

case bancarie, e i proprietari più importanti, e si potesse, specialmente in quest'occasione, affermare che noi abbiamo ormai conquistata la autonomia del nostro credito. E in fatti non v'è istituto di credito, non v'è casa bancaria, la quale abbia rapporti diretti con l'agricoltura e con l'industria del paese, o col suo commercio, che non si sia cointeressata a questi stabilimenti, per costituire una grande e forte Società capace di bastare a se stessa e una grande solidarietà fra gli interessi economici del paese e gli interessi del buon servizio ferroviario. Quando si dice che noi affidiamo l'esercizio privato delle ferrovie al capitalismo, ad una speculazione bancaria, si dice cosa contraria perfettamente al vero. Noi invece affidiamo l'esercizio privato delle strade ferrate a quegli stabilimenti, e a quegli istituti, i quali hanno maggiore e più diretto interesse a promuoverle le industrie ed il commercio, e gli interessi agricoli del nostro paese; perchè hanno nel commercio, nell'industria e nell'agricoltura del paese impegnati ragguardevoli capitali, e quasi tutta la loro fortuna.

Or si può sostenere, o signori, che questi com-partecipati, di cui, forse senza commettere indiscrezione, potrei dare notizia alla Camera, non abbiano la forza sufficiente di coprire un capitale di 135 milioni di azioni?

Si è parlato del capitale straniero, ma il capitale straniero non entra che per una parte molto piccola nel contratto che discutiamo; non più che per un terzo. Ed è bene che vi entri, perchè il nostro paese non è così ricco di capitali da poter destinarne una parte troppo grande ad una sola impresa.

E poi, in qual modo interviene questo capitale estero, che credo sia tedesco o svizzero? Quanto cammino non abbiamo percorso?

Non è più il capitale estero che viene per prevalere, come tale, nelle cose nostre; ma si associa senza alcuna prevalenza, al capitale nazionale, ha piena fede in noi, e si fa rappresentare da un'amministrazione essenzialmente ed esclusivamente italiana.

Cessino dunque le esagerazioni, le diffidenze e i timori; o gli spettri fantastici si dileguino dinanzi alla realtà dei fatti.

Presidente. Per un fatto personale ha facoltà di parlare l'onorevole Seismit-Doda.

Seismit Doda. Io non avrei domandato di parlare più oltre se l'onorevole Magliani non avesse chiuso la sua replica facendomi parere come un agitatore di spettri, a proposito di capitali stranieri. No, non è uno spettro che si agita davanti alla Camera. È una triste realtà.

Ho già detto, nella discussione generale, che il capitale straniero non mi fa punto paura; ben venga in Italia, se viene, anche utilizzando se stesso, ad aiutare lo sviluppo economico del paese. Non lo dirò all'onorevole Magliani, ma, in genere, a coloro che, fuori di qui, imputano a noi di fare i piagnoni contro il capitale estero: queste affermazioni sono vere fanciullaggini. Quella che io sollevo è una questione eminentemente pratica, ed è posta così: non facciamo nomi di persone, ma citiamo fatti.

Esiste, per esempio, la *Paris-Lyon-Méditerranée*, la quale è in necessario contrasto d'interessi ferroviari con noi, ed uno dei più forti suoi azionisti è uno dei sottoscrittori stranieri alla nuova impresa ferroviaria italiana.

A Parigi fu costituito un sindacato; l'onorevole Magliani deve saperlo...

Magliani, ministro delle finanze. No.

Seismit-Doda. Come? non lo sa?

Non chiedo che lo dica alla Camera... Per qualche cosa ci sono stato anch'io ministro delle finanze... Ma non mi faccia dir nomi; egli non può ignorare che uno dei più forti azionisti della *Paris-Lyon-Méditerranée* entra per cospicua somma nella formazione dei 135 milioni.

Ed in quanto al sindacato che l'onorevole ministro dice d'ignorare, basta leggere i giornali finanziari di Parigi, per vedere quale giuoco si faccia a quella Borsa pel voto del 22 dicembre della Camera italiana, additandosi qual buon affare sia per gl'interessati francesi il voto medesimo. Questo lo dicono, ripeto, i giornali francesi, che io ho letto e che il ministro delle finanze deve conoscere meglio di me.

Dunque il capitale straniero nella presente questione vuol dir questo: che, date certe contingenze, noi pel commercio del Mediterraneo, per lo sbocco di Genova, per i valichi alpini, avremo il concorso della *Paris-Lyon-Méditerranée*, la quale ha già messo i suoi ferri a fondo in quest'affare, mediante il concorso di taluno dei membri del *Sindacato*, che si è costituito a Parigi per prender parte all'esercizio delle ferrovie italiane.

Ora, è questo il pericolo che io ho accennato nella discussione generale. Non sono spettri; sono fatti, nomi, cifre e persone.

Si; il capitale straniero produrrà questo effetto: che i nostri commerci ne saranno guastati, che la nostra economia nazionale ne soffrirà. Ecco perchè io credo che l'aver trovato in Italia soltanto coloro che l'opinione pubblica designa come *presta-nome* dell'impresa, non sia stato *niente affatto utile*. Se si fosse aperta una sottoscrizione