

nemmeno Lei che questo sia un movimento artificiale.

Egregio collega, noi facciamo una questione d'eguaglianza e di giustizia, nulla più, nulla meno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Peruzzi.

Peruzzi. Mi dispiace di dover prolungare questa discussione, tanto più che dopo quello che ha detto l'onorevole Gabelli potrei dispensarmi dal parlare.

Ma parendomi che si sia abbastanza animata la discussione intorno a questa questione, a parer mio, molto interessante, specialmente in questo momento in cui molto si discorre delle condizioni penose dell'agricoltura, e viene spesso proposta la trasformazione di alcune colture come uno dei rimedi ai guai derivanti dagli scemati prezzi dei generi prodotti dalle più fertili terre italiane, reputo opportuno che la Camera si occupi con ispeciale sollecitudine di ciò che potrebbe giovare o nuocere all'esportazione delle derrate alimentari; delle quali andiamo sempre più approfittando, grazie al beneficio del sole, negato ad altri paesi. E poiché potremmo trarre anche maggior profitto da questo commercio, vale la pena che si pensi maturamente a tutto quello che potrebbe compromettere un movimento, che, si dica quel che si vuole, è già molto bene avviato, e va bene e promette di andar tutti i giorni meglio.

Infatti, o signori, nel complesso, furono trasportati sulle nostre strade ferrate, nel 1881, 8,177 vagoni di derrate alimentari; nel 1882, 11,847; nel 1883, 14,451; vale dunque la pena di occuparsi accuratamente di tutto quel che potrebbe scemare o crescere questo promettente risultato, e far di tutto per attirare anche il più possibile degli altri nove decimi, di cui parlava testè l'onorevole Nervo; col quale concordo che si possa per questo mezzo aumentare la ricchezza nazionale, e portare un rimedio ai guai della nostra agricoltura.

Spero perciò che alla Camera non dispiaccia ch'io la inviti ad esaminare le condizioni di questo commercio. Per qualche tempo ho dovuto occuparmene, per aver dovuto curare gli interessi di alcuni commercianti fiorentini, i quali aspiravano a batter la via felicemente aperta allora da poco tempo, per la esportazione di derrate abbondanti nella città, di cui era sindaco.

Allora mi dichiarai molto contrario al contratto che da poco tempo era stato fatto dalla Società dell'Alta Italia, per facilitare l'esportazione di quelle derrate; contratto, pel quale da un vagone si saliva a 2000 vagoni; ed io chiesi allora, ed ho poi sempre sostenuto, che si desse modo anche ai piccoli speditori di associarsi fra loro. Rispetto

ai piccoli, che rimanessero *singoli*, dirò fra poco il perchè non abbia nessuna fiducia nella possibilità che possano prendere una grande importanza, per effetto del vagheggiato sistema della unica tariffa a vagone completo; ma ritenevo e viepiù ritengo, che se potessero associarsi per modo da spedire prima i 100, poi i 200, i 300 vagoni, i quali, se la fortuna secondasse i loro tentativi ben fatti, qualche anno dopo, come è accaduto per il Cirio, salirebbero a 400, 500, 600, e per i più fortunati anche a due o tre mila e più, il problema avrebbe la soluzione più desiderabile nell'interesse di tutti.

Non mi fu dato di poter ottenere questo che chiesi con lunga insistenza; perchè le strade ferrate straniere, e segnatamente le tedesche e le austriache, non consentirono questo temperamento che l'amministrazione dell'Alta Italia era fin d'allora disposta a consentire. Avverta la Camera che anche nell'ultimo congresso ferroviario di Vienna, se non isbaglio, le amministrazioni delle strade ferrate austriache resistettero alle insistenti premure del nostro Governo.

Allora naturalmente la cosa cadde, e rimase solo in piedi il contratto con la casa Cirio. Chiedo mille scuse alla Camera di aver pronunziato questo nome, ma soffra che, anche a giustificazione dell'onorevole Gabelli, per il caso che egli non potesse avere facoltà di parlare dall'onorevole nostro presidente, ch'io aggiunga una parola sola.

Per quanto studio si metta per non pronunziar nomi di persone, quando, come facciamo adesso, si discute del continuare a consentire o del proibire al Governo la conclusione dei contratti contemplati dall'articolo 274 della legge dei lavori pubblici, e quando di questi contratti, che io sappia, ne sono stati conclusi tre soli, uno dei quali è cessato, perchè la Ditta contraente è fallita, è invero facile che scappi di bocca uno di questi due nomi; ed anzi, per farla finita, pronunzierò anche il secondo: quello della Ditta Garaviglia di Milano.

Del resto non si tratta di svelare un segreto: questi nomi sono stampati nella relazione dell'onorevole nostro collega Valsecchi, già pubblicata intorno all'esercizio delle strade ferrate nell'anno 1883; onde mi pare non ci sia nulla di male a dire quel che è stampato in un documento ufficiale.

Non già per effetto delle mie premure, ma di quelle che furono fatte da molte parti, e su parere d'una Commissione, nel mese di giugno 1881 fu pubblicata la tariffa speciale numero 50. Questa tariffa è riprodotta nell'allegato del quale ora discutiamo; ma vi prego di notare, o signori, come