avrete compreso il mio concetto, il quale è di rendere il Governo estraneo alle ferrovie, il più che si possa nelle attuali condizioni.

Se le ferrovie molto e molto ci costarono per lo passato, se con improvvidi contratti, contro alcuni dei quali io ho dato il mio voto, abbiamo gravato l'avvenire di spese ingenti; sostiamo una volta, se non in modo assoluto, dal sussidiare nuove strade ferrate, almeno dal sussidiarle nei modi rovinosissimi, e complicati, e pericolosi, sinora praticati.

Tali essendo i fini del mio ordine del giorno, spero che la Camera lo approverà.

PRESIDENTE. Il presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Come comprenderà agevolmente la Camera, non credo opportuno di tenere dietro al deputato Michelini nelle escursioni che egli ha fatto, in compagnia del signor Boudon, degli Anabattisti e dei gallicani; queste cose glielo abbandonano interamente.