

che per la linea da Potenza a Contursi si richiederà un capitale rilevante.

Or bene, io dirò che in questo momento si discutono molti progetti di sistemi per superare le pendenze.

Sfortunatamente questi sistemi si sono proposti per grandi arterie le quali naturalmente devono servire per uno sviluppo di commercio quale compete alle grandi arterie solamente, e perciò alcuni dei nuovi sistemi di trazione proposti, quantunque abbiano il merito di poter essere attuati con poco costo, non corrispondono ai bisogni di un grandissimo movimento commerciale.

Vi sono però delle altre linee che sono destinate ad un bel movimento, ma non di un movimento immenso, come sarebbe, per esempio, la linea Potenza-Eboli, a cui io credo che alcuno di questi sistemi potrebbe meglio convenire. Ed allora si potrebbe raggiungere il doppio risultato di spendere pochi denari, come vuole l'onorevole Zaccheroni, e di avere una comunicazione sollecita, come desiderano gli abitanti di quelle provincie. È questa una questione pendente, e che ha richiamato l'attenzione del Governo, e che sarà spero presto risolta. Questo è il motivo per cui sebbene ci siano al presente degli altri studi fatti per una ferrovia alle pendenze ordinarie, pure il Governo volle esaminare se non convenga meglio applicare in questo caso alcuni dei sistemi nuovamente ritrovati per superare le pendenze.

L'onorevole De Riso mi faceva osservare come nella provincia di Catanzaro i lavori non siano ancora incominciati. Su questo argomento mi sembra di aver già discusso ieri rispondendo all'onorevole Maroldi-Petilli. Sfortunatamente la provincia di Catanzaro si trova nel mezzo delle Calabrie. Ora naturalmente l'apertura della linea in quella provincia deve dipendere dall'apertura di altre linee nelle provincie di Cosenza e della Basilicata, oppure nella provincia di Reggio, affinché le sezioni possano di mano in mano che si aprono comunicare senza interruzione o col porto di Reggio, oppure colla rete delle linee dell'Italia media e superiore.

COMIN. Io voglio assicurare la Camera che non ho alcuna idea di fare un lungo discorso; dopo di quelli che sono stati pronunciati qui ed eloquentissimi, mi parrebbe invero soverchio.

Ho domandato la parola allorchè l'onorevole Zaccheroni facendo una calorosa difesa delle società industriali ferroviarie in generale, e non arrendendosi neppure a quella di *Vittorio Emanuele*, disse che a lui faceva freddo la proposizione che alcuni fra i nostri colleghi aveano avanzata, che per lui sarebbe sembrata una spinta al Governo di usare misure di rigore perchè i contratti stipulati si mantenessero.

Se questi contratti si mantenessero, pareva all'onorevole Zaccheroni e a molti che le società industriali

si troverebbero in cattivissime condizioni, tali da non poter adempiere ai loro impegni.

Ora io debbo dichiarare che mi farebbe freddo il sistema contrario, e voglio sottoporre alla Camera brevissime osservazioni a questo proposito.

La legge presente è, secondo me, il primo anello di una catena, è il primo atto di un sistema generale, il quale sta già sotto all'esame della Camera; oggi abbiamo questa modificazione al contratto primo delle calabro-sicule, ma abbiamo già portate agli uffici altre convenzioni che recheranno modificazioni nella concessione delle romane, avremo forse quelle di Savona, e non so dove andremo a finire.

Ebbene io credo che quando cominceremo a stabilire un precedente, difficilmente potremo poi senza contraddizione non seguirlo per le altre leggi che verranno in discussione al Parlamento. Io in generale trovo che in fatto di contratti di strade ferrate, come di tutti i contratti in generale, quando si fanno, debbono essere mantenuti, ed ho il pregiudizio di credere che come il Governo mantiene da parte sua i patti che ha stipulato, così le società ferroviarie sono obbligate a fare altrettanto. Sarà un'ingenuità da parte mia, ma ho questo pregiudizio che il contratto non obblighi solo il Governo, ma obblighi anche le società.

Si è detto che le condizioni del credito sono gravissime, io lo riconosco, hanno influito disastrosamente sulla situazione finanziaria delle società ferroviarie, sino ad impedire ad esse che facciano onore ai loro impegni. Si dice: « vedete il prezzo a cui sono arrivate le obbligazioni e ve ne convincerete. » Ma io credo che anche in questo non vi sia in tutto la verità.

Le obbligazioni delle ferrovie, ed i listini delle Borse lo mostrano, sono in ragione della solidità relativa di ciascuna società.

Non è che il prezzo delle obbligazioni ferroviarie abbia subito in tutte le obbligazioni una così grave perdita come ha subito sulle romane, sulla *Vittorio Emanuele* e su altre che io non nomino. Vi sono alcune società le quali per la solidità loro hanno resistito; lo che prova dunque che quando c'è una base solida, si resiste.

Non entro nella discussione particolare di questa legge; io desidero soprattutto che le popolazioni abbiano le strade ferrate; io non so se avranno le strade ferrate con questa concessione, o se non le avrebbero più certamente.

Quando questa concessione non fosse votata, io non so neppure se il Governo sia sicuro che i lavori che gli si promettono qual corrispettivo di questo capitale di cauzione che si restituisce, si faranno poi.

Ad ogni modo io credo che oggi è necessario questo primo atto di un sistema generale che il Parlamento adotti una massima di severità e di rigore.

Le ferrovie hanno assunto degli obblighi quando hanno fatto il contratto, se erano società; esse dove-