

dare, ma non si dica che io cerco pretesti per attaccare il Governo. Sarebbe meschina cosa prendere a pretesto la direttissima Roma Napoli, o l'Eboli-Reggio, o un'altra linea qualunque, per attaccare il Governo.

C'è ben altro, onorevole Marziale Capo: c'è una questione complessiva di tutto l'indirizzo del Governo; e mi parrebbe grave errore quello d'impicciolirla, come del pari parmi errore imperdonabile quello di subordinare il giudizio politico all'interesse di una linea di ferrovia, o a qualsiasi altro interesse locale. (*Benissimo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**Depretis, presidente del Consiglio.** In attesa della questione complessiva indicata dall'onorevole Nicotera, (*Si ride*) io dirò poche parole per mettere questa questione della ferrovia direttissima Roma-Napoli sul suo vero terreno.

Io non esito a dichiarare la mia opinione personale su questa questione. Quantunque profano alle questioni tecniche, tuttavia non deve essermi interdetto di avere un concetto sul modo con cui questa linea deve esser fatta in relazione ai fini ai quali essa deve soddisfare. Io, personalmente, salvo ragioni che mi vengano esposte da persone più competenti, dai miei onorevoli colleghi, dal Consiglio dei ministri, dai Consigli istituiti per legge per studiare e decidere queste questioni, personalmente io considero questa linea direttissima Roma-Napoli come una linea di carattere economico e politico. Le considerazioni militari, quando si presentano, vogliono essere sempre studiate, ma io credo che il concetto predominante debba essere quello da me indicato, cioè deve dominare il concetto economico e il concetto politico; unire la capitale a Napoli, il più gran centro di popolo e d'interessi, col tragitto il più breve possibile nell'ordine del tempo dev'essere la direttissima Roma-Napoli per soddisfare ai grandi interessi che la reclamano. È l'opinione che ho sempre manifestato finora, e non credo di doverla cambiare; il mio onorevole collega, il ministro dei lavori pubblici, col quale abbiamo spesse volte parlato di questa questione, la conosce come la conoscono gli altri miei colleghi del Ministero.

Ora che cosa è avvenuto? Noi siamo andati di anno in anno domandando proroghe per sciogliere la questione dell'esercizio delle ferrovie; ed era sperabile che questa questione potesse essere risolta più presto: almeno quando, nel 1882, abbiamo discusso quell'articolo di legge del quale ha parlato l'onorevole Capo, si poteva presumere che nel 1883 avremmo potuto avere la

legge per la concessione dell'esercizio privato delle ferrovie. Senza di ciò sarebbe stato assurdo il parlare in quell'articolo della fine del 1883 come dell'anno nel quale si sarebbe potuto dare la concessione. Sia pure che fosse in via di ipotesi; ma le ipotesi nelle leggi non si fanno se non quando sono probabili: e parlare dell'esercizio ad una Società concessionaria senza questa probabilità, sarebbe stata cosa poco degna del Parlamento. Ora abbiamo dovuto prorogare i termini più volte, e alla fine del 1883 ancora non erano state fatte concessioni per l'esercizio privato.

Sorsero poi le questioni tecniche, delle quali bisogna pure tener conto.

E qui, o signori, mi sia lecita un'osservazione. Noi abbiamo una quantità di leggi, principalmente per le ferrovie, colle quali il legislatore si è molte volte ingannato quando ha voluto prefiggere dei termini, ed io voglio sporare che in questa occasione il legislatore si sarà ingannato molto meno, se il Governo riesce, come deve riuscire, nei suoi intenti e nei suoi provvedimenti.

Quando, alla fine del 1883, non era stato possibile di concedere questa linea all'industria privata, come era stabilito nella legge, qual'era l'obbligo del Governo, volendo procedere a rigore nella esecuzione della legge stessa? Fondi non ce n'erano, poi non erano intieramente compiuti gli studi. Quando si fanno gli studi di una linea, accade le molte volte che s'incontrano difficoltà le quali arrestano anche i più preveggenti, e non è pertanto da meravigliare se ci siamo un poco arrestati.

Qual'era poi l'obbligo a stretto rigore del Governo per ottemperare alla legge? Secondo me era questo, che al 31 dicembre 1883, o al 1° gennaio 1884, doveva presentare una legge per stanziare i fondi e così provvedere alla costruzione e all'esercizio della linea; ma non doveva andare più in là di questo, perchè la legge non dimanda di più.

Questo era l'obbligo del Governo, ed io ammetto che quest'obbligo non sia stato adempiuto. Ma mancano forse delle buone ragioni per giustificare questo ritardo? E vi è forse un danno perchè non siasi presentata la legge?

Avevamo la questione della concessione di tutte le reti ferroviarie, e il presentare una legge per una spesa di 50 o 60 milioni, quando c'erano ancora delle difficoltà per il tracciato, quando si stava studiando un disegno di legge per concedere le ferrovie dello Stato, compresa questa, all'industria privata, sarebbe stato proprio un provvedimento inutile perchè la legge sarebbe stata de