

Presidente. Tocca ora all'onorevole Fortis di svolgere il seguente ordine del giorno:

“ La Camera, ritenendo che l'esercizio di Stato, specialmente nelle condizioni attuali del paese, è preferibile a qualunque forma d'esercizio privato, sotto il rispetto economico, politico e sociale, respinge le *Convenzioni* presentate dal Governo, e passa all'ordine del giorno.

“ Fortis, E. Fazio, Panizza, Majocchi, Boneschi, Savini, Agostino Bertani, G. Cadenazzi, L. Ferrari, C. Aventi, Marcora, Aporti, Pais, C. Dotto, G. Bovio, Bosdari, A. Maffi, Fabbri, Felice Cavallotti, E. Ferrari, Capponi, Mori. ”

Domando alla Camera se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

L'onorevole Fortis ha facoltà di svolgerlo.

Fortis. Signori, la questione fondamentale, che riflette l'assetto definitivo delle nostre strade ferrate, non è risolta.

Io so che molti, per ritenerla tale, si fondano sull'articolo quarto della legge 29 giugno 1876, che sanzionava la Convenzione di Basilea. Ma a me pare che la efficacia di quella disposizione sia venuta meno dal momento che il Parlamento ha dipoi votata un'inchiesta, a fine di sapere quale fosse il miglior sistema da adottarsi per l'esercizio delle ferrovie; se cioè l'esercizio di Stato o l'esercizio privato. Ciò è tanto vero, (*Segni di negazione da parte della Commissione*) malgrado le denegazioni di qualche membro della Commissione parlamentare, che la Commissione d'inchiesta si è appunto occupata di risolvere questo problema: ciò è tanto vero che il ministro dei lavori pubblici di allora dichiarò che l'inchiesta non doveva nè poteva avere limiti di sorta. Laonde la questione non può dirsi pregiudicata. Il Governo, anzichè portare dinanzi alla Camera le conclusioni della Commissione d'inchiesta, ha preferito di farle sue, presentando un progetto di esercizio delle ferrovie, che si uniforma al responso della Commissione medesima. Io non biasimerò per questo il Governo: a me basta di avere posto in sodo che si può oggi discutere liberamente, se sia da prescegliere l'esercizio privato o l'esercizio di Stato.

Vi ha chi sostiene con molta autorità che le conclusioni della Commissione d'inchiesta sono in aperta opposizione colle risultanze dell'inchiesta; ma di questo punto di controversia io non

intendo occuparmi. In una questione nella quale uomini saggi ed eminenti, uomini di Stato di grande riputazione, hanno interamente cangiato d'opinione, a me pare che sia pericoloso ricorrere all'argomento dell'autorità, che evidentemente è un argomento infido; preferisco affidarmi al ragionamento, per quanto le forze mi basteranno.

Tuttavia, pur volendo lasciar da parte ogni specie d'autorità dottrinale e parlamentare, io debbo far una eccezione, adducendone qui una che ha una peculiare importanza nel momento politico che attraversiamo, quella dell'onorevole Minghetti, che mi duole di non veder presente.

Nel 1876 egli diceva in questa Camera:

“ Noi sosteniamo che, fatto il riscatto delle ferrovie in Italia, la miglior soluzione è di affidarle all'esercizio governativo e non andiamo più oltre; e se vagheggiamo questa, come una forma avvenire degli Stati più civili, non intendiamo perciò d'imporre altrui la nostra opinione. ”

Non è un dogma, io ne convengo, ma è l'opinione dell'onorevole Minghetti e questo mi basta.

Io non ho ancora ragione di ritenere ch'egli l'abbia mutata.

Ciò premesso, vengo subito alla posizione della questione. Io son di avviso che, per giudicare qual sia il miglior sistema da adottare nell'ordinamento delle ferrovie, sia necessario guardare qual sia la intrinseca natura, ed il fine della cosa. Per ciò io faccio questa semplice domanda: che cosa sono le ferrovie, e a quali scopi debbono servire? So bene che non dirò cose nuove; ma non posso prescindere da questa premessa che è necessariamente collegata al mio ragionamento.

Per taluni le ferrovie sono un'industria; per altri, un pubblico servizio. Io mi limiterò a dire che le ferrovie sono un pubblico servizio e una industria al tempo stesso; la questione si riduce a sapere qual sia l'elemento prevalente. Le ferrovie, come disse giustamente il ministro delle finanze, pochi giorni fa (il ministro delle finanze, che io non so come sia convinto della bontà di questa legge), le ferrovie sono un demanio pubblico economico, che prende il posto degli antichi demani, pressochè improduttivi. Le ferrovie sono uno strumento di produzione; le ferrovie sono uno strumento di civiltà, di benessere, di sicurezza; le ferrovie sono anche uno strumento di guerra; le ferrovie poi rappresentano innegabilmente un'industria e, temporaneamente almeno, un'entrata del bilancio dello Stato.

Ma è evidente che l'importanza dell'elemento industriale è minima in confronto dell'importanza