

2^A TORNATA DEL 4 AGOSTO 1862

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE TECCHIO, PRESIDENTE.

SOMMARIO — *Seguito della discussione del disegno di legge per la concessione delle ferrovie meridionali e lombarde — Continuazione del discorso del ministro pei lavori pubblici — Proposta del deputato Massari sull'ordine della discussione — Considerazioni del deputato Jacini — Schiarimenti del deputato Cini — Osservazioni del deputato Boggio, e sua proposta circa l'ordine della discussione — Proposizione del presidente del Consiglio riguardo al progetto sul quale è da aprirsi la discussione — Repliche sulla precedenza nella discussione, e sull'ordine della votazione dei due progetti: Rothschild e Bastogi, dei deputati Boggio, Valerio, Sineo, Crispi, Chiaves e Trezzi, relatore — Opinioni sulle convenzioni dei deputati Crispi e Bonghi — Proposte diverse d'ordine — Repliche del presidente del Consiglio — Proposizione di squittinio nominale sulla preferenza delle due proposte di contratto — Proposta del deputato Sineo.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/4 pomeridiane.

PRESIDENTE. Il deputato Ferrari ha la parola sul sunto delle petizioni.

FERRARI. Domando l'urgenza per la petizione 8610, colla quale Zunino Luigi, per le ragioni che espone, domanda di essere esonerato dal servizio militare.

(È dichiarata d'urgenza.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DI FERROVIE NELLE PROVINCE MERIDIONALI E IN LOMBARDA.

PRESIDENTE. Si riapre la discussione sulle ferrovie meridionali.

Il ministro pei lavori pubblici ha facoltà di continuare il suo discorso.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. La Camera acconsentirà che io le faccia una dichiarazione. Io non vorrei che il giudizio che sto per pronunziare quest'oggi sul progetto di legge sottoposto alle deliberazioni della Camera avesse una interpretazione che non è nell'animo mio.

Dovendo sostenere la convenienza e l'utilità di un contratto stipulato con molta fatica e con molto stento colla casa Rothschild, contratto che posso dire francamente essere stato, all'epoca in cui fu stipulato, generalmente approvato, anche da coloro che ora lo disapprovano e credono migliore la nuova proposta che venne in campo, io non vorrei, dico, che dovendo difendere questo contratto, le mie parole venissero interpretate come la espressione della mia avversione, ovvero di

men che benevola accoglienza alla proposta che venne dinanzi alla Camera da molti capitalisti nazionali.

Io divido i sentimenti che animano molti degli onorevoli deputati a favore di questa proposta. L'idea di vedere i capitalisti italiani associarsi ed assumere sopra di sé la responsabilità di una grande impresa è un'idea sicuramente consolante. È un sentimento che chiamerò di suscettibilità per l'onore dell'industria nazionale che predomina in questa questione, ed io lo comprendo perfettamente; ma, o signori, noi esaminiamo un affare importantissimo, il quale affare non vorrei che fosse deciso sotto l'impressione di un sentimento lodevole e che io divido, imperocchè non posso che a stento difendermi dall'associarmivi. Ma il mio dovere è di dire la verità innanzi a tutto, e quindi io debbo mettere, per così dire, un freno a me stesso, e devo dire quello che è il mio pensiero sulle diverse gravissime deliberazioni sulle quali la Camera è chiamata a deliberare.

Mi si permetta innanzi tutto d'insistere sopra l'idea la quale ha dominato nelle deliberazioni del Governo.

Il Governo, l'ho detto ieri, e lo ripeto oggi, ha considerato e considera la costruzione di una principale linea di strade ferrate che congiungessero il più presto possibile l'Italia meridionale, e massime la città di Napoli, colle altre provincie dello Stato, come cosa importantissima, urgentissima, al qual fine bisognava anche fare dei grandissimi sacrifici; quindi ha mirato principalmente alla prestezza dell'esecuzione ed alla sicurezza dei risultati.

Io non ho bisogno di parlare a favore della società lombardo-veneta, in nome della quale i signori Rothschild e Talbot hanno contrattato: è una fra le società

2^a TORNATA DEL 4 AGOSTO

le più solide, sarei anche a dire le più fortunate, che ha fatto dei contratti molto felici, e che ha dati eccellenti risultati; i suoi valori sono ad un tasso molto elevato; le sue azioni hanno 120 lire di premio; le obbligazioni sono ad un saggio molto elevato, la costituzione di questi valori è fatto in un modo piuttosto severo. Una metà consta di obbligazioni e l'altra metà di azioni.

Consideriamo le cose come sono. Se posso manifestare un fatto (che è quasi un segreto), dirò che i rappresentanti dei signori Rothschild e Talabot non insistevano molto onde la fusione delle due società fosse stipulata. Manifestavano solo essere la loro intenzione e le loro istruzioni dirette a questo, e si contentavano quasi di un'assicurazione ufficiosa per parte del Governo che la fusione sarebbe eseguita. Essi dichiaravano di contrattare in buona fede e nell'interesse della società, ma non mettevano grandissima insistenza in ciò che la fusione avesse decisamente luogo. Fu per parte del Ministero che s'insistette maggiormente, e ciò si fece nello scopo di mantenere un saggio elevato delle azioni delle ferrovie lombarde.

Si dice che lo scopo non si può ottenere in forza d'un contratto.

In questa questione mi permetta l'onorevole Susani di rispondere ch'io procedo colla massima buona fede. Se vengo qui col cuore in mano ad esporre alla Camera il mio giudizio lasciando alla Camera stessa di giudicare del mio operato liberamente, poichè non sono qui per fare il mestiere di ministro, ma per dire sempre con tutta schiettezza e semplicità i motivi che mi hanno guidato. Io vedeva una grande facilità di trovare i valori necessari, e quando si tratta di assicurare il risultato di un'impresa contro ogni eventualità, mi pareva questa una considerazione preponderante. La casa bancaria Rothschild è potentissima in tutti i centri principali bancari d'Europa.

E questo da che cosa avvenne? Avvenne da che colla potenza del suo credito potè in un momento di crisi impedire che queste azioni corressero il mercato. Infatti noi abbiamo veduto durante la guerra del 1859 spendersi tranquillamente, come se nessun incidente politico avesse turbato l'orizzonte d'Italia, spendersi 50 o 60 milioni in Lombardia. (*Rumori*)

Io posso dire da chi mi venne questa notizia; essa mi venne da una persona, sulla cui fede tutta la Camera non eleverebbe il minimo dubbio; tutti la conosciamo, poichè è membro dell'altra parte del Parlamento.

Io dirò francamente il mio pensiero sulle società industriali e sul modo con cui devono procedere.

Per me dichiaro apertamente che non mi piacciono le società, i cui amministratori fanno nel tempo stesso gli appaltatori e rappresentano gli azionisti.

Io vedo che oramai la società lombardo-veneta ha adottato un sistema lodevolissimo, e da tutto l'andamento delle sue operazioni e della sua amministrazione posso giudicare che questa società si asside su basi solide e regolari.

Questo è stato uno dei motivi per cui, mirando più

particolarmente alla sicurezza ed al buon esito, che alle buone condizioni, non istetti lungamente in forse ad accettare patti anche del tre o del quattro per cento meno favorevoli, in questo caso particolare ben inteso, e senza farne certamente una regola generale nello stipulare simili convenzioni.

Ora verrò agli appunti che si fanno al capitolato.

La prima accusa e la più grave era precisamente quella di questa benedetta fusione.

Ho già accennato che in questa parte la colpa è più del Ministero che di chi contraeva con lui.

Noi abbiamo creduto questo il partito migliore perchè questa merce azione, se si vuol chiamarla così, che è già tassata sul mercato, che è già conosciuta una volta, seguita la fusione, continuerebbe sugli stessi mercati d'Europa ad essere accettata dagli stessi acquirenti che ne hanno una parte già in loro mani, e non verrebbe gettata sul mercato per operazioni di borsa.

Con queste prerogative ci siamo detti: siamo sicuri che per niuna crisi, per niuna perturbazione anche europea che possa avvenire non ci mancheranno compratori.

Ora, a dire la verità, se devo apprezzare il giudizio della Commissione, mi pare che qui sia stato un pò spinto; mi pare che si sia lasciata trasportare da un sentimento certamente lodevole, ma che può qualche volta condurre a giudizi non troppo giusti, non troppo imparziali e troppo severi.

Ma io debbo pure adottare una frase parlamentare, e la vado cercando. Io che fin dalla giovinezza ho lavorato contro l'Austria (a cosa servono i complimenti, parliamoci schietto), adesso che sono divenuto quasi vecchio e che sono ministro del regno d'Italia, eccomi ad un tratto accusato di averla assecondata, senza saperlo. In verità, nell'udire quest'accusa, io non ho potuto difendermi da un senso di dolorosa sorpresa, sentendomi accusato di avere con questo contratto assecondato le viste dell'Austria ed offeso il sentimento nazionale nella parte la più sensibile, andando quasi a gettare una parola e di ripudio e piena di amaro sconforto ai nostri infelici fratelli della Venezia.

Io in verità non credeva di essere serbato a quest'accusa.

Una voce. Sedendo su quei banchi, tutto è possibile.

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Lo so che, sedendo su questi banchi tutto può accadere; è verissimo, perchè i partiti non risparmiano nessuno e non misurano troppo alla bilancia l'accusa.

Una voce. Per altri motivi.

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Io non so, ma se è per altri motivi, allora sarebbe meno bello; ma è poi tanto funesta questa fusione? Ha essa questo carattere di gravità che le si vuole attribuire? Noi ne abbiamo già un principio nella legge del 1860; un passo su questa via noi l'abbiamo già fatto, e, per servirmi di una frase volgare, abbiamo fatto il primo passo verso il mal costume, tutti insieme, Governo e Parlamento, quando abbiamo adottato la legge colla quale l'ammini-

strazione delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale fu costituita separatamente, e il Ministero adesso non avrebbe fatto altro che seguitare su questa strada. Io domando; non abbiamo noi fondato nel 1860 un Consiglio amministrativo, separandolo il più che fosse possibile dalle amministrazioni che sono fuori del regno o sotto il dominio dell'Austria? Lo abbiamo fatto, o signori.

Ora sentite come i governanti d'allora ed i legislatori d'allora, di due anni fa (ed io faceva parte della Commissione e mai più mi sarei creduto allora che si sarebbe portato questo giudizio sulla fusione), sentite come si espressero in quell'epoca.

Una voce dal banco della Commissione. Allora non si fece questione della fusione.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. La fusione si combattè per la separazione; bensì vi ha un altro motivo, di cui parlerò in seguito.

Ecco la relazione con cui il nostro onorevole collega Jacini accompagnava alla Camera il progetto di legge del 1860. Fra le altre, essa conteneva queste parole:

“ Se il Governo del Re non è riuscito, malgrado tutti i suoi sforzi, contro l'assoluta ripulsa opposta dalla società, appoggiata dai propri diritti riconosciuti, e dalle considerazioni dei gravi suoi interessi attuali, ad ottenere che fosse costituita una società nuova, interamente distinta per le sole ferrovie del nostro Stato, è indubitabile che questa meta è assai vicina ad essere raggiunta, e che quando ciò sia possibile, ogni cosa rimane fin d'ora predisposta per arrivarvi sollecitamente. „

JACINI. Domando la parola.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. Ora, che cosa significa questo? Che fin d'allora il Governo credeva che quello che aveva potuto ottenere colla legge del 1860 non era che un atto il quale predisponesse ad una separazione intiera.

La Commissione alla quale io appartenevo, e di cui era relatore l'onorevole Peruzzi, scriveva nella sua relazione queste parole:

“ La Commissione ha deliberato di raccomandare al ministro che faccia ogni sforzo per conseguire la *separazione assoluta* ed intera della società in due ben distinte imprese, una austriaca ed una italiana. Ora, per quanto essendo liberate le azioni, questa separazione assoluta incontrerebbe ostacoli molto inferiori a quelli, a motivo dei quali *essa è attualmente piuttosto desiderabile che conseguibile.* „

Credeva dunque la Commissione della Camera cosa *desiderabile* la separazione assoluta.

E finalmente nella relazione a S. A. R. il principe di Carignano, fatta dal nostro onorevole collega Jacini, allora ministro, il 26 dicembre 1860, stavano scritte queste parole:

“ La convenzione 25 giugno 1860 colla compagnia concessionaria della linea lombarda e centrale italiana, approvata dai poteri legislativi, separa nel rispetto amministrativo la rete situata negli Stati di S. M. da quella che la medesima società possiede nei paesi sog-

getti all'Austria, è misura preliminare indispensabile, ma che non riesce così facile a combinare, stante la clausola del trattato di Zurigo: *Essa ha predisposta la base di un distacco assoluto.* „

E aggiunge:

“ Per ciò che riguarda la compagnia lombarda e centrale italiana si è già fatto un gran passo nella via della *separazione assoluta* degli interessi compresi nel territorio dello Stato da quelli dei paesi soggetti al dominio austriaco. Scopo del Governo deve essere quello di *compiere cotesta separazione* felicemente iniziata, che pare conforme agli interessi della compagnia medesima, non appena questa sia per ultimare le principali costruzioni che le incombono. „

È lecito pertanto di prevedere come prossimo il momento in cui la questione della ricostituzione di quella società sopra basi indipendenti da qualsiasi compartecipazione ad interessi estranei agli Stati di S. M., sarà posta in campo.

Io credo che questi precedenti, o, come direbbe l'onorevole Trezzi, questi errori vogliono tenersi in conto nel censurare il Governo. Ma siccome questi errori sono stati replicatamente fatti e si sono presentati innanzi al paese e innanzi al Parlamento nel modo più solenne, e non hanno destato nessun reclamo, nessuna osservazione, permettetemi almeno che io vi dica che il Ministero attuale era nel diritto di credere che non commetteva poi una colpa così grave, un delitto di lesa nazione, una specie di crimenlese contro Venezia se ardiva di proseguire l'opera che altri avevano iniziata e additata come lodevole.

Sono parole evidentemente troppo severe quelle della Commissione intorno a questo atto molto semplice del Governo.

Ma che cosa abbiamo adesso? Che cosa avremmo quando si fosse fatta questa fusione? Adesso abbiamo una specie di amministrazione ibrida, qualche cosa d'anormale, indefinito, e, mi sia permesso di dirlo, anche di poco decoroso; abbiamo un Consiglio d'amministrazione qui, ma gli azionisti dove stanno, dove si radunano? Fuori dello Stato! È fuori di Stato il potere supremo delle società.

Ma v'ha di più: vi sono altri Consigli amministrativi con autorità superiore a Parigi, e un'amministrazione a Vienna, e qui spesse volte accade al ministro di sentire dagli amministratori delle società questa parola che non è molto gradevole per chi nutre i sentimenti che ha manifestati così vivamente la Commissione: scriverò a Parigi, e forse anche scriverò a Vienna!

Ma è poi un gran male, signori, d'aver una società in Italia che si liberi da queste attinenze e dipendenze dall'estero? Io credo che sia tutt'altro che un male. Quando avremo la fusione, avremo una società, la quale non avrà nulla che fare fuori della cerchia delle Alpi e del mare.

Questa società, o signori, avrà i suoi valori posseduti in parte da stranieri; ma, c'è da maravigliarsi di questo? Come si chiamano i valori delle società industriali

Le società estere come si intitolano? Sono società anonime, e i valori si chiamano titoli al portatore. Dunque che cosa ha da fare la nazionalità con questi interessi per natura loro universali?

Ma dite un po', o signori, se in Francia, dove il sentimento nazionale è così potente e dove è una così sterminata quantità di titoli industriali, un bel giorno i capitalisti inglesi si mettessero in testa di fare ai capitalisti francesi il torto d'andar a comperar i loro titoli al portatore sui mercati francesi, credete voi che il sentimento nazionale dei capitalisti francesi se ne terrebbe offeso? Io non lo credo. Io credo che essi profiterrebbero assai bene di questa concorrenza dei capitalisti inglesi per farsi pagare ben bene i loro titoli.

E del resto io ricordo una volta che ho sentito parlare delle strade toscane fatte con capitalisti stranieri (*il deputato Cini fa segni di assenso*): che cosa è avvenuto (lo dica l'onorevole Cini) di questi capitali stranieri con cui si sono fatte le strade toscane? A poco a poco è avvenuto questo, che mercè le strade ferrate la prosperità del paese si è sviluppata, e con esse i capitali sono diventati più abbondanti, le imprese industriali si sono credute possibili ed utili, e gli stranieri restarono con pochissime azioni. Adesso le azioni delle strade toscane sono azioni che appartengono ad italiani ed a compagnie italiane: credete voi che non avverrebbe lo stesso se si facesse questa fusione, se si formasse questa grande compagnia? Accadrebbe perfettamente lo stesso.

Del resto poi, o signori, fusione o non fusione, questi timori di questa grande compagnia, di questi grandi capitalisti che cosa significano?

Ma potete voi impedire che il denaro degli stranieri venga a comprare la rendita dello Stato, i valori industriali delle nostre ferrovie? Lo potete voi, dovete o volete voi impedirlo? Ma, in nome di Dio, su questo punto basta fare la interrogazione per non dover aspettare a lungo la risposta. Voi non potete, non dovete, non volete impedirlo.

Io credo dunque che qui la Commissione abbia un pochino spinto al di là del giusto i suoi giudizi, e che non ci sia in questa fusione il gravissimo male che lamenta! Ad ogni modo se nel giudizio di taluno la fusione trova degli inconvenienti, essa ha però innegabilmente dei vantaggi. Ed uno dei vantaggi oltre quelli che io ho enumerato è questo che sto per esporre: io credo che tutta la Camera fu d'accordo nel ritenere come uno dei più utili progetti, che siano stati presentati dall'onorevole nostro collega Bastogi, quello della unificazione del debito pubblico dello Stato.

Ebbene, nell'ordine industriale che cosa farebbe una fusione di queste imprese? Qualche cosa di simile. Esse darebbero vita a dei titoli industriali italiani, i quali rappresenterebbero la proprietà indivisa di strade ferrate, alcune delle quali sarebbero sul Po, altre sul Sebeto, altre in riva al mar Jonio.

Questo fatto che è conseguenza della idea di unificare gli interessi italiani, è un fatto di una certa importanza. Così pure le obbligazioni che cosa significhereb-

bero? Sarebbero titoli di credito assicurati indivisamente sopra valori immobili, cioè sopra strade ferrate delle quali alcune sarebbero sulla riva del Po, ed altre sarebbero a Brindisi, a Taranto, o che so io.

Ma questo fatto non ha i suoi vantaggi? Questo titolo non avrebbe altra cosa che rappresenti lo straniero se non se quel fatto comune che non può evitarsi nè interdarsi, vale a dire, che il capitalista ed il capitale sono comopoliti: è della natura del capitale di andare ad impiegarci dove il tornaconto lo vuole. Ecco il solo inconveniente in che cosa consisterebbe. Ma vi è un'obiezione di una certa gravità che la Commissione fa e che fino a un certo punto è indipendente dalla separazione della compagnia delle vie ferrate dell'Italia centrale e della Lombardia dalle altre soggette al governo austriaco. È la formazione di una grande compagnia industriale troppo grande, disse l'onorevole relatore, di cui non c'è esempio in nessun paese.

Voci. Sì, sì, ce ne sono.

TREZZI, relatore. Dissi soltanto, *troppo grossa*.

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Troppo grossa va bene, chè di più grosse d'assai ce ne son molte. L'obiezione adunque che si fa a questa grande compagnia, è che diventerà troppo potente e troppo prepotente; abuserà delle tariffe, impedirà alle altre compagnie di svilupparsi, di prosperare, di agire, avrà cioè un potere assorbente, un potere deleterio per le forze industriali del paese.

La Commissione ha osservato benissimo che il Ministero dovrebbe studiare per formarsi un concetto generale dei gruppi più convenienti delle diverse imprese ferroviarie italiane, e che poi dovrebbe lavorare assiduamente affinché questi gruppi si formassero. Ora, nel senso della Commissione la formazione di un gruppo che comincia a Taranto e finisce al lago di Como o al lago Maggiore, parve un gruppo troppo esteso, e che possa impedire l'azione libera e la prosperità delle altre imprese.

Io non credo a questo gran pericolo di una società che in fin dei conti verrebbe ad avere duemila chilometri.

Il Governo ha sulle società industriali di ferrovie, massime se non abbiano attinenze all'estero, potere sufficiente da rendere assai difficili gli abusi.

Si è detto che hanno tariffe differenti, e che da ciò può nascere danno al commercio. Io osservo alla Commissione che per le merci la tariffa è eguale, per i viaggiatori la differenza è minima, è insensibile.

Di più sta bene che il Ministero debba studiare la formazione di questi gruppi, ma mi spiace di dover dire che i nostri studi adesso sarebbero necessariamente incompleti. Non potremo fare gli studi definitivi, e quel che più importa cominciarne l'esecuzione, finchè l'Italia non sia tutta quanta libera e unificata; ci sono delle lacune che guastano il concetto e il lavoro.

Qualunque cosa si faccia adesso, deve bensì avere uno scopo, e partire da un concetto; ma questo scopo non può essere interamente raggiunto, e quindi ogni prov-

vedimento ha sempre qualche cosa d'interinale e di provvisorio.

Vediamo ora se quello che si fa colla società lombarda, sarebbe un controsenso, se sarebbe la negazione addirittura di una cosa possibile nell'avvenire, come probabilmente crede la Commissione.

Come si possono concepire i gruppi delle compagnie industriali in Italia? Vi sono due sistemi geograficamente ben chiari e distinti: devono questi gruppi formarsi pel lungo o pel traverso?

Il Ministero può essersi ingannato, ma io credo che bisogna stare colla geografia e colla economia; ora la natura ha disposto le cose in Italia, in modo che le strade ferrate bisogna che costeggino il mare e il corso dei suoi più lunghi fiumi; quindi la valle del Po fino all'Adriatico, quindi la parte peninsulare fino all'estrema punta dello stivale, quindi una linea lungo il mar Ligure e il Tirreno fino al Faro.

Io credo che questi gruppi non possano essere convenientemente troppo separati.

Per le ferrovie lungo l'Adriatico vi è una lacuna, dirò meglio una variazione amministrativa nel mezzo; parlo delle ferrovie romane da Ancona a Bologna; e questa lacuna è bene che non scomparisca se non dietro l'assenso del Governo, e il Governo non deve dare l'assenso per quanto possa essere desiderato, se non mettendo delle condizioni.

Queste condizioni mireranno a riordinar meglio le ferrovie dello Stato. Ma io credo che non si possa dubitare che se si formano dei gruppi di ferrovie, bisogna farli da un lato all'altro della Penisola in senso longitudinale. Questo sistema serve mirabilmente a raggiungere col tempo il beneficio di una concorrenza utile. I timori di questa grande compagnia si fondano sopra le condizioni speciali in cui si trova questa società, sull'ingerenza che i suoi principali azionisti hanno in altre compagnie ed in altre imprese industriali importanti e su mille supposizioni diverse. Ma io credo che tutto questo non basti a cambiare la natura. Non credo che possa mai avvenire che una società industriale, quando non abbia attinenze all'estero e non possa pretendere appoggio dall'estero (e quanto a questo per tener la compagnia in freno ci sarà lo statuto che deve essere approvato dal Governo), che possa fare tali atti da impedire il grande transito commerciale, e il movimento dell'interno traffico della nazione.

Ma supponete un momento che sia tagliato l'istmo di Suez, e che la grande navigazione sbocchi alle coste di Terra d'Otranto, che venga a far capo a Brindisi, credete voi che gli sforzi artificiali potranno impedire che questa piena non corra in senso della corrente, in senso della nuova via che gli ha dato colla brevità e con velocità molto maggiore del consueto? Ma questo è impossibile sostenerlo; sarebbe lo stesso che pretendere che i fiumi rimontino verso le loro scaturigini, e che l'acqua, quando si è fatto un *rettifilo*, non debba pigliare la via migliore e più retta.

Nel senso della concorrenza il sistema delle strade

ferrate in Italia non è ancora finito. Io credo che in un modo o nell'altro, o con una o con due compagnie si farà una via ferrata, la quale sulle sponde del mar Tirreno, da Napoli non solo, ma dalla Basilicata, dalle Calabrie verrà ad attaccarsi a Contursi ed a Campagna alla strada di Salerno per giungere a Napoli e proseguendo più avanti per Roma, che invano potrà essere contrastata ai voti della nazione. Questa linea traverserà la Toscana e giungerà ai piedi dell'Apennino, e di là troverà bene o il varco della Poretta, o l'altro che sarà studiato da Sarzana a Parma, o in ogni caso il varco di Genova per spingersi nell'Italia superiore. E nel bacino del Po, sarà dove dovrà portare la sua attenzione più vigilante il Governo affinché una compagnia non abbia colle sue linee ad assorbire il monopolio delle grandi correnti di commercio e di transito.

Ma, torno a dire, quando il Governo voglia essere fermo a mantenere le sue prerogative, ed usi della sua azione e delle sue influenze per ordinare gradatamente le compagnie, e non si lasci sbigottire da nessun rispetto umano, io credo, dico, che nessuna compagnia, quando abbia tutte le sue radici in Italia, possa mai diventare pericolosa.

Quando l'Italia avrà il suo assetto definitivo, allora sarà il caso di adoperarci affinché si compongano e si coordinino i tracciati, entro i quali queste compagnie devono rimanere colla loro azione.

Noi abbiamo in Italia molte compagnie incomplete, e fra queste vi è la compagnia *Vittorio Emanuele* dopo la separazione della Savoia; e bisognerà provvedere.

SUSANI. La mangeremo!

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. La mangerete! Bisognerà vedere se si lascerà mangiare. È facile il dire: *la mangeremo*.

Adesso verrò a parlare di altre accuse non meno esplicite, quantunque creda che siano meno importanti.

È sembrato anche uno dei grandi difetti della convenzione della cessione della linea di Stradella.

In questa parte poi è una specie di amor paterno ch'è stato offeso in me, perchè, se ho avuto realmente torto, se ho potuto lasciarmi indurre a cedere la linea di Stradella (alla cui costruzione ho contribuito per qualche cosa) senza che fosse necessario, io confesso che veramente sarebbe stato peccato. Questa strada passa dinanzi a casa mia, e abbiamo sempre un certo amore per le cose che abbelliscono il nostro paese nativo.

È veramente assurda, così assurda questa cessione? È veramente un ramo indispensabile delle ferrovie dello Stato la linea di Stradella?

Io veramente ho sentito delle asserzioni, ma non ho visto le prove...

SUSANI. Domando la parola.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. Si dice: le linee dello Stato avranno ceduto questo tronco al valore molto minore; le linee dello Stato non potranno fare quella benefica concorrenza nell'interesse del commercio, che potrebbero fare altrimenti quando la linea fosse conservata sino a Piacenza. Parmi che non si possa

2ª TORNATA DEL 4 AGOSTO

negare che quando si debbe dare ad una compagnia privata la costruzione della linea Pavia-Voghera, sia conveniente di dare questa linea a condizioni convenienti alla società lombardo-veneta; questo mi pare che sia manifesto.

Dacchè la società lombardo-veneta debbe avere la concessione di questa linea da Voghera a Pavia, che cosa importa che la fine della rete della società lombarda sia a Piacenza, dove vi sono pure due rami che si riuniscono, e che vi abbia una stazione di più, ora parlo per gli uomini pratici, in cui vi sia un servizio cumulativo colla società, e poi la strada che continua, poi un servizio in comune a Piacenza?

Quando i patti della cessione sono buoni, per me credo che, avendo concesso alla società lombardo-veneta la linea che va sino a Pavia, e se fosse stato fino a Casteggio, avrei detto fino a Casteggio, mi pare che sia naturale, ripeto, a condizioni convenienti, di completare il suo servizio dandole la linea da Voghera a Piacenza.

Si è fatto una gran questione sul prezzo, e si è detto che questa linea valeva molti milioni. Per la strada di Stradella il Governo ha speso pochissimo. Lo dico perchè è bene saperlo.

Sapete voi, o signori, che cosa ha costato la strada ferrata di Stradella al Governo? Ha costato 35,700 azioni a 24 50 di rendita, valor nominale, cioè lire 880,000 circa di rendita dello Stato.

Siccome il tronco di Stradella è precisamente la metà dei 116 chilometri, cioè 58 chilometri, il suo valore di acquisto, come dicono gli uomini d'affari, sarebbe tanta rendita del valore di 440,000 lire. Come vede la Camera, assai poco meno di 6 milioni.

Del resto, è vero che la strada di Stradella rende adesso 24,000 lire al chilometro, ma io non posso ammettere, come ho già detto in seno alla Commissione, le spese d'esercizio al 40 per cento, cioè al di sopra del vero. Non posso neppure ammettere che si facesse acquisto di questa linea capitalizzando la sua rendita al 6 1/2 per cento. Chi vuole impiegare i suoi capitali a questo saggio, quando badi alla ragione a cui s'impiegano in commercio i capitali?

Bisogna pur dirlo, la linea di Stradella vede modificate le sue condizioni dai fatti che si sono verificati e da quelli che sono per verificarsi. La linea da Piacenza a Milano, appena aperta, ha fatto deviare una parte dei proventi della linea di Stradella.

Una voce. Vi saranno sempre aumenti.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Domando perdono, forse l'incremento naturale d'una grande linea che si prolunga verso l'Italia meridionale che compenserà la perdita; ma ciò succede su tutte le linee. Ci sarà anche la galleria della Porretta che farà deviare dalla linea di Stradella le merci provenienti dal Bolognese e destinate a Livorno, ed anche questa è una circostanza di cui bisogna tener conto. E questo mi valga a dimostrare che nei giudizi della Commissione regna un certo spirito d'esagerazione, quando giudicò che il

Governo avesse di troppo largheggiato nei corrispettivi dati alla compagnia.

La Commissione ha finito per concludere che i profitti che sarebbero toccati al concessionario erano del quindici per cento per lo meno: profitti enormi, e quindi non comportabili per lo Stato.

Io dico la verità: se avessi pensato di poter venire a questa dimostrazione, avrei insistito presso i concessionari tanto vivamente da persuaderli ad adattarsi a più onesti compensi. Non sarebbe stato difficile persuaderli ad abbandonare qualche parte del corrispettivo: ma coloro che hanno fatto le migliori condizioni presenterebbero forse un vantaggio per lo Stato dell'uno o del due per cento. Oh! la gran differenza!

Bisogna dunque dire che nessuno ha veduto questo enorme corrispettivo che è stato sì presto scoperto dalla Commissione; nessuno degli accorrenti, nemmeno l'onorevole Bastogi, che fece l'ultima offerta, e che sicuramente, se avesse creduto di impiegare i suoi capitali al quindici per cento, si sarebbe ritirato dinanzi ad un lucro tanto esagerato, che non si potrebbe accettare da un buon cittadino, colle condizioni non floride, in cui si trovano ora le finanze italiane. Questo è evidente.

Io esporrò una parte dei criteri sui quali è fondata la valutazione del corrispettivo.

Prima di tutto io ho visto alcuni tronchi vicini a quelli di cui ci occupiamo, sicuramente importanti e necessari quanto questi, ma senza la traversata degli Appennini, epperò con minori difficoltà da superare, e che ottennero condizioni più favorevoli. Io citerò la linea da Ancona a Bologna. Questa stessa Legislatura ha decretato che la linea da Ancona a Bologna, che scorre in paese pianissimo ed assai ricco, avesse una garanzia di lire 20,000 per chilometro di prodotto netto, cioè una garanzia molto superiore a quella concessa alla società delle ferrovie napoletane con due passaggi degli Appennini.

SUSANI. Questa garanzia fu concessa dal Papa.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ma l'abbiamo confermata noi. Noi abbiamo autorizzato il Governo a dare questa garanzia, e malgrado le osservazioni alquanto severe che ha fatte l'onorevole Brunet, noi abbiamo anche autorizzato una garanzia di lire 25,000 al chilometro per le linee da Brescia a Pavia per Cremona.

Noi abbiamo guarentito lire 25,000 al chilometro di prodotto brutto per la ferrovia da Acqui a Cairo; ma, Dio buono, se consideriamo che queste sono strade di importanza non primaria, ma secondaria, e che per le strade meridionali si tratta di un'impresa che non ammette discussione nè in quanto al doverla fare, nè in quanto al doverla fare subito, capirà la Camera che il ministro non poteva assolutamente esitare.

Del resto io credo che lo stesso Ministero precedente si era determinato a garantire lire 30,000 per chilometro di prodotto brutto.

Ma veniamo a stringere i conti; queste differenze in che consistono? Ma, o signori, sono differenze minime. Ma, se è il 15 per cento il profitto, come dice la

Commissione; ma ci pensi seriamente la Commissione e la Camera, perchè con una convenzione anche migliorata verremo tutto al più al 14 1/2 al 14.

Poi, siccome la società Bastogi, per esempio, non divide il capitale sociale metà in azioni e metà in obbligazioni, e ne fa invece un terzo in azioni e due terzi in obbligazioni, il guadagno che fa invece l'autore della proposta Bastogi è assai maggiore.

Una voce. È una società italiana.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Le società italiane hanno aperta la via per sottoscrivere alle azioni dell'altra società; del resto, se vogliamo dare più alle società italiane sol perchè sono italiane, allora quali regole avremo nelle opere pubbliche? Che sorta di teoria mettiamo in campo?

Una voce. A condizioni eguali.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. A condizioni eguali, io lo capisco, bisogna preferire e promuovere la formazione di queste società; ma bisogna sempre esaminare le cose seriamente.

Questo quanto al prodotto.

Quanto al prezzo, io non citerò l'esempio del costo di questa linea, fatta sotto il Governo borbonico, di lire 318,000 il chilometro; non addurrò l'altro esempio della valutazione delle altre strade napolitane fatta dall'ispettore Grandis, che pare passò le 300,000 lire il chilometro; non andrò a cercare gli esempi di altre strade, che pure hanno dimostrato che le previsioni sono state al disotto, ma molto, della realtà; non dirò gli esempi di altri paesi della Germania, Francia, Inghilterra, Belgio, dove il costo chilometrico delle strade, che parevano facili, si sono sempre trovati, in definitiva, aumentati di molto mano mano che il transito si è accresciuto, perchè quando si è finita una strada e si è collaudata, non sono finite le spese di costruzione. Le spese di costruzione sono proporzionali allo sviluppo del movimento sulla linea.

In principio, all'aprirsi di un tronco di linea, per venire ad una specificazione, non si è obbligati quasi ad avere che un terzo di locomotive, non si è obbligati che ad avere una piccolissima quantità di vagoni; non fate il servizio delle merci; per due o tre mesi non ne avete bisogno; ma il materiale mobile cresce immensamente a misura dell'esercizio. Persone molto competenti hanno trovata una formola appoggiata a molti esempi, che sarebbe questa: il materiale mobile equivale al prodotto brutto chilometrico accresciuto di un terzo. (*Rumori*) È proprio così. E i dati che posso produrre vengono a confortare questa misura.

Ma del resto, come ho già detto nel seno della Commissione, siccome io ho del margine nelle mie cifre, e sono disposto anche ad assoggettarle ad una riduzione, così il mio assunto mi viene sempre più luminosamente provato che, cioè, il corrispettivo non è esagerato, e che invece la Commissione ha esagerato i suoi giudizi.

La Commissione si è appoggiata sulla perizia Bella. Dirò qualche cosa anche di questa perizia. Solo pre-

gherei la Camera a concedermi qualche minuto di riposo. (*Sì! sì!*)

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per cinque minuti.

MASSARI. Domando la parola.

Per lasciar riposare alcuni minuti il ministro dei lavori pubblici, mi pare che si potrebbe profittare di questi istanti per porre in discussione alcune di quelle leggi che ci sono. (*Sì! sì! — No! no!*)

Vi sono leggi importanti che non possono dar luogo a discussioni: quella relativa al porto di Ancona. (*No! no! — Rumori*) Mi ascoltino, non serve il dir *no* se non si danno buone ragioni; mi pare che questo non sia nemmeno conveniente.

C'è la legge che riguarda la cessione dei terreni al municipio di Napoli, quella sul porto di Livorno ed altre, che non possono dar luogo a controversia e che sono importanti.

Il non votarle incaglia il servizio, e non veggo per qual ragione la Camera non adotterebbe il partito che propongo.

Io ho fatto questa mozione per risparmiare tempo e per far procedere gli affari; se non si vuole, tanto peggio.

GUGLIANETTI. Io non mi oppongo a che siano votate le leggi a cui accenna l'onorevole Massari al primo momento d'intervallo tra una legge e l'altra, ed anche tra il discorso del ministro e gli altri, ma tagliare in mezzo un discorso che è già stato interrotto ieri, credo che sarebbe veramente sconveniente.

PRESIDENTE. Il deputato Massari non insiste.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Mi si lasci riposare tre o quattro minuti, e ne ho abbastanza.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di continuare il suo discorso.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Dirò alla Camera qualche cosa in ordine ai dati sui quali il Ministero si è appoggiato nello stabilire questo contratto.

Il Ministero si è rivolto ad alcuni impiegati del Governo, assai distinti ingegneri ed ispettori del genio civile. Ha formato una Commissione a cui fu sottoposto il contratto. Il contratto è stato esaminato a Napoli dalle persone che assistono in capo ai lavori che stanno eseguendosi delle ferrovie napolitane, e la redazione definitiva non fu ammessa se non dopo aver avuto il consiglio di chi assiste alla formazione dei progetti d'esecuzione di quelle opere.

Avuto questo parere favorevole sulle clausole del contratto, il Ministero poi ha esaminato e fatto esaminare i dati per determinare il costo delle linee che esistevano presso il Ministero.

L'ispettore Bella aveva fatto un preavviso sul costo probabile di questa ferrovia, ma questo preavviso era stato fatto in tempo alquanto lontano, per cui quei fatti in parte sussistono ed in altra parte devono essere modificati per nuove sopravvenute variazioni.

Ecco quali sono questi dati che il Ministero ha, del resto, indicati alla Commissione. La Camera giudichi

se il Ministero doveva o no fare su di essi un assegnamento, e se le cifre indicate alla Commissione erano quelle a cui doveva attenersi nel determinare i corrispettivi del contratto.

È inutile che io entri in troppo minuti particolari, basterà che io adduca le cifre principali.

L'ispettore Bella ha valutato il costo chilometrico delle linee napolitane dividendole in varie categorie, secondo le maggiori o minori difficoltà d'esecuzione, ed applicando a ciascuna categoria un prezzo.

È da notarsi che i tracciati con gli studi definitivi in alcune parti si sono variati e che necessariamente si dovettero variare le cifre. In seguito a studi fatti successivamente si è dovuto correggere quello che c'era d'intrinsecamente difettoso nella perizia dell'ispettore Bella, non per colpa di quell'egregio ingegnere, ma perchè esso era partito da un punto di vista diverso da quello dal quale doveva partire il Governo. Egli aveva fatto il conto delle linee nella supposizione che il Governo dovesse egli stesso costruirle; quindi ha calcolato le opere necessarie e si è preoccupato di provvederle di quel materiale mobile che era immediatamente necessario all'esercizio. Nel compilare i progetti delle stazioni esso ha calcolato di fare quei caseggiati che fossero necessari in principio dell'esercizio, quando il movimento è naturalmente assai limitato, come non può essere e non è mai diversamente in qualunque impresa di ferrovie che cominci ad esercitarsi. Si ritene pertanto ferma una delle sue basi, che è la valutazione del corpo stradale, in lire 161 mila il chilometro.

Dirò alla Camera che per avere un certo controllo ho affidato quest'operazione a due diversi ingegneri entrambi assai competenti affinchè ciascheduno mi desse il suo parere, e la differenza tra l'uno e l'altro fu piccolissima. Il corpo stradale adunque lo ritenni valutato in media a 161 mila lire il chilometro. Ma fu notato che lo sviluppo delle vie di servizio nella ragione del 10 per cento di lunghezza della linea fosse scarso.

Abbiamo esempi nel Belgio dove con un prodotto di 25 a 35 mila lire al chilometro le vie di servizio stanno nella proporzione del 25 per cento sul percorso totale. Si è calcolato quindi un aumento del 10 per cento, il che porta a cinque mila lire di maggior costo per chilometro.

Le stazioni e le rimesse erano state valutate in ragione di lire 9300 al chilometro. Evidentemente non bastano: io ricordo ancora il costo delle stazioni sulla linea di Stradella, che non ne è poi più delle altre fornite, anzi manca delle due stazioni estreme, quindi qualche risparmio vi si è fatto. Ciò non ostante la spesa delle stazioni vi fu nel preventivo di quell'impresa valutata in somma ben superiore.

Fatti i confronti sopra altre linee, e principalmente sulla linea dello Stato, è risultato che le spese per le stazioni, rimesse, officine, piatteforme, segnali ed altro relativo, corrisponde ad un anno di prodotto chilometrico, perciò si portò in conto la spesa di lire 29,000 per chilometro.

Il materiale mobile. Ho già indicato nel discorso la formola che avrei ritenuta per calcolarlo, cioè il prodotto annuo lordo più un terzo. E questo, per esempio, è confermato dall'esperienza per la linea di Cuneo, per quella dello Stato, per quelle del Belgio.

Queste nel 1853, con un prodotto di lire 27 mila, avevano un materiale di lire 35 mila. Nel 1857 la linea di Cuneo, con un prodotto di lire 18,600 aveva un materiale di lire 24,600. Adesso le linee dello Stato, con un prodotto medio chilometrico di lire 33 mila, hanno un materiale mobile di circa lire 44 mila al chilometro. Posso esporre i particolari indicando il numero dei veicoli che formano la dotazione delle linee. La cifra corrispondente, ritenuta questa proporzione, sarebbe per le ferrovie meridionali, quando abbiano un prodotto di lire 29 mila al chilometro, quella di lire 39 mila pure al chilometro.

Devonsi poi calcolare le spese per la direzione, gl'interessi pendente la costruzione, gli studi, l'amministrazione. La Commissione ha calcolato 6 milioni di lire durante tutto il tempo della costruzione. Non è che il 2 per cento. Ha messo poco. Ma la Commissione ha detto: una saggia amministrazione deve impiegare i suoi capitali; essa ha dei tronchi presto utilizzabili, avrà quindi dei guadagni sulla garanzia.

Ma il capitale che resta impiegato senza frutto per un dato tempo non è soltanto quello della società, è quello degli appaltatori dei lavori, i quali hanno sempre somme assai forti sborsate prima che i conti vengano liquidati, e prima che venga rifusa l'intera spesa di costruzione passa assai tempo.

Ora queste spese, sia nelle linee di Francia che in quelle del Belgio, sono state valutate ad una somma assai maggiore di quella calcolata dalla Commissione. Tuttavia nel conto fatto preparare dal Ministero questa spesa fu esposta nel dieci per cento delle somme precedentemente indicate e quindi in lire 23,500 al chilometro. Ci vuole anche una certa spesa per provviste nei magazzini e nei depositi lungo le linee. Nel Belgio questa spesa, per una linea con un prodotto di lire 24 mila al chilometro, sale a lire 2400. Calcoliamo bene, 2 mila. Poi ci sono le spese imprevedute. Per le ferrovie dello Stato, per esempio, abbiamo visto portare in perizia 74 milioni. Ebbene, c'è stato un aumento del 16 per cento. Potrei citare le perizie degli altri paesi. Per le strade del Belgio, per esempio, una linea di 336 chilometri fu stimata della spesa di 33 milioni, e ne ha costato 70. Non parlo delle linee francesi. La linea Parigi-Orleans e Corbeil, per esempio, fu stimata 22 milioni ed ha costato 59; Parigi-Lione fu stimata 200 e costò 300 milioni. Nei preventivi evvi sempre qualche cosa che non può essere previsto.

In complesso queste spese danno una cifra di lire 275,000 di costo chilometrico. L'altro ingegnere da me incaricato mi presentò una cifra alquanto minore e con qualche differenza nelle cifre parziali. Ad ogni modo, prendendo una media, ho creduto che il costo chilometrico non fosse molto lontano dalle lire 270 mila per

chilometro, come ho indicato alla Commissione. Bisogna aggiungere a questa somma la spesa per la linea di Salerno, ma non 10 milioni solo, come mi pare che abbia fatto la Commissione. Evidentemente la linea di Salerno vale più di dieci milioni. Essa ha reso nel 1861 1,100,000 lire per i soli viaggiatori, e questo sopra 52 chilometri. Oltre ciò vi sarà il servizio delle merci, che avrà una certa importanza, trattandosi di un paese popolatissimo.

Ma la linea di Salerno deve in alcuni tronchi essere ridotta a doppio binario con non piccola spesa, poi vi è un tronco di questa linea che costa immensamente. Sono pochi chilometri, ma costosissimi, che costano quanto i tronchi più costosi del mondo. E voi volete pagare questa strada 170,000 lire, perchè la trovate così peritata, non so se dall'ispettore Bella (S!) o da altri! Evidentemente mi pare che sia troppo poco.

Una voce. C'è nel resoconto.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Questo è il costo messo nel resoconto pubblicato, lo so anch'io, ma non si può assolutamente ritenerlo come sufficiente. Il costo della sola parte che si è eseguita è forse maggiore di quelle cifre, e la linea non è compiuta. Occorre ancora una somma rilevante per compierla nel modo prescritto dalla concessione.

Per verità dopo che si è valutata la linea di Stradella in quel modo, e il reddito ne fu capitalizzato al 6 1/2 per cento, in questo caso non si tiene conto dei prodotti, delle spese a farsi, delle parti difficilissime di questa linea. Qui non c'è imparzialità.

TREZZI, relatore. Ma il nostro conto è diverso. Abbiamo un altro conto nella relazione.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Anche quello l'hanno fatto male. Dunque valutando almeno a 14 milioni di lire la strada di Salerno, sono più di 300 milioni, dai quali, deducendo la sovvenzione, sono più di 270 milioni che deve costare questa linea.

Quanto deve costare la strada per spese d'esercizio? Questa è un'altra quistione. Io vedo che la Commissione valuta a 9500 lire al chilometro le spese d'esercizio di una linea la quale si suppone debba rendere lire 29,000.

TREZZI, relatore. Diecimila cinquecento lire.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Fa lo stesso; non bastano. Le linee dello Stato costano, per spese d'esercizio, 49,000 lire; la spesa di lire 10,500 risponderebbe a 33 o 34 per cento del prodotto brutto.

Pensate che questa linea di 1200 chilometri ha delle fortissime pendenze per la traversata di Salerno, delle forti pendenze per una traversata dell'Appennino, un'altra più forte pendenza per un'altra traversata dell'Appennino, e volete credere che quando renderà 29,000 lire al chilometro si possa farne l'esercizio con 10,500 lire? Questo è assolutamente impossibile. Se la Camera vuole dei dati, ne ho in abbondanza, e posso darne lettura... (No! no!)

Questi sono conti che non mi sembrano esatti.

Ma la Commissione dice: ci sono delle cifre di cui non

si può tener conto; si comincerà a pagare la garanzia quando le strade non renderanno e non avranno costato tutta la somma. Questo è per aggiustare il conto nel senso della Commissione, cioè per dimostrare che ci sono dei profitti che diminuiscono la spesa adossata alla società. Ma dev'essere messo in conto anche le cifre che riescono in senso favorevole al Ministero. E fra queste ve ne ha che non si possono conteggiare in questa sorta di contratti.

Ma volete porre l'obbligo reciso, sotto pena di una multa assai più grave, di dare la linea aperta come è prescritto nel contratto del 12 maggio? Credete che per ottenere questo risultato non occorran gravissimi sacrifici? E sa la Commissione di qual contratto si tratta? Essa non ha sicuramente ignorato i fatti deplorabili avvenuti sulle rive del Sangro. Ebbene, ne possono arrivare altri, pur troppo. La Commissione deve sapere che nel bosco di Monticchio non si sono fatti gli studi definitivi perchè sempre infestato dai briganti; essa deve sapere che gl'ingegneri nel circondario di Taranto, per fare gli studi, chiedono di esser scortati dai soldati. La Commissione deve dunque capire che tutte queste considerazioni corrispondono a danaro per un capitalista, il quale vuole assumere degli impegni ai quali sia sicuro di poter fare onore interamente; non credo quindi che le osservazioni della Commissione siano da accettarsi.

Fra i corrispettivi che più dispiacquero alla Commissione vi è quello di dieci milioni in beni demaniali.

Quando non ci fosse altra prova dello spirito d'esagerazione sotto il cui impulso la Commissione, in pienissima buona fede s'intende, formò i suoi giudizi, mi basterebbe questa, nè vorrei cercarne l'origine nelle polemiche della stampa, nei libercoli pubblicati, nei quali si è così malamente giudicato questo contratto.

CINI. Sono giornali!

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Non si tratta di soli giornali, si tratta di opuscoli seri pubblicati da qualche nostro collega, firmati da nomi rispettabili.

NISCO. Domando la parola.

Una voce. Non si occupi di questo; tiri innanzi.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Se sono interrotto, bisogna bene che io risponda alle interruzioni.

Uno dei corrispettivi che fece più senso nella Commissione fu adunque la cessione di beni demaniali.

Non v'ha di questa a maravigliare, quando si consideri solo la convenzione e non il capitolato, perchè nella convenzione è detto che si assegnano a titolo di sussidio dieci milioni in beni demaniali, senza che si trovi a riscontro alcuna clausola colla spiegazione del modo con cui tale consegna si sarebbe fatta, e quindi la Commissione concepì un grave sospetto che sotto questa cessione si nascondesse qualche cosa di enorme.

Una voce. Sono gli uffici.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Allora dico che gli uffici non avranno forse esaminato a fondo le due disposizioni del contratto e del capitolato.

Bisogna por mente che nel capitolato è detto che i

beni demaniali saranno acquistati nel modo e per le vie che sarà determinato dalla legge che deve autorizzare l'alienazione. Il senso di tale clausola è questo, non mi ricordo le parole precise, ma questo ne è certamente il significato.

La Commissione, senza por mente al capitolato, disse: si sa che i beni demaniali rendono il due e mezzo per cento; la legge che fu presentata in proposito, sebbene non ancora approvata, dispone che il prezzo degli immobili demaniali sia determinato capitalizzando la rendita al cinque per cento, dunque sarà qui capitalizzato pel valore di uno quello che vale due.

Siccome poi si paga con rendite dello Stato al 70, dunque, che cosa ne avviene? Ne avviene che con dieci milioni il capitalista prende un valore di 29 milioni nè più, nè meno.

Qui mi è nato un grave sospetto. In verità non so capire come mai la Commissione, composta di uomini così gravi, possa inserire queste cose nella sua relazione. Ma come! Che cosa dice il capitolato? Dice che il concessionario acquisterà i beni demaniali come qualunque altro privato che voglia farne l'acquisto, e che li pagherà con rendite, sempre come ogni altro privato.

Ora, porterà questa clausola una variazione sul prezzo? Ma niente affatto. Il prezzo non è determinato che dall'esperimento dell'incanto, al quale tutti possono adire. Che sia poi pagato con rendita che vale il settanta per cento o con *assegnati* che valgano solamente il venti per cento, o con danaro, sarà sempre pagato il prezzo della cosa quale è determinato dalla libera concorrenza, e non altrimenti.

Dunque non c'era nulla in questa stipulazione che non fosse perfettamente regolare, e c'era qualche cosa che era molto utile.

Ma, si dice, i deputati dell'Italia meridionale si sono allarmati, perchè un grande proprietario veniva a stabilirsi nelle loro provincie comprando dei beni demaniali; cosicchè vi scorsero l'imminente pericolo di una nuova feudalità territoriale che andrebbe a piantarsi in quelle già troppo infelici provincie.

Ma, Dio buono! Queste osservazioni non possono essere serie. Il concessionario è legato a quest'obbligo, che lo sottomette alla volontà del Governo, il quale può in certa guisa costringerlo ad acquistare laddove crederà di mettere dei beni demaniali all'asta pubblica. Il Governo, se viene adottata la legge proposta, sarà libero di mettere dei beni all'asta pubblica in tutti i punti d'Italia; e quando egli vorrà, e in quella quantità e con quelle cautele ch'esso vorrà, in senso della legge stabilire.

Se dunque vi sarà un capitalista, non importa di che paese, che vorrà concorrere all'asta, impiegare i suoi denari e divenire un grande proprietario, sarà questo un nuovo feudalismo? Ma se date 10 milioni al concessionario, potete impedirgli che venga ad acquistare dei beni demaniali in Italia? Ma voi fate pagare in rendita? Sta bene, se così sarà disposto per legge. Ciò è tanto vero che se la legge sui beni demaniali stabilirà che il pagamento si faccia in moneta sonante, che cosa

avrete dal signor Rothschild? Che dovrà pagare in moneta sonante, e invece di riceverne 10 milioni dallo Stato, porterà degli istrumenti di acquisti fatti all'asta pubblica come un semplice privato, e quando avrà provato di avere acquistato tanti stabili per 10 milioni di lire al Governo e chiuderà per questo titolo il suo conto, che cosa c'è di pericoloso in questo?

Ma vi è questo vantaggio, o signori, che, dovendosi vendere almeno 200 milioni di beni demaniali, obblighiamo un gran capitalista a comprarne una quantità.

NISCO. Senza concorrenti?

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ma chi dice senza concorrenti? Vi sarà concorrenza perfettamente; è all'asta pubblica che si vendono questi fondi; il contratto di concessione lo dice, e la stipulazione del contratto su questo punto è chiarissima.

Non vi è ombra di dubbio, per modo che questa clausola è tutt'affatto in vantaggio allo Stato; e ciò è tanto vero, e l'onorevole relatore della Commissione me ne renderà testimonianza, che, quando egli mi ha indicate le variazioni che la Commissione aveva introdotto nel progetto, invitandomi a comunicare queste variazioni alla società concessionaria, io gli risposi che la società concessionaria non acconsentiva ad una gran parte delle modificazioni, ma che ne accettava due, le quali però non le accettava il Ministero, perchè credeva che fossero nocive allo Stato: l'una di queste due condizioni concerneva appunto la vendita dei beni demaniali, riguardo alla quale la società ha detto subito: tanto meglio, andremo a comperarli, se lo crederemo, dove meglio ci converrà; l'altra si è relativa al giudizio degli arbitri.

Il Ministero a questo proposito aveva cercato di stipulare a favore dello Stato che le contestazioni fossero regolate in quel modo, che sarebbe determinato dalle leggi generali dello Stato.

In Francia nel capitolato normale è il Consiglio di Stato competente per queste questioni.

La Commissione ha creduto di attribuire queste contestazioni al giudizio degli arbitri; essa ha creduto migliore questo modo di procedura per la speditezza, ma nell'interesse dello Stato, signori, io non lo credo il più utile, perchè l'esperienza mi ha dimostrato che la fretta nei giudizi di arbitri torna di rado in vantaggio degli interessi demaniali e degli interessi dello Stato.

I tribunali ordinari, o signori, sono la migliore garanzia che si possa avere e per lo Stato e per i cittadini.

Adunque torno a ripetere, non bisogna lasciarsi trascinare da considerazioni che non sono prese colla ponderazione e la calma, da cui devono sempre essere animati quelli che sono in questo Consesso per fare le leggi.

Non bisogna fare, me lo lascino dire, quanto si è fatto l'anno scorso, che per amore del bene (chè certo tutti erano animati dall'amore del bene) abbiamo approvato dei contratti sui quali molto c'era da dire, compreso il contratto Talabot. Ebbene, animati tutti dal desiderio ardentissimo di procurare le strade all'Italia meridionale, abbiamo passato sopra molte cose: venne poi l'e-

sperienza e la delusione, e gl'inconvenienti che furono notati si verificarono pur troppo, perchè la clausola sulla quale già a quell'epoca si aveva qualche dubbio servì egregiamente ai concessionari per risolvere il contratto e per lasciarci nell'imbarazzo di non avere un concessionario solido che costruisse le linee più importanti del regno.

Ma, dopo aver difeso il progetto del Ministero, bisogna che io dica qualche cosa anche del progetto della Commissione, riservandomi poi a dire ancora qualche parola sulle sue modificazioni quando verrà la discussione degli articoli.

La Commissione riduce la sovvenzione a 16 milioni di lire. Una diminuzione di poco più del 5 per cento sulla somma convenuta col signor Rothschild. Non è gran cosa, a mio avviso, in un contratto di questa entità fatto colle viste che ho indicate. Ma poi la Commissione fa anche delle variazioni a carico dello Stato: essa varia il tracciato, estendendo la linea sulla quale è assicurata la guarentia, e la estende sopra una linea ancora inesplorata, per cui siamo nell'ignoto. La linea di Termoli è a un dipresso ignota. (*Movimenti*)

GIACCHI. Domando la parola.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Non creda l'onorevole Giacchi e gli onorevoli deputati i quali si interessano alla linea di Termoli, o più propriamente, a mio avviso, a dotare di una strada ferrata anche le loro provincie di Benevento e di Molise, le quali per tanti riguardi meritano la considerazione del Governo, e che forse avrebbero a soffrire per le specialità delle loro produzioni se si trovassero comprese in un circolo lontano di ferrovie tutto all'ingiro, senza averne una che penetri nelle loro viscere per animarle, non si allarmino, dico, di queste mie dichiarazioni, inquantochè io mi affretto di soggiungere che il Governo cercherà il modo di dotare di una ferrovia le loro provincie, ma ben inteso però facendo studiare le linee e non passando ad una concessione così, come si vorrebbe adesso, allo improvviso.

Ma vuole la Commissione cambiare il tracciato improvvisamente, senza studi fatti, con una linea in cui la lunghezza e la planimetria non è per anco determinata che geograficamente, in cui l'altimetria non si è accertata che col mezzo del barometro in circostanze di stagione poco favorevoli?

MANDOJ-ALBANESE. Bene!

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ma in nome di Dio mi pare che dobbiamo andar adagio prima di impegnare le finanze dello Stato in questo modo.

Ma sa la Camera qual differenza può esservi tra una linea studiata ed una linea non studiata? La linea dal Tronto a Foggia era stata studiata ed esistevano già gli studi di massima; era calcolata 254 chilometri e mezzo, e a questi calcoli sicuramente si è attenuta la Commissione. Cogli studi definitivi si è trovato il modo di diminuire la lunghezza di questa linea di 17 chilometri e mezzo, più del 6 per cento, e il 6 per cento vuol dire 1500 lire in meno di garanzia per chilometro.

Bisogna dunque riflettere. Si vuole un altro esempio?

L'anno scorso nella discussione davanti alla Camera, sia l'onorevole Peruzzi come anche la Commissione, giudicando la linea da Pescara a Ceprano, l'hanno ritenuta come una delle più facili. Si fecero gli studi di massima, e la linea fu trovata molto difficile.

Si doveva capire sin dall'anno scorso che quando si tratta di valicare i monti ad elevazioni di 1080 metri sopra il livello del mare, chi parla di facilità, parla con leggerezza, se non si hanno studi alla mano.

Questa linea l'anno scorso si credeva di 184 chilometri di lunghezza (ed è su questa cifra che ha segnatamente fatti confronti un ingegnere che pubblicava una memoria su questa questione); la Commissione l'ha trovata, e l'ha potuto verificare dagli studi, di 234 chilometri, cioè di 50 chilometri di differenza in più sopra 184.

La stessa traversata di Conza cogli studi di massima fu valutata 228 chilometri, ma il tracciato passava per Teora, allungando la strada, ma salendo un po' più verso la cresta del monte e volendo risparmiare una grande e più sicura galleria. Rettificato il tracciato, si trovò risultare dagli studi fatti un risparmio di 12 chilometri su 200, cioè una differenza di 6 per cento.

Vede la Commissione che condizione gravosa può essere allo Stato questa mutazione eventuale di linea, inquantochè non essendovi studi di massima, essendo per necessità l'impresa a cui è affidata la compilazione degli studi fino ad un certo punto interessata a sviluppare la linea in modo da allungarne il percorso, ogni chilometro di più di strada cade a danno dello Stato e frutta all'impresa, perchè spesse volte avviene che si risparmi nella costruzione, quantunque si facciano dei chilometri di più; si risparmia adunque sulle spese di costruzione e a un tempo si guadagna sulla garanzia fatta dallo Stato.

Signori, modificazioni simili, quando c'è una garanzia di questa natura, non si possono fare. Poi c'è una perdita immediata che è la conseguenza di questa modificazione. Noi abbiamo degli studi incominciati sulla linea di Conza, abbiamo circa un milione di spesa da Salerno ad Eboli; abbiamo la strada carrettiera che attraversa il colle di Conza e che non si farebbe sicuramente se non dovesse servire come strada provvisoria: tutte queste spese sarebbero perdute massime col nuovo testo di convenzione della Commissione. Io spero che la Commissione non manterrà la sua redazione perchè ha creduto di dover intarsiare il testo del contratto con delle modificazioni che non sono a vantaggio dello Stato, ma a vantaggio esclusivo dell'intraprenditore futuro, chiunque esso sia, il quale dovrebbe rimborsare allo Stato i lavori *utili*. Vi sarà dunque un giudizio per vedere se un lavoro sarà utile o non lo sarà, e siccome una linea abbandonata non può sicuramente comprendere dei lavori utili, così questi lavori sarebbero assolutamente perduti.

Si è poi aggiunto un altro aggravio, la linea di Manfredonia.

2ª TORNATA DEL 4 AGOSTO

Seramente io credo che non si possa difendere questa linea.

Dal banco della Commissione. Fu tolta.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Credo che possa essere un pentimento della Commissione l'aver levato quella linea; una linea di 40 chilometri senza una fermata...

BONGHI. Domando la parola.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici... e che non ha attualmente, se sono stato bene informato, nemmeno una sola vettura corriera; che ha una rada, ma una semplice rada che non potrebbe diventar porto, se non scavandola e facendovi intorno opere d'arte costosissime; che ha un movimento complessivo di 1900 tonnellate: questo è tutto il suo movimento mercantile marittimo. E sapete in che condizioni si vorrebbe aggiungere questa diramazione, quando con una distanza soltanto maggiore di quattro chilometri di quella che occorre per andare da Napoli a Manfredonia andiamo da Napoli a Barletta, dove troviamo un porto che ha un movimento di 25,000 tonnellate!

MASSARI. Il porto deve essere rifatto!

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Si rifarà, ma il movimento c'è; quello che giova alla ferrovia è il movimento commerciale.

Dirò brevemente qualche cosa anche delle condizioni del progetto Bastogi. In questo progetto c'è anche il danno della alternativa della scelta della linea da Termoli a Conza; io non posso assolutamente ammettere questa alternativa. Però mi pare d'aver letto nella relazione, vorrei chiarire tuttavia questo dubbio, che sia già mutato il progetto Bastogi nel senso che non ci sia l'alternativa.

TREZZI, relatore. È già accettata la modificazione della Commissione.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ma l'alternativa è eliminata dalla linea di Termoli, intendiamoci bene! Se non è eliminata, giova la stessa argomentazione.

Poi ci sono modificazioni al progetto del Ministero di una grave importanza agli articoli 4, 10, 17 e 19, con cui è accordato un sussidio di 10 milioni.

In questi articoli si modificano stipulazioni importanti ed essenziali: io ci ho molto e molto a ridire, e credo che la Camera debba andare a rilento nell'adottarne anche una sola.

Evvi poi un sussidio di 10 milioni in boschi, come dice l'articolo aggiunto:

« Per facilitare le provviste di legname occorrenti per la costruzione delle linee concesse, il Governo accorda alla società a titolo di sussidio tanti boschi demaniali pel valore di 10 milioni di lire. Questi boschi saranno scelti dalla società tra quelli più prossimi alle linee a costruirsi, e il valore ne sarà determinato per via di regolare perizia. »

Ma io non credo che ci sia utilità per lo Stato di spogliare le foreste per 10 milioni, all'unico intento di dare i materiali per la costruzione delle strade ferrate, e poi

senza nessuna garanzia per lo Stato, e nelle condizioni le più sfavorevoli per la cessione di questi boschi.

TREZZI, relatore. Ci sono le leggi forestali.

PRESIDENTE. Non interrompano. Risponderanno dopo.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Io voglio dimostrare che i corrispettivi non sono poi tanto minori come pare a prima vista che siano. Se le leggi forestali porranno ostacoli, la Commissione lo dimostrerà; ma questo articolo non mette restrizioni per tutte le linee delle strade ferrate concesse; è dunque una clausola da studiare attentamente.

Quando si apre una strada ferrata, è allora che i boschi acquistano valore; e se voi cedete questi boschi a titolo di sussidio, siete sicuri di cederli alla metà o al terzo del loro valore. In che modo sarà fatta la perizia? Sarà fatta prima o dopo che la strada ferrata sarà aperta? Sarà fatta quando i boschi avranno acquistato il loro valore venale, perchè in attività d'esercizio la strada ferrata, o sarà valutata quando esistono in località impervia, dove non si può arrivare, e per cui questi boschi non hanno quasi valore?

Ma, signori, cedendo dei boschi pel valore di dieci milioni in una condizione simile sarebbe un patto evidentemente improvido. Signori, la materia forestale deve essere materia gelosissima per noi, se non fosse altro, per l'interesse della marina militare. Prima di vendere leggermente i boschi, quantunque, come si dice qui, previa regolare perizia, dobbiamo pensarci due volte. Qui si parla di regolare perizia, ma non è detto il come. Forse si convertirebbe in un giudizio d'arbitri, i periti sarebbero scelti parte dal Governo, parte dal concessionario; od anche fosse fatta la perizia dal solo Governo, sarebbe sempre un modo di vendere senza il beneficio della concorrenza; io credo che questo patto sarebbe gravosissimo alle finanze dello Stato. Sì, in questo caso io credo di poter asseverare quello che non poteva dirsi nella clausola del contratto Rothschild, che cioè questa condizione sarebbe grandemente onerosa alle finanze dello Stato.

Non dirò che brevissime cose intorno al tracciato.

Io ho studiato questa questione delle ferrovie meridionali, ho esaminato tutte le scritture, tutte le contestazioni sorte nella passata Sessione e nel frattempo, onde vedere se mai un tracciato migliore si potesse sostituire a quello adottato dalla legge votata nell'anno scorso.

Veramente io non avrei dovuto credermi libero di pronunciarmi su questo punto.

Questa questione era già stata dalla Camera risolta nello scorso anno, quindi avendo già formato oggetto delle deliberazioni del Parlamento, il Ministero non poteva senza motivi gravissimi ritornarvi sopra.

Tuttavia ho voluto studiare la questione e mi sono profondamente convinto che una delle linee principali a cui bisogna assolutamente attenersi è questa che da Napoli per Salerno e Conza va a Foggia, e distaccan-

dosi un po' prima di Foggia, abbrevia per quanto è possibile la comunicazione fra Napoli e Brindisi.

Io considero questa strada come una delle più importanti per le seguenti considerazioni.

Essa interessa quasi dieci provincie: quella di Napoli, i due Principati e le tre Calabrie, la Basilicata, la Capitanata, Terra di Bari e Terra d'Otranto (*Bene!*); è un ramo di questa strada che dovrà dipartirsene nelle vicinanze di Contursi o di Campagna quello che dovrà mettere Napoli nella più diretta comunicazione col Jonio, spingendosi verso il piano di Diano, e di là nella valle dell'Agri.

Questa finora parmi la direzione più probabilmente accettabile.

È da questa strada ancora che dovrà dipartirsi un altro ramo per penetrare verso Melfi e più addentro nella parte superiore della Terra di Bari: questa strada infine è quella che deve mettere quel gran centro di popolazione, di affari e di interessi che è Napoli, centro essenzialmente assorbente, produttore e consumatore, nella più diretta comunicazione colle più ubertose provincie dell'Italia meridionale e coi porti dell'Adriatico, ai quali deve affluire uno dei commerci più floridi e più importanti che mai siano al mondo.

Quando adunque si tratta di stabilire la linea che mette per la più breve il mar Tirreno in comunicazione coll'Adriatico, Napoli con tante e così interessanti provincie, mi sembra che non si possa esitare un momento ad adottare questa linea. Quando la Camera voglia farsi ad esaminare pazientemente questo tracciato, vedrà che anche nell'interesse politico del paese, cioè per le comunicazioni che le parti dell'Italia meridionale che stanno verso il Jonio devono avere con Roma, la linea di Conza è una di quelle che meglio adempiono allo scopo. Per quella linea sono dunque serviti gl'interessi della città di Napoli e di una gran parte delle provincie meridionali: e quella linea provvede egualmente all'interesse futuro dei paesi i quali da tutte le parti del regno devono avere delle diramazioni ferroviarie, con cui congiungersi colla linea più retta e più comoda alla capitale d'Italia, a Roma. Del resto, parlare di altre linee, di costruire due altre traversate degli Appennini...

TREZZI, relatore. Una! una!

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici... ché a ciò condurrebbe il progetto primitivo della Commissione, cioè una traversata nella linea da Napoli a Benevento per Campobasso e Termoli, e un'altra traversata da Benevento a Foggia. Avere quattro passaggi accumulati in una stessa plaga dell'Appennino, in faccia all'esperienza che ci dimostra, che, dopo tanti anni, non abbiamo ancora che una sola traversata praticabile e due sole in costruzione; quando vediamo le finanze a che grado di prosperità si trovano, venir a sostenere seriamente che a fine di perfezionare le comunicazioni negli attuali momenti si abbiano a tentare due altri nuovi passaggi dell'Appennino, io credo, o signori, che questa sia cosa nè prudente, nè da uomini che intendano provvedere ai bisogni delle popolazioni,

avendo però sempre un riguardo agli interessi delle finanze del regno.

NISCO. Perdoni, può discutere su questo, ma non offendere.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Credo di non aver offeso nessuno. È padrone di rispondere l'onorevole Nisco.

Del resto ho detto che il Governo non deve trascurare la condizione di quelle provincie. Quelle provincie hanno sicuramente bisogno d'una comunicazione ferroviaria, e per parte mia non avrei nessuna difficoltà di assumere l'impegno di far studiare nelle vacanze sia una strada ferrata nella direzione d'Avellino per la valle del Sebeto a Benevento, e più avanti, fin dove la natura del terreno lo permetterà, nella direzione di Campobasso, oppure una linea per le comunicazioni con Napoli sarebbe più breve, la quale partendo da Santa Maria o da Capua, si dirigesse a Benevento, e più avanti verso Campobasso, e ciò, come ho detto, per quanto le condizioni del terreno lo consentiranno.

Poche cose mi restano a dire. Non chiuderò però il mio discorso senza un'osservazione, alla quale mi dispiace di venire, ma che non è che la ripetizione di quello che ho già più volte detto.

È importante di assicurare la costruzione delle linee napoletane...

TREZZI, relatore. Domando la parola.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. È da tre mesi che il Ministero ha stipulato la convenzione sottomessa alla Camera colla casa Rothschild. Gli impegni presi dai concessionari sono precisi, assoluti, gravissime le pene nel caso che manchi agli impegni assunti.

Certamente questa casa potente in questo frattempo avrà potuto fare dei preparativi, e conoscendo perfettamente l'impresa e l'importanza degli impegni che ha, non mancherà sicuramente di farvi onore in modo degno della riputazione di cui gode meritamente. Dirò anzi che il Governo ha preso sotto la sua responsabilità, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, l'impegno di autorizzare il signor Rothschild a provvedere per conto dello Stato una certa quantità di regoli, perchè avevaci dichiarato che senza questa provvista, e se si fosse tardato, egli non avrebbe potuto rispondere dell'esecuzione precisa degli obblighi suoi.

Pensi la Camera seriamente a quello che è succeduto, quando, per amore di far bene, ci siamo lasciati indurre ad approvare dei contratti che l'esperienza ha dimostrato che non potevano avere la loro esecuzione.

Io divido le simpatie della Commissione verso la formazione d'una società nazionale; ma io non ho ancora rimosso dall'animo ogni dubbio, che, malgrado tutta la sua buona volontà, nelle condizioni attuali delle cose, la società nazionale sia in grado di eseguire gli impegni che ha assunti la casa Rothschild, cioè di eseguirli nei precisi termini coi quali questo contratto fu stipulato.

Ad ogni modo, io me ne rimetto al giudizio della Camera; essa vedrà nella sua saviezza qual voto possa

2ª TORNATA DEL 4 AGOSTO

essere più conveniente agl'interessi generali del paese. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Il deputato Jacini ha la parola per un fatto personale.

JACINI. Io mi credo in debito di fornire alla Camera alcune spiegazioni circa al grave argomento della separazione delle linee lombarde dalle venete, intorno al quale argomento insistette molto la Commissione, e intorno al quale replicò il ministro dei lavori pubblici, citando in sua giustificazione alcune mie parole pronunciate nel 1860, e citando alcune altre parole che si leggono in un rapporto della Commissione della Camera del medesimo anno. Tale rapporto fu steso dall'onorevole Peruzzi in occasione che io presentai la legge per la sistemazione dei rapporti fra lo Stato e la compagnia delle strade ferrate austriache lombardo-venete e dell'Italia centrale.

Mi pare che su questa grave quistione della separazione delle linee lombarde dalle venete, non convenga desumere la più conveniente linea di condotta in questo anno 1862, da ciò che si pensava in proposito nel primo semestre del 1860, allorchè non erano ancora stipulati gli atti, i quali dovevano determinare i nuovi rapporti dello Stato italiano colla compagnia in discorso, ma lo si deve desumere bensì dalle conseguenze che si svilupparono negli anni successivi in conseguenza degli atti i quali finirono per essere stipulati.

Or bene, riguardo a questa separazione, vi ha una quistione di massima ed un'altra di opportunità. In massima io ammetto che quando vi sia una vasta impresa di ferrovie la quale abbracci i territori di due Stati senza che uno di questi Stati lo abbia voluto, vi è diritto da parte di ciascuno di questi Stati di pretendere la separazione di tale impresa di ferrovie in due gruppi, sempre però quando nulla sia stato stipulato in contrario. Ma il trattato di Zurigo provvedeva anche a questo problema. Il trattato di Zurigo, all'articolo 9, così si esprimeva: « Le concessioni accordate dal Governo austriaco sul territorio ceduto, in tutte le loro disposizioni, e per tutta la loro durata, e specialmente le concessioni risultanti dai contratti in data 14 marzo 1856, 8 aprile 1857 e 23 settembre 1858, devono essere riconosciute e confermate dal Governo del Re. »

Nell'articolo 21 del medesimo trattato era detto bensì che l'Austria non dovesse più avere alcun diritto di controllo o di sorveglianza sulla costruzione e sull'esercizio delle ferrovie lombarde, ma ciò non ostante non erano svincolate nè dall'autorità del Consiglio d'amministrazione viennese, nè da quella dell'assemblea degli azionisti, la quale doveva radunarsi periodicamente a Vienna. Inoltre al Governo austriaco era riservata l'eventualità di ricevere l'ultima rata del pagamento dovutogli per mezzo del di più del sette per cento sugli introiti futuri delle ferrovie lombarde; oltre di che accollavasi espressamente al Governo del Re di fornire all'Austria, a di lei richiesta, tutte le notizie che le potevano occorrere per far valere quel diritto conservatole.

Il Governo, preoccupato di questo stato di cose, si ri-

volse alla compagnia delle ferrovie, invitandola a volere addivenire a trattative per istabilire dei rapporti compatibili colla dignità e cogl'interessi d'entrambe le parti. Fu qui spedito qual plenipotenziario il signor Talabot. Sulle prime le trattative si trascinavano assai lentamente e con difficoltà. Io, che aveva l'onore di reggere il Ministero dei lavori pubblici, accampava i diritti di sovranità dello Stato. Il signor Talabot a sua volta metteva innanzi le precise clausole del trattato di Zurigo. Fu allora che, trovando tanta difficoltà di intenderci, proposi, e con grandissima insistenza, che si procedesse ad una separazione assoluta delle linee del nostro Stato dalle linee austriache, credendo che fosse preferibile questa separazione anche a costo di sacrifici, all'inconveniente di vedere il nostro paese soggetto ad una indiretta influenza di un estero Stato, soprattutto dell'Austria.

Ciò non ostante, alla fine dei conti riuscimmo a metterci d'accordo circa ad una convenzione ed un capitolato che fu presentato alla Camera. In quanto agli statuti ci era stato impossibile di stabilire precise intelligenze in quel momento.

La Camera era allora sotto l'impressione dei sentimenti che dominavano il paese, sotto il timore cioè della possibilità di un'ingerenza austriaca nelle cose nostre. La Commissione per ciò nominata, della quale era relatore l'onorevole Peruzzi, facendosi organo di tali sentimenti, stese una relazione tutta informata a quell'idea.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha citate le parole di tale relazione; mi sia permesso citarne alcune altre. Si trovano nella relazione, fra le altre, le seguenti parole:

« Lo scopo del Governo del Re nello stabilire la nuova convenzione ed il nuovo capitolato si fu d'assicurare la cessazione di qualsivoglia ingerenza diretta o indiretta dell'Austria nella costruzione e nell'esercizio delle strade ferrate del regno; e la Commissione fece argomento di più speciali studi la disposizione diretta ad italianizzare quanto si possa questa importante intrapresa. »

E più avanti:

« Fu unanime la Commissione nel deliberare che venga raccomandato al Ministero di adoperare ogni cura, perchè le modificazioni, che saranno reputate necessarie negli statuti della società, vengano indirizzate allo scopo di determinare le facoltà del Consiglio d'amministrazione residente nei regi Stati, e le sue relazioni coll'assemblea generale, che dovrebbe tenersi (non più a Vienna, ma a Parigi) per modo da rendere indipendente da ogni straniera influenza la gestione di questa importante impresa nazionale.

« Nello stesso ordine d'idee procedendo, ecc. » E qui vengono le parole citate poc'anzi dall'onorevole Depretis.

Comprendeva benissimo la Commissione che, quantunque si fosse riuscito ad escludere l'influenza austriaca mediante il capitolato e la convenzione, questa poteva rientrare per la via degli statuti che non avevano ancora potuto essere definiti.

Quell'influenza che era uscita per la porta poteva rientrare per la finestra. Ed è perciò naturale che la Commissione si attenesse a questo linguaggio ed a queste raccomandazioni.

La Camera vede quali erano le idee predominanti nel primo semestre del 1860.

Per altro mi riuscì in seguito a mettermi d'accordo anche circa alle basi degli statuti, e di far adottare anche per questi lo stesso principio dell'esclusione di qualunque influenza straniera.

Ciò ottenuto, fu allora che il Governo poté occuparsi di altri punti importanti riferibili a questa grande impresa che si estendeva sopra due Stati.

È fuori di dubbio, in tesi generale, che uno Stato non solo ha il diritto, quando nulla sia stipulato in contrario, ma debba far di tutto perchè rimangano separati gl'interessi che si trovano nel paese da quelli di paesi stranieri. Ma i rapporti fra l'impero d'Austria ed il regno d'Italia non erano essi i più anormali del mondo dopo la pace di Villafranca?

L'Austria rimaneva materialmente in possesso di un paese, il quale noi riconosciamo come nostro, e verso il quale tendono tutti gli sforzi della nostra politica per liberarlo e per farlo entrare nella grande famiglia italiana.

Or bene, ottenuto una volta che ogni ingerenza austriaca fosse esclusa dalla concessione, dal capitolato e dagli statuti, che bisogno vi era di affrettarsi a decidere la questione della separazione delle ferrovie? A che mai occuparsi di separare fuori di tempo degli interessi che a tempo debito naturalmente si dovranno riunire da sè?

Vi è poi un'altra circostanza economica.

La rete delle linee lombarde e centrali italiane riunite alle venete formano un magnifico gruppo di ferrovie, uno dei gruppi più normali e più promettenti che siavi in Europa.

Vi è, per esempio, la ferrovia da Milano a Venezia, la quale, quando fosse nostro il Veneto, sarebbe una delle linee più prospere che si conoscano in Italia. Io la credo paragonabile alla linea da Torino a Genova.

Eppure, oggidì la triplice barriera di angherie, di passaporti, di dogane che interrompe tale linea fa in modo che una così importante arteria langua assai, e che il movimento sia grandemente diminuito.

Separate le linee lombarde e le centrali italiane dalle venete, formano un vero sconcio economico; riunite, rappresentano una entità normale. Perchè dunque separarle ora, quando sono destinate in un prossimo giorno a rimanere unite per sempre? Pertanto, provvisoriamente, il Governo del Re non ha alcun interesse a promuovere la loro separazione una volta che ebbe raggiunto lo scopo di escludere ogni possibilità di un'ingerenza austriaca.

Egli è per questo che io credo che senza una grave necessità la separazione delle linee lombarde dalle venete, in questo momento, non sarebbe opportuna; perchè in quanto alla separazione amministrativa l'ab-

biamo già ottenuta. Io per altro non intendo la questione di un caso così assoluto come la Commissione; io credo che nel caso in cui il Governo potesse conseguire vantaggi rilevanti per tutto il regno da questo distacco, egli potrebbe operarlo. Anche i Veneti in tal caso comprenderebbero benissimo che con ciò nulla verrebbe pregiudicato a loro danno; nè politicamente, nè economicamente. Naturalmente allorchè il loro paese sarà liberato, le loro ferrovie verrebbero a cadere sotto la dipendenza del Governo nazionale, salvi i diritti privati. Per questo io non attribuisco alla questione il carattere assoluto che le dà la Commissione.

Ma d'altra parte, ed in questo non parmi di essere di accordo col ministro dei lavori pubblici, non si deve procedere a questa separazione se non nel caso di assoluta necessità; or bene, l'assoluta necessità non vi è, secondo me, qualora non si faccia luogo al contratto Rothschild e Talabot. Il contratto Bastogi ci offre l'occasione di proseguire nel sistema presente, cioè nel sistema provvisorio della separazione amministrativa e dell'unione finanziaria sino a che verrà il giorno dello avvenimento che noi tutti affrettiamo coi nostri desideri; ed è appunto questo uno dei vantaggi della proposta Bastogi.

A dimostrare come qui non vi siano contraddizioni mi permetterò di dire che io medesimo, che nel mese di marzo 1860 mi trovai più volte indotto a sollecitare il mandataro della compagnia per addivenire ad una separazione assoluta delle linee lombarde da quelle situate nei paesi posseduti dall'Austria, quando una volta ebbi assicurata l'esclusione dell'ingerenza austriaca dalla nostra, non esitai, ai 21 gennaio 1861, cioè molto dopo che era stata scritta la mia relazione accompagnatoria del progetto di legge, stata citata dall'onorevole ministro, e qualche tempo dopo la mia esposizione a S. A. il Principe di Carignano sulla situazione delle ferrovie italiane, insistetti per firmare un articolo degli statuti, il 19, in cui è detto che, qualora l'assemblea generale degli azionisti avesse da stabilire lo scioglimento della società, e per conseguenza la separazione di essa, questa non poteva verificarsi se non dietro consenso del Governo del Re.

E lo stesso onorevole Peruzzi, il quale, come relatore della Commissione, adoperava nel 1860 quelle degne parole citate dal ministro, e che io ho replicate e commentate, allorchè, dopo essere rimasto alcuni mesi nel Consiglio di amministrazione delle ferrovie lombarde, e più tardi ministro dei lavori pubblici, ebbe occasione di conoscere molte cose che non poteva sapere come semplice deputato, l'onorevole Peruzzi ebbe a dirmi più volte privatamente, e son certo non mi smentirà, che fu buon consiglio il mio, di non aver soverchiamente insistito a suo tempo per ottenere prematuramente la separazione delle linee lombarde dalle linee venete.

Dunque, sebbene io intenda la questione sotto un punto di vista meno esclusivo della Commissione, pure ritengo che, se noi abbiamo occasione di poter impedire

2ª TORNATA DEL 4 AGOSTO

questa separazione provvisoriamente, questo sia il partito più conforme al nostro interesse.

Se io ho detto questo in contraddizione con quanto espose l'onorevole ministro, non intendo però gettargli una pietra. Io non intendo addentrarmi molto nella questione generale, ma dacchè ho la parola, mi sia permesso di soggiungere alcune altre idee.

PRESIDENTE. A questo punto io debbo avvertirla che ella ha la parola soltanto per un fatto personale.

JACINI. Io non dirò che poche parole.

PRESIDENTE. Sta bene, ma prima sono iscritti molti altri oratori...

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. Ella dunque si restringa il più che le sia possibile.

JACINI. Io dirò che se la votazione sul progetto di legge del Ministero avesse avuto luogo prima che si presentasse la proposta dell'onorevole Bastogi, io avrei approvato il contratto Rothschild. Lo avrei approvato per altro ad una sola condizione.

Io sono di quelli che ammettono come la Commissione abbia perfettamente ragione quando esprime il timore che una società costituitasi in Italia in questo momento sopra una scala così grandiosa, come sarebbe quella che riunirebbe le ferrovie della Lombardia e dell'Italia centrale colle napolitane, potrebbe creare un grave pericolo, quello dello assorbimento di tutto il sistema delle ferrovie italiane.

Non bisogna dimenticare che in Italia tutte le altre società di ferrovia, per quanto facciano quello che possono per rispondere ai desiderii del pubblico, pure non presentano grandissima solidità. Basti guardare ai corsi delle loro azioni.

Ora io dico la verità. Una compagnia di ferrovie, la quale avesse in questo momento ad abbracciare tutto il versante orientale degli Appennini, e si estendesse dai piedi delle Alpi Retiche e Lepontine fino ad Otranto e a Taranto, dacchè cadrebbe inevitabilmente in suo potere anche la linea Bologna-Ancona, sarebbe pericolosa. Le altre piccole imprese, in contatto di questo colosso, farebbero presso a poco la figura di quei vasi di terracotta dell'apologo che erano obbligati di far viaggio in compagnia di un vaso di bronzo. Una dopo l'altra dovrebbero finire per cadere nelle mani della grande società.

Or bene, per impedire questo inconveniente gravissimo e pericoloso, io avrei detto al Governo, nel caso che non si fosse presentato il progetto Bastogi, che sarei pronto a votare il contratto Rothschild, qualora il Governo avesse assunto il formale impegno di adoperarsi, di prendere una iniziativa efficace ed energica onde costituire, per mezzo di associazione e di fusione di piccole imprese, un'altra grande impresa la quale abbracciasse principalmente il versante occidentale degli Appennini e costituisse una specie di contraltare a quella del versante orientale.

Per vero dire la divisione di tutte le linee italiane in due soli gruppi non è conforme al mio ideale, ma sarei

disposto ad adattarmici qualora o immediatamente o nel prossimo avvenire quello che io reputo il migliore non fosse realizzabile.

Mi sia permesso entrare in qualche spiegazione.

Dal primo momento in cui fu posto mano a costituire il nuovo regno d'Italia, o signori, un piano generale ed organico presiedette tutto quello che fu operato od ideato in materia di strade ferrate, e tutti lo possono desumere dal volume di documenti distribuiti di recente ai membri di questa Camera.

Quale è l'idea dominante in questo piano?

Nel mentre che si sta dotando la penisola e le grandi isole italiane di una gran rete di ferrovie per lo meno arteriale, quale la topografia e le ragioni del commercio la suggeriscono: scompartire la gran rete in un certo numero di gruppi, abbastanza vasti ciascuno per escludere l'esagerazione della concorrenza, e per rendere così le compagnie solide; ma in pari tempo di assegnare ciascuno di questi gruppi possibilmente a una distinta influenza finanziaria, onde ne nasca quella sola concorrenza che è utile in materia di strade ferrate, quella che sopra una vasta scala si applica all'esercizio, ed ottiene che gradatamente si possa giungere ad un ragionevole ribasso di tariffe man mano che il movimento dei paesi percorsi s'accresce; quella concorrenza che ottiene la graduale esecuzione delle linee secondarie e delle diramazioni delle linee arteriali.

Quali e quanti dovrebbero essere codesti gruppi? Ne furono immaginati sei sul principio; ma io ammetto che su questo punto si possano avere opinioni diverse, che si concepiscano combinazioni diverse egualmente buone. L'essenziale non consiste nel numero dei gruppi, ma è riposto in ciò: che nè tutti i passaggi delle Alpi, nè tutte le traversate degli Appennini, nè tutte le grandi linee longitudinali destinate a raggiungere gli scali marittimi, cadano nel monopolio di una sola influenza; in una parola che non sia escluso dal sistema ferroviario il principio fecondo e salutare della libera concorrenza.

Ora io concepisco benissimo come si possa immaginare un piano per cui una grande compagnia occupi il versante orientale degli Appennini, alcuni dei passaggi delle Alpi, ed abbia anche qualche diramazione che penetri nel dominio della seconda grande compagnia, e così viceversa. Per tal modo verrebbe conservata la possibilità di una concorrenza sia riguardo all'esercizio, e quindi alla tariffa, sia riguardo alle diramazioni successive.

Come ho detto, questo non è il mio ideale, ma concepisco questo piano, e in mancanza d'altro, in certi casi e a date condizioni, lo tollererei.

Se non che tre giorni or sono venne in campo un gran fatto, la costituzione cioè di una potente compagnia italiana. Il progetto Bastogi è tale che il gruppo normale napoletano si attuerebbe in modo isolato e senza scomporre gli altri gruppi, poichè la linea Voghera-Pavia-Brescia è soggetta al diritto di prelazione a vantaggio della compagnia lombarda. Dunque io mi contraddirei se non dichiarassi di preferire quest'ultimo

progetto; imperocchè esso permette che il piano organico primitivo delle ferrovie italiane venga mantenuto.

Mentre io dico questo sono disposto però ad ammettere che il Governo avesse dei buonissimi motivi per aver ricorso alla casa Rothschild, anzichè ad un'altra. Sono gravissimi parecchi degli argomenti sviluppati dal signor ministro in favore del progetto Rothschild-Talabot. Basti citare il fatto dell'immensa solidità di questa casa. Sarebbe importantissimo pel nostro paese di fare sì che avessero a rendersi solidali gl'interessi di una tale potenza finanziaria coi nostri interessi. Senza dubbio, la casa Rothschild procurerebbe di tenere elevato il corso delle sue azioni, e questo corso elevato influirebbe anche sul corso della rendita, cosicchè avverrebbe che nella occasione, non molto lontana, in cui dovremo ricorrere al credito pubblico per contrarre un prestito, la nostra rendita si troverà forse più elevata di quello che sarebbe quando lo Stato dovesse costrurre egli medesimo le sue ferrovie o avesse da ricorrere a tante piccole compagnie di ferrovie. Il codazzo dei titoli di queste imprese garantite dallo Stato italiano, ma che si offrirebbero a basso prezzo su tutti i mercati, non potrebbero che influire in senso sfavorevole al prezzo della rendita. La proposta Rothschild ha inoltre per sè i precedenti dell'attuata buon esercizio nell'Italia centrale e nella Lombardia, e così pure il fatto citato dal ministro nel 1859.

D'altra parte io non disdegno per nulla anche le proposte fatte dal signor Salamanca, che sono le meno onerose immediatamente per le finanze, e bisogna poi ricordare che il signor Salamanca ha dei meriti verso il nostro paese, perciocchè nell'anno scorso sulle ferrovie romane egli operò prodigi di celere costruzione; basta nominare la ferrovia da Bologna ad Ancona che egli ha aperto due mesi prima del tempo fissato, il quale tempo fissato sembrava una impossibilità, e così pure la linea Ceprano-Napoli.

Malgrado tutto questo, io dico che, davanti ad un grande avvenimento come è quello della costituzione di una compagnia italiana, che è sorta per assumere una impresa così colossale, io non posso esitare un momento. Ho voluto per altro dir qualche parola, perchè il paese sappia che, se si voterà il contratto Bastogi, la Camera non è mossa niente affatto da predilezioni personali, ch'essa non disdegna niente affatto i capitali esteri; i capitali sono per loro essenza cosmopolitici, ed i capitalisti nazionali devono essere preferiti solo quando presentano condizioni pari agli altri e non inferiori. Non dobbiamo poi lasciar credere che qui si nutrano dei pregiudizi economici. Quello che intendiamo d'incoraggiare si è il nuovo spirito d'intrapresa italiana, il quale si presenta ora sotto una forma così luminosa. Solo per questo voterò in favore della proposta Bastogi, ma non farò nessun rimprovero al Ministero perchè stipulò un contratto colla casa Rothschild. Di più io dirò che il Ministero fa benissimo a difendere il suo progetto. Se egli facesse diversamente, io credo che, non solamente con lui, ma collo Stato italiano in generale, non vi sarebbe

più nessuno che vorrebbe venire a trattare. Il Governo ha le sue idee, e le sostiene; ma noi deputati siamo perfettamente liberi, ed in quest'occasione non dobbiamo fare questioni di partito, perchè abbiamo innanzi un grande interesse, e voteremo secondo la sua coscienza, e secondo ciò che crediamo più conveniente al bene del paese. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Il deputato Cini ha la parola per un fatto personale.

CINI. Interpellato direttamente dall'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno al concorso dei capitali stranieri nella costruzione delle strade ferrate toscane, debbo dare alla Camera un semplicissimo schiarimento

L'onorevole ministro confonde, credo, quello che la Commissione diceva intorno alla preferenza da darsi ai capitali nazionali piuttostochè agli esteri; egli citava il fatto che in Toscana una gran parte dei capitali stranieri aveva concorso alla costruzione delle strade ferrate.

Io debbo dichiarare che il fatto è esattissimo. In Toscana una gran parte delle azioni delle strade ferrate che si costruirono vennero acquistate da stranieri, ma debbo fare avvertire alla Camera che il Governo toscano non volle mai accordare alcuna concessione di strade ferrate a società straniera; il Governo toscano, ed in questo io debbo lodarlo, credette di provvedere meglio al decoro ed all'utile del paese alettando i capitalisti stranieri a mettere i loro danari in società toscane piuttostochè lasciando che capitalisti toscani ponessero i loro in società straniera.

Infatti che cosa è avvenuto? Che le società essendo toscane a poco a poco i capitalisti del paese hanno ricomperato le azioni che prima erano state date agli stranieri, locchè prova due cose: prova che si ha una gran fiducia in un'amministrazione la quale è nazionale, e prova che quando i capitalisti del paese hanno fiducia, pongono un prezzo anche maggiore di quello che hanno pagato gli stranieri, e in conseguenza sono capaci, senza l'aiuto altrui, di tenere alto il corso delle azioni che è stato, secondo l'onorevole ministro, una delle grandi ragioni per le quali egli crederebbe opportuno di dare la concessione di cui si tratta a una società straniera. Se dunque l'onorevole ministro accetta l'esempio della Toscana come un esempio di cui si debba tener conto nella presente discussione, la Camera vedrà in favore di quale dei due progetti a lei sottoposti sia piuttosto applicabile.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Boggio.

Prima però mi permetta la Camera di avvertire che sono iscritti i seguenti oratori.

Oltre al deputato Boggio, che era iscritto prima che parlasse ieri il signor ministro, vi sono i deputati Castellano e Michelini, i quali mentre rinunciavano a parlare nella discussione generale, si riservavano la parola dopo udite le spiegazioni del Ministero.

Ieri, mentre parlava il signor ministro, si iscrissero gli onorevoli Peruzzi, Nisco, Marliani, Valerio, Jacini e Mancini; ed oggi i deputati Cini, Susani, Nisco di nuovo, Giacchi e Trezzi.

Ora do la parola al deputato Boggio.

BOGGIO. Io bramerei di vedere ricondotta la questione ai suoi termini naturali, a quei termini, cioè, nei quali la pose l'onorevole relatore.

La Camera ha assistito, nella prima parte della tornata di ieri, ad uno spettacolo nuovo, ad una gara di abnegazione oratoria, della quale è difficile trovare altri esempi. La Camera vide consumarsi nel suo seno una vera ecatombe volontaria di diciassette oratori iscritti.

Ma è evidente che se ricominciamo oggi a fare una discussione generale, la nostra abnegazione di ieri perde molto del suo valore, e perde tutta la sua efficacia.

Quando la Camera, plaudendo al sacrificio degli oratori iscritti, ebbe in certo modo deciso che la discussione generale si avesse a considerare come chiusa, il relatore propose che la discussione speciale si aprisse sul testo della Commissione, imperocchè bisogna pure che vediamo anzitutto quale fra i due testi, che ci stanno innanzi, debba essere il nostro punto di partenza nella discussione speciale.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici prese la parola a proposito di questa mozione; ma poi nel discorso di ieri, forse perchè fu interrotto, poco assai si preoccupò di quella mozione; oggi però spiegò il suo concetto in modo abbastanza chiaro per lasciar comprendere che il desiderio suo sarebbe che la discussione si facesse sul testo del progetto ministeriale e non su quello della Commissione.

Il signor ministro egregiamente si adoperò, nell'esprimere quella sua opinione, e nel cercare di avvalorarla con un discorso così elaborato, così pieno d'idee, di fatti e di cifre.

Il Ministero ha impegni morali; egli deve sostenere sino agli estremi limiti del possibile gli impegni morali che ha assunti colla società, colla quale furono intese le basi della convenzione. Ma la Camera cotesti impegni non li ha; la Camera ha un solo impegno, un solo dovere, quello di procurare che si voti quella convenzione che è più vantaggiosa al paese. Questo è il solo nostro impegno; dimodochè io non farò certamente carico al signor ministro di tutto ciò che venne dicendo storicamente intorno all'origine di questa convenzione, intorno alle trattative che si fecero colla casa Rothschild, in ordine a quelle che si fecero colla casa Salamanca, le quali poi per le ragioni che egli adombrava, non poterono avere esito ulteriore.

Egli fece benissimo a narrarci tutte queste cose, e per illuminare sempre meglio la Camera, e per isdebitarsi verso coloro ai quali lo vincola un impegno morale; ma tutte queste avvertenze sono evidentemente estranee al vero punto della questione.

Il vero punto sta nel vedere a quale dei due testi noi dobbiamo dare la preferenza per discuterlo. Certo la Camera, nel pronunziarsi per un testo piuttosto che per l'altro, deve aver presenti alcune considerazioni generali. Essa si pronunzierà di preferenza per quello che le offrirà condizioni migliori. Ed è su questo terreno che

io avrei desiderato di vedere più specialmente circoscritta la discussione.

A questo riguardo mi sembra che l'appunto generico più grave che abbia fatto il ministro consistette nel mettere in dubbio la serietà della proposta, che dal nome di colui che si fece iniziatore credo di dover chiamare proposta Bastogi, o che meglio, per lo scopo che si propone e pel carattere suo, si dovrà chiamare proposta italiana.

L'appunto più grave fu certamente questo; ma ad esso rispondono il nome stesso del proponente ed i suoi precedenti, e le firme che accompagnano la sua offerta.

In ordine ai minuti particolari, che pure accennò il signor ministro, io nulla dirò per ora; quanto a questi solo osserverò che questi minuti particolari hanno un valore relativo, ed influiranno più o meno sul nostro giudizio, secondo il criterio che ci saremo formato intorno alle ragioni più generali che possono militare per l'una o per l'altra delle due proposte.

E quanto a me, lo dico francamente fino da questo primo istante, l'impressione generale e complessiva che io provo è assai più favorevole al progetto Bastogi che non al progetto Rothschild.

Non mi addentrerò ora in una particolareggiata dimostrazione dei motivi di tale mia opinione, perchè mi parrebbe di ricominciare anch'io la discussione generale se lo facessi, dirò solamente cotesto, che pare a me che la proposta del relatore della Commissione merita d'essere accolta dalla Camera, inquantochè le ragioni generali che militano in favore dell'offerta italiana sono troppo evidenti, sono troppo perentorie.

Questo solo fatto che si tratterebbe d'iniziare, mercè un'associazione di tanta importanza, l'accordo, l'associazione dei capitali italiani, per condurre a compimento una grande opera di costruzione di ferrovie in Italia, questo solo fatto, dico, ha per me un'importanza politica grandissima. Ed ha eziandio un'altra importanza grandissima ad un altro punto di vista. A questo modo noi all'unità politica ed amministrativa, che già abbiamo decretata; a quell'unità che si fonda nella identità di simpatie, sull'identità delle aspirazioni, verremo ad aggiungere un'altra forma di unità, che vuol essere tenuta in grandissimo conto; noi verremo ad aggiungere quella unità che consiste nella solidarietà degli interessi.

Qual fatto potrebbe essere più importante, più decisivo di questo di vedere il denaro dell'Italia settentrionale e centrale, per concorso spontaneo e volontoso dei capitalisti, impiegarsi nella creazione delle ferrovie dell'Italia meridionale?

Questo modo di operare la fusione è certamente uno dei più efficaci che si possano immaginare, per il consolidamento del nostro edificio politico.

Nelle considerazioni tecniche altri entrerà a suo tempo, e meglio di me saprà dimostrare alla Camera l'utilità pratica del progetto italiano, quando si discuteranno i singoli articoli. Ma le considerazioni generali, che ora vi accennai, nonchè i riflessi già positivi innanzi

dalla Commissione, mi pare siano per loro medesimi sufficienti a farvi accogliere con favore la proposta del relatore della Commissione; dimodochè senza dilungarmi altrimenti in queste osservazioni, conchiudo col pregare la Camera a voler fare in modo che la rinuncia e la chiusura che si fece ieri della discussione generale sia qualche cosa di serio; che non si dia tutti i giorni questo strano spettacolo di deliberare al principio della seduta una cosa, per indi, o nella stessa seduta o nella seduta successiva, revocare il nostro voto e la nostra deliberazione.

Prego inoltre la Camera a voler restringere per ora la discussione al solo punto della preferenza da darsi ad un testo piuttostochè ad un altro, e spero che, quando stia per pronunciare fra l'un testo e l'altro, essa vorrà che il testo della discussione sia quello che il relatore ha indicato, quello cioè che si contiene nell'ultimo progetto della Commissione.

Tanto più che a tutti è noto come sieno andate attorno voci, che probabilmente hanno qualche fondamento, le quali accennano all'intenzione nella casa Rothschild di accettare alcune modificazioni del contratto già da essa inteso col Governo. E questo fatto debbe avere un grande influsso sul voto che stiamo ora per emettere, perchè in esso è la confessione per parte dello stesso Rothschild intorno alla minor convenienza per l'Italia delle basi da esso proposte, della preferenza che in luogo di quelle meriterebbe l'offerta della società italiana.

Come infatti s'indurrebbe il signor Rothschild a scendere a nuovo accordo se non fosse appunto questa convinzione in lui medesimo che il suo contratto non regge al confronto di quello proposto dalla compagnia nazionale?

Laonde io insisto nel pregare la Camera a voler dare la preferenza, per la discussione, al progetto della società italiana.

RATTAZZI, presidente del Consiglio. Innanzi tutto stimo opportuno di rettificare un'asserzione dell'onorevole Boggio, il quale ha affermato che nella tornata di ieri la Camera avesse chiuso la discussione generale. Non credo che la Camera abbia emesso tal voto.

I vari oratori che erano iscritti hanno rinunciato alla parola, ma non si venne ad alcuna deliberazione se la discussione dovesse o no chiudersi. Il ministro dei lavori pubblici ha parlato mentre questa era ancora aperta.

Ad ogni modo, io non intendo addentrarmi nella questione di merito, vorrei solo rare un'avvertenza intorno ai termini nei quali la questione venne proposta dall'onorevole Boggio.

Egli dice che la Camera deve deliberare dapprima se ella nella discussione intenda attenersi al progetto, al contratto colla compagnia Rothschild, oppure all'altra proposta. Io penso che questa questione non può nemmeno muoversi. La sola cosa che si possa attualmente discutere è il contratto stipulato, sotto riserva dell'approvazione del Parlamento, colla compagnia Rothschild. La Camera non può andare più in là; il solo mandato

della medesima è di approvare o rigettare questo contratto. (*Interruzioni*)

BOGGIO. Chiedo di parlare.

RATTAZZI, presidente del Consiglio. Mi permettano, dico che questo è il solo mandato che ha la Camera, e non può essere altrimenti, poichè non v'è contratto che colla casa Rothschild. (*Mormorio*)

Con ciò non intendo certamente di escludere che la Camera non debba tener conto della proposta fatta dall'onorevole Bastogi e da' suoi compagni. No, essa può e dee tenerne conto, essa può e dee esaminarla, perchè la proposta Bastogi può essere un elemento per conoscere se la Camera abbia o no da approvare la convenzione stipulata col signor Rothschild. Ma la Camera allo stato delle cose non può approvare la proposta Bastogi, perchè essa andrebbe oltre il suo mandato, essendochè prima di tutto deve intervenire un contratto tra il signor Bastogi ed il Ministero. La Camera non può surrogarsi al potere esecutivo, non deve fare un contratto. (*Movimenti in senso diverso — Rumori*)

Le interruzioni non mi commuovono, credo d'essere interamente sul terreno costituzionale, sul terreno parlamentare, e non vi saranno rumori che potranno farmi declinare dalle mie opinioni.

PRESIDENTE. Favoriscano di fare silenzio.

RATTAZZI, presidente del Consiglio. La Camera non può fare altro che approvare o respingere un contratto; il diritto di farlo spetta al potere esecutivo. Non s'ingerisca la Camera nelle attribuzioni del medesimo, s'ella vuole che esso rispetti i diritti del Parlamento, come crede di sempre rispettarli.

Dunque, lo ripeto, la Camera può e deve esaminare la proposta Bastogi; può, se lo stima, esprimere l'idea che questa presenta dei vantaggi, ma non può surrogare una proposta all'altra.

Tutt'al più potrebbe nel suo voto esprimere ch'è disposta a dare il suo assenso ad un contratto il quale fosse formulato in questi termini; ma ritenga bene la Camera che in questo modo essa non si assicura che il contratto sarà eseguito, poichè anche dopo il voto della medesima, anche quando essa dichiarasse che ritiene più vantaggiosa la proposta Bastogi, che autorizzasse il Governo a stipulare il contratto con quelle condizioni, se domani sovraggiungesse un avvenimento, il quale rendesse meno conveniente questo contratto, se domani il signor Bastogi credesse di non eseguirlo, non vi sarebbe alcuno che potrebbe costringerlo, perchè il signor Bastogi è perfettamente libero, non avendo il vincolo di un contratto. (*Mormorio*)

Io avverto la Camera di questa circostanza; essa giudicherà in seguito.

Intanto io, ritornando al principio, dico che dal momento che ci è un contratto e che la Camera è chiamata a dare il suo voto di approvazione o di disapprovazione sul medesimo, essa, nel dare il suo giudizio, può tener conto delle altre proposte, ma non può con un voto respingere addirittura questo contratto.

Io quindi tengo per fermo che la questione non possa

essere posta nei termini indicati dall'onorevole Boggio, ma che debba necessariamente essere messo in discussione il contratto.

La Camera lo respinga, se lo stima, ma deve discuterlo.

BOGGIO. Chiedo di parlare per la posizione della questione.

PRESIDENTE. Permetta prima che ristabilisca la verità dei fatti.

Io me ne ricordava, ma per essere più sicuro, ho fatto venire al banco della Presidenza il resoconto ufficiale. Da esso mi risulta che vari oratori iscritti sulla discussione generale avevano rinunciato alla parola. Il presidente diceva: « Nessun altro è iscritto per la discussione generale; quindi se nessuno chiede di parlare... » Ed in quel momento il deputato Trezzi chiedeva di parlare, e domandava una dichiarazione dal signor ministro. Il ministro ha parlato ieri ed oggi. Non vi ebbe adunque alcuna votazione sulla chiusura della discussione generale.

Il deputato Boggio ha facoltà di parlare su questo incidente.

BOGGIO. Io debbo credere che le mie parole siano state fraintese dall'onorevole presidente del Consiglio, poichè io non dissi che si fosse votata la chiusura della discussione generale, ma dissi che tutti avevamo rinunciato fra il plauso della Camera, e che con ciò avevamo tutti inteso che si passasse alla discussione speciale degli articoli; ma non affermai che si fosse emesso un voto; dissi anzi che quella intenzione si desumeva dal fatto.

Ciò premesso, dirò in ordine alla posizione della questione che sarà sino ad un certo punto vero in teoria, in astratto ciò che ha dichiarato il presidente del Consiglio in ordine alle facoltà rispettive della Camera e del potere esecutivo; ma, quando noi veniamo all'applicazione pratica, la Camera non può ammettere la questione in quei termini così assoluti nei quali la propose l'onorevole presidente del Consiglio.

Infatti da quelle sue premesse deriverebbe la conseguenza, che se si presenta dal Governo un contratto all'approvazione del Parlamento, se durante la discussione di questo contratto per parte di altri proponenti se ne migliorino le condizioni, noi non potremmo farne profittare lo Stato, noi dovremmo rinunciare a qualunque più utile condizione; perchè la proposta che altri facesse, secondo l'opinione del presidente del Consiglio, non potrebbe essere presa in considerazione, non potrebbe formare oggetto di un nostro voto.

Egli ci diceva che la Camera deve accettare o respingere il contratto che si è presentato, salvo ad esprimere il suo voto favorevole ad un altro contratto.

Ma se noi procediamo di questo modo, che cosa succede?

Succede evidentemente che la nostra facoltà si limiterà a respingere, per esempio, il progetto Rothschild, e raccomandare il progetto italiano al Governo; ma intanto la Sessione sarà chiusa, e ce ne andremo a casa senza aver nulla concluso.

Ecco la conseguenza pratica della teoria del signor presidente del Consiglio.

Soggiungo un'ultima considerazione. Pare a me che dal momento che la Camera, non con una sola, ma con due deliberazioni, determinò di prendere in considerazione la proposta italiana, dal momento che il Ministero a quelle deliberazioni della Camera non fece alcuna opposizione, noi già abbiamo il precedente stabilito da quei due nostri voti nel preciso senso che io accennavo poc'anzi.

Conchiudo adunque affermando che le due deliberazioni colle quali la Camera, non opponente il Ministero, decise di prendere in considerazione la proposta italiana, confutano e respingono la teoria così assoluta messa ora innanzi dal presidente del Consiglio, ed affermano il nostro diritto di scegliere quale testo della discussione quella fra le due proposte che ci sembri più conforme ai veri interessi della nazione.

VALERIO. Io non vorrei che per un'intelligenza di parole meno esatta si venisse qui ad una discussione, direi, di conflitto di giurisdizione.

Non è assolutamente il caso di ciò; non è che il deputato Boggio domandi che si esamini il progetto della Commissione, e che la Commissione domandi che la Camera venga a stipulare un contratto. Certamente nessuno vuole scambiare la Camera nel potere esecutivo.

La Camera ha davanti un contratto, la Commissione sostituisce uno schema di legge a quello proposto dal Ministero, il Ministero ci proponeva uno schema di legge con cui approvare il contratto fatto col signor Rothschild, la Commissione invece propone un altro schema con cui domanda che la Camera dia facoltà al Ministero di stipulare il contratto col signor Bastogi alle condizioni *A, B, C*.

Dunque questa questione di conflitto di giurisdizione non esiste e non è il caso che noi ci turbiamo, se mi permettete la parola, la mente attorno a cose che non esistono.

Io dunque prego la Camera di volere, lasciata da parte questa questione di conflitto di giurisdizione che non esiste, che non ha nulla a che fare colla questione attuale, esaminare la questione nei termini in cui ci viene proposta dalla domanda dell'onorevole Boggio, il quale chiede che la Camera deliberi se vuol prendere ad esame lo schema di legge stato presentato dal Ministero, oppure quello che la Commissione propone di sostituirvi. Il Ministero ci domanda che noi approviamo una convenzione, la Commissione invece propone che si autorizzi il Ministero a stipularne un'altra. Dopo di ciò, io ammetto benissimo che il Ministero dev'essere libero di stipularla o di non stipularla. Certamente che, se non la stipulerà, incontrerà tutta la responsabilità verso il Parlamento, il quale avrà il diritto di chiedergliene conto.

Qui finiscono le nostre attribuzioni rispettive; ma ciò non impedisce per nulla che noi non possiamo con un voto, quando la Camera lo creda, dichiarare che, invece

di approvare il progetto del Ministero, intendiamo approvare quello che ci propone la Commissione.

RATTAZZI, *presidente del Consiglio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parli.

RATTAZZI, *presidente del Consiglio*. Io ho chiesto la parola per togliere ogni equivoco.

Sta bene che la Commissione proponga di autorizzare il Ministero a contrattare col signor Bastogi; ma, prima di giungere a fare questa stipulazione, è forza rescindere il contratto col signor Rothschild. (*Sì! sì! — Movimenti diversi — Agitazione*)

Mi scusino, ma in questo sta precisamente l'errore. Il contratto Rothschild esiste, è legale, in forza di esso la casa Rothschild è vincolata, ed è vincolata... (*Interruzioni — Segni di diniego*)

PRESIDENTE. Favoriscano di far silenzio. Mi pare che la questione sia abbastanza grave.

RATTAZZI, *presidente del Consiglio*. Io veramente non so perchè si facciano queste interruzioni; io ho sempre ascoltato attentamente gli altri, e credo aver diritto d'essere ascoltato io pure.

Dunque prima di venire a contrattare col signor Bastogi, è forza che la Camera decida sopra il contratto che esiste colla casa Rothschild e Talabot, perchè questo contratto porta un vincolo; queste case sono vincolate e debbono attendere finchè la Camera non abbia pronunciato; questo vincolo non esiste rispetto al signor Bastogi, il quale non ha fatto che una offerta, la quale domani egli può, se vuole, rivocare.

Voci. No! Non lo farà.

RATTAZZI, *presidente del Consiglio*. Sì, signori, può farlo, se vuole. In quest'Assemblea vi sono molti giureconsulti, e credo che non possano dire che il signor Bastogi sia vincolato. (*Movimenti in senso diverso*)

Signori, è cosa elementare in diritto questa, che l'offerta può sempre essere ritirata: allora solo nasce il vincolo quando sono in causa due contraenti.

Ora, qui rispetto al signor Bastogi non vi ha che un solo che fa un'offerta; invece una vera convenzione esiste rispetto ai signori Talabot e Rothschild, i quali si sono vincolati in modo assoluto.

Deve dunque la Camera, ripeto, procedere all'esame della convenzione; si valga pure in questo esame (ed è appunto per questo che non so il perchè si facciano tutti questi rumori), si valga dell'offerta che ha fatto il signor Bastogi, in quanto che tale offerta può essere argomento per dire che non sia da accettarsi il contratto Talabot e Rothschild.

Ma altro è che la Camera possa valersi di questa proposta per formare il suo giudizio sull'approvazione e disapprovazione della convenzione Talabot, altro è che la possa esaminare nel senso di sostituire un contratto ad un altro, perchè non può surrogare ciò che non esiste, e con questo rispondo all'onorevole Valerio, il quale diceva che una volta la Camera abbia autorizzato il Governo ad accettare la proposta Bastogi, certo il Ministero non si opporrà al voto del Parlamento. Signori,

certo il Ministero si sottoporrà al voto del Parlamento e non frapporterà indugio ad eseguire questa legge; ma, o signori, sapete al par di me che per contrattare non basta il consenso di un solo, non basta il solo assentimento del Governo, ma conviene che rimanga ferma la proposta del signor Bastogi, ed è appunto su questo che non vi è ancora vincolo legale. Ma di questo la Camera terrà quel conto che stimerà opportuno; non è di ciò che io intendo occuparmi; ora unicamente metto in avvertenza la Camera che non può nella sua discussione allontanare l'esame del progetto Talabot e Rothschild, il quale deve apertamente accettare o rifiutare.

SINEO. Ha perfettamente ragione il presidente del Consiglio quando ci dice che noi dobbiamo deliberare sul contratto Rothschild e Talabot. Ma appunto quando noi, nell'alternativa dei due progetti che furono esaminati dalla Commissione, approviamo quello che la Commissione ci propone, noi decidiamo, liberando i signori Rothschild e Talabot, che per parte nostra non diamo approvazione al loro progetto. Noi siamo perfettamente nel nostro diritto di ciò fare.

Ciò che diceva l'onorevole presidente del Consiglio intorno alla necessità di non uscire dai confini del contratto che il Governo ci ha sottoposto potrebbe applicarsi ne'paesi dove non è conosciuta l'iniziativa parlamentare, dove si può solo accettare o rifiutare. Ma dove l'iniziativa parlamentare è accolta e scritta nello Statuto, noi possiamo non solo accettare o rifiutare i progetti, come il Corpo legislativo di Francia, ma possiamo modificarli, nè alcuno sarà che voglia ridurci alla condizione del Corpo legislativo di Francia. (*Bene! Bravo!*)

In virtù di questa iniziativa noi possiamo ad un progetto sostituirne un altro, e ciò facciamo seguendo quell'ordine di discussione che vuole lo Statuto, che vuole il regolamento.

Il progetto che è stato presentato dal signor ministro passò, come doveva essere, agli uffici; dagli uffici alla Commissione, ed abbiamo sentito la Commissione nei suoi ripetuti ragionati pareri. Dopo ciò si è aperta la discussione generale, il ministro ha sostenuto con un ampio discorso che il suo progetto valeva meglio di quello della Commissione; tutto questo è perfettamente in regola.

Ora quando noi diciamo che preferiamo il progetto della Commissione, noi diciamo che rifiutiamo il nostro assenso al progetto Rothschild.

È verissimo ciò che diceva l'onorevole presidente del Consiglio, che con questo non facciamo un contratto, non vincoliamo sin d'ora chi ci ha fatto questa offerta; il vincolo definitivo non potrà nascere che dall'accettazione dei tre poteri. Ma se la Camera adotta il parere della Commissione, si sarà ottenuto il primo fra gli atti necessari alla triplice accettazione, e come l'onorevole Rattazzi, presidente del Consiglio, diceva di sentire la convenienza che, quando la Camera avrà votato questo progetto, il Governo gli dia la sua sanzione, nè è ve-

2ª TORNATA DEL 4 AGOSTO

rosimile che il Senato sia per dissentire, ben pare che l'esito del progetto possa tenersi sin d'ora per assicurato.

Ora tutto si riduce a vedere quale sia il testo che dobbiamo scegliere per la discussione.

In queste cose la Camera non è vincolata. Essa è solita di prescegliere quel testo per cui si sente più inclinata dietro il risultato della discussione generale. Io credo che nella discussione generale siano stati prevalenti gli argomenti addotti dalla Commissione: voto pertanto acciocchè si preferisca il progetto della Commissione per la discussione speciale.

PRESIDENTE. Il deputato Crispi ha la parola per una questione pregiudiziale.

CRISPI. Mi ha fatto impressione la obbiezione dell'onorevole presidente del Consiglio allorchè egli diceva alla Camera che se, approvato il progetto di legge tendente ad ordinare la stipulazione del contratto col signor Bastogi, costui si rifiutasse a sottoscriverlo, non ci sarebbe il mezzo onde obbligarvelo.

Nella lettera del signor Bastogi sta scritto che egli metteva a disposizione del presidente della Camera, per la guarentigia della sua offerta, il deposito preliminare di due milioni di lire...

Voci. Al Ministero! (*Mormorio*)

CRISPI. Tanto meglio!

Dunque il signor Bastogi mette a disposizione del Governo due milioni di lire a guarentigia della sua promessa. Io chiederei al signor ministro dei lavori pubblici se egli ha in suo potere questo deposito, e, laddove non l'avesse, pregherei la Camera ad ordinare che esso deposito fosse ricevuto. Una volta ottenuta cotesta guarentigia, la difficoltà messa innanzi dal presidente del Consiglio sparirebbe completamente... (No! no! a destra)

Quindi la Camera non incorrerebbe nel pericolo che, approvando il progetto Bastogi, accetterebbe una chimera e che le ferrovie non verrebbero eseguite.

Per quanto riguarda poi la precedenza nella discussione dell'un progetto sull'altro, io dovrei far osservare che il progetto Bastogi, accettato dalla Commissione, viene a presentarsi a noi come un emendamento al progetto anteriore fatto a nome del signor Rothschild. Ora a termini del nostro regolamento gli emendamenti devono votarsi con preferenza sulle proposte primitive. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Favoriscano di far silenzio.

CRISPI. Permettano; spero di persuadere gli onorevoli miei colleghi che mi stanno d'accanto e di convincere la Camera che io non sono dalla parte del torto. La questione bisogna risolverla riferendoci alle consuetudini ed alle norme costantemente tenute in Parlamento.

Ora cosa fu a noi presentato dal Governo? Ci fu presentato un progetto di legge per l'approvazione del contratto col signor Rothschild, il quale, studiato dalla Commissione, ci venne qui riferito con parecchie modificazioni.

Quando eravamo per discutere cotesto progetto ne è venuto un altro, che la Commissione accettò e mise al posto del precedente.

Ora, quando la Commissione mette al posto del progetto di legge pel contratto Rothschild un altro progetto, che cosa fa? Non fa altro se non che presentare alla Camera un emendamento sul progetto primitivo.

Ora gli emendamenti hanno la precedenza nella discussione...

Una voce. Qui si tratta di due progetti d'individui diversi.

CRISPI. Noi qui non discutiamo degli individui; discutiamo leggi tendenti ambedue all'approvazione di due contratti differenti.

Mettete in disparte Rothschild e Bastogi, guardate unicamente alle loro proposte. In questo caso che avete mai sotto i vostri sguardi? Un contratto sostituito ad un altro.

Ad ogni modo, quand'anche questo metodo non convenga a tutte le coscienze timorate degli onorevoli miei colleghi, potendo accadere che la Camera respinga il progetto Rothschild ed accetti il progetto Bastogi, è bene che noi ci mettessimo in condizione che una volta questo secondo progetto accettato non fosse più in arbitrio della nuova società di ritirarsi.

Per conseguenza io chiedo...

PANATTONI. Domando la parola per una questione pregiudiziale.

CRISPI... che laddove il deposito di due milioni, guarentigia della proposta Bastogi, non fosse fatto, si ordinasse al Ministero di accettarlo.

BATTAZZI, presidente del Consiglio. Per dir vero io non mi attendeva che un giureconsulto così dotto e profondo com'è l'onorevole Crispi venisse a sostenere che l'offerta fatta dal signor Bastogi potesse vincolarlo; tanto meno mi attendeva che egli volesse trarre argomento dall'offerta od anche, se vuole, dall'effettuazione del deposito, per indurne che una promessa, la quale in sè non fosse obbligatoria, potesse diventarlo.

L'onorevole Crispi, giureconsulto qual è, sa meglio di me che una semplice promessa fatta e non accettata non induce obbligazione.

Ora io domando: chi poteva accettare questa proposta? Il Ministero? No, essendo vincolato dal precedente suo contratto. La Camera? Nemmeno; non è ad essa che spetta di fare un contratto, ad essa non appartiene che di approvare o disapprovare i contratti fatti dal potere esecutivo.

Mi duole veramente di entrare in una discussione in cui si mettono così sott'occhio alla Camera i principii elementari di diritto; ma dal momento che questi principii elementari sono sconosciuti, non è mia colpa se sono costretto a rammentarli.

Del resto, la Camera non ha deliberato; quindi non rimane alcuno il quale abbia accettato l'offerta, nè per conseguenza può essere sorto nel signor Bastogi alcun

vincolo, e collo stesso diritto che ieri faceva l'offerta domani può ritirarla, se vuole.

Io non voglio dire con questo che egli la ritirerà; io ho fede quanto la possa avere la Commissione e quanto la deve avere chiunque siede in questa Camera, che il signor Bastogi, il quale ha fatto quest'offerta, l'ha fatta seriamente, e non vorrà giammai ritirarla. Non è questo che io metto in dubbio; ma dico che in diritto il signor Bastogi può ritirarla. Nè varrebbe a vincolarlo l'offerta od anche l'effettuazione del deposito, poichè il deposito non è che un accessorio della promessa; e dal punto in cui è sempre libero a lui di revocare la promessa, può anche richiamarne il deposito quantunque lo abbia effettuato.

E per verità, su qual fondamento potrebbero il Ministero e la Camera pretendere che il signor Bastogi lasci il deposito, quando in diritto egli è libero di revocare la sua promessa? Se può revocare la promessa, deve necessariamente anche avere diritto di revocare il deposito che non era stato fatto che per dar forza all'offerta.

Sapete, o signori, qual è l'effetto che il deposito può produrre in questa circostanza? Non può produrre che l'effetto morale di fare credere che l'offerta del signor Bastogi era seria, e non fatta unicamente allo scopo di impedire che si approvasse il contratto Talabot e Rothschild.

Questo è il solo effetto che poteva produrre l'effettuazione del deposito. Ma in questo senso io non credo che nè la Commissione, nè la Camera abbiano bisogno d'altra garanzia morale; io credo che per questo basta la notoria onestà del signor Bastogi. Per ciò, per quanto al deposito, per me non lo considero come cosa che meriti alcun riguardo.

Vengo ora all'altra osservazione fatta dal deputato Crispi. Egli diceva: in sostanza cos'è l'offerta Bastogi? Non è che un semplice emendamento che si fa al progetto Talabot. In ciò vedo che l'onorevole Crispi va perfettamente d'accordo col suo onorevole collega il deputato Sineo.

Essi credono che si tratti di un progetto di legge. Ma invece non è questo, o signori: il mandato della Camera in questa parte non è di fare una legge. Quando si fa una legge, si capisce benissimo che un progetto ne surrogò un altro, poichè è sempre la Camera che ha la facoltà di fare le leggi; ma qui, o signori, non è questione di un progetto di legge; qui è questione di un contratto.

Ora volete voi emendare un contratto che la Camera deve o accettare qual è, o respingere interamente, perchè non può surrogarsi all'altro contraente, il quale dice: io mi vincolo sotto certe determinate condizioni, non mi vincolo a condizioni diverse?

La Camera non può quindi rappresentare e il Governo, e nello stesso tempo coloro che contraggono col Governo.

Dunque qui non è il caso di alcun emendamento. Qui è il caso che la Camera deve portare il suo giudizio sulla

convenzione sì e come venne fatta; la deve o interamente accettare, o interamente respingere.

Non vi è via di mezzo.

Bensì può ancora la Camera spingere più oltre le sue indagini e vedere se non vi sia un'altra proposta la quale meriti di essere approvata dal Parlamento e che possa essere approvata dal Governo, e può esprimere il suo voto, o dando l'autorizzazione al Ministero perchè il contratto sia stipulato, o in altro modo provvedendo affinchè un'altra proposta venga accettata.

Ma prima di venire a questo punto, siccome è d'ostacolo insuperabile all'accettazione di qualsiasi altra proposta la esistenza d'un contratto stipulato in modo definitivo, sotto l'approvazione del Parlamento, è di assoluta necessità che prima di tutto si accetti o si respinga il contratto.

Quindi io insisto perchè la Camera dia sopra questo il suo voto. (*Agitazione*)

PRESIDENTE. Il deputato Bonghi ha la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

CHIAVES. Domando la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Ma, come ognuno vede, sono tutte mozioni d'ordine.

Del resto, per una mozione d'ordine, propriamente l'han prima domandata altri deputati.

BONGHI. Io cedo la parola al deputato Crispi.

CHIAVES. Insisto sulla mozione d'ordine, in quanto che credo che sia inesatta quella formola.

Appunto sulla questione pregiudiziale credo si discuta senza avere presente il tenore del progetto della Commissione.

Si parte sempre da questa base che il progetto della Commissione discuta la proposta Bastogi, e che il progetto del Ministero discuta il contratto Rothschild.

Non è vero, signori, il progetto della Commissione astrattamente stabilisce un modo di contratto (*Rumori*), il quale può essere applicato dal Ministero a chi contrae secondo questo progetto.

Questa è la mia opinione; se per avventura sono in un errore, pregherei che altri voglia rettificare la cosa.

PRESIDENTE. Il relatore ha la parola per uno schiarimento.

TREZZI, relatore. Io vorrei rettificare le idee in questo proposito.

Quando la Camera ha inviato alla Commissione la proposta fatta dall'onorevole Bastogi, ha inteso che la Commissione la prendesse in esame e facesse la sua proposta, altrimenti il voto della Camera sarebbe riescito a nulla. Con questo precedente la Commissione era in obbligo di esaminare difatti questa proposta e venire ad un risultato nuovo, cioè o di proporre l'autorizzazione al Governo di stipulare un contratto, non mai di approvare egli stesso e di accogliere egli stesso la proposta, come ha anche detto; oppure di dichiarare che era inaccettabile, e persistere nel voto già dato precedentemente.

La Commissione, per mio mezzo, ieri ha detto che

siccome lo stesso fatto di essere stata accolta dalla Commissione la proposta Bastogi era il precedente che le faceva ritenere la possibilità di aprire sopra di essa la discussione, giacchè si doveva la Camera persuadere che migliori erano le condizioni proposte, e quindi venire poi alla reiezione assoluta del progetto di convenzione sottoposto alla nostra approvazione dal Ministero, così è certo che ragionevolmente si era fatta la domanda di aprire la discussione sopra la proposta Bastogi. Se dal suo esame la Camera crederà che non sia migliore, entrerà a discutere allora se debba ammettere la proposta del Governo, cioè la legge che approva la convenzione da lui stabilita colla società Rothschild e Talabot, oppure accogliere l'altro progetto fatto dalla Commissione, cioè di respingere la convenzione, e di trovare il modo di supplire alla costruzione ed all'aprimiento dell'esercizio delle strade ferrate meridionali. Dunque, senza l'esame della proposizione Bastogi, credo che nessuno troverà il confronto per poter dare il giudizio se valga meglio dell'altra.

Tutti conoscono la proposta Rothschild, ora domando che si vegga quale è la proposta Bastogi, onde poi, fatto il confronto colla prima, si possa accettare l'una e respingere l'altra, e prendere insomma quella determinazione che la Camera crederà del caso. (*Movimenti diversi*)

Io debbo osservare al signor presidente del Consiglio che, quando una proposta è fatta ad un corpo morale (e la Camera è pure un corpo morale), colla dichiarazione di tenersi obbligato fino a che venga deciso se si accetta o si respinga, questa proposta non può essere ritirata a volontà. (*Dal banco dei ministri: Oh! oh! — Movimenti diversi*)

Domando scusa, ciò non vuol dire che possa essere ritirata a volontà.

Inoltre faccio osservare che, se innanzi ai tribunali si possono elevare certe eccezioni, porre avanti certe cavillose argomentazioni, quando è fatta una proposta davanti ad un Parlamento da uomini seri e conosciuti come tali, si ha un impegno morale che vale assai più che non un atto qualsiasi rivestito di formalità legali. (*Applausi da alcuni banchi*)

CRISPI. L'onorevole presidente del Consiglio è venuto a dettare una lezioncina di diritto civile. Essa ha il difetto di essere venuta un po' tardi. L'avrei accettata di buon grado venticinque anni addietro, quando io frequentava l'Università di Palermo.

Io so dunque quanto lui che, perchè un contratto possa dirsi perfetto, ci vuole il consenso delle due parti contraenti. Ora, nel caso in esame, una delle due parti avendo fatta una promessa a contrarre, ed essendosi impegnata a tenerla sotto pena di perdere due milioni di lire, che possiamo ricevere appena il vorremmo, dipende da noi, dipende dalla volontà del Parlamento di rendere perfetto il contratto. Ed in verità, in tutte le convenzioni che si fanno per mezzo dei pubblici incanti, non è a un dipresso cotesto il metodo tenuto dagli agenti della pubblica amministrazione? Negli incanti, l'offerente po-

trebbe egli ritirarsi, potrebbe rifiutarsi alla stipulazione del contratto, qualora la sua domanda fosse accettata?

Ed ora, che cosa verrebbe a fare la Camera, se mai, respingendo il progetto Rothschild, volesse accettare il progetto Bastogi? La Camera verrebbe ad ordinare al potere esecutivo di stipulare un contratto con quest'ultimo alle condizioni dell'apposito capitolato che la Camera medesima andrebbe ad approvare. In tal caso, se mai l'onorevole Bastogi mancasse di adempiere ai suoi impegni, incorrerebbe nella perdita della malleveria presentata al Governo. Ma vi ha di più. È stato detto sotto voce su questi banchi, quantunque l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia voluto con molta prudenza guardare su ciò il silenzio, che il deposito di due milioni, offerto dal signor Bastogi, sia già nelle mani del Governo. (*No! no! — Rumori*)

Laddove ciò fosse vero...

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Questo non è vero.

BATTAZZI, presidente del Consiglio. Il deposito è stato offerto, ma il Governo non poteva accettarlo perchè ne ha già un altro nelle mani.

CRISPI. Mi era stato detto che era stato dato. E la Camera comprenderà che, se ciò fosse stato, l'accettazione del deposito sarebbe un implicito consenso al proposto contratto.

Ora, la situazione essendo tutt'altra, è necessario che la Camera ordini al ministro dei lavori pubblici di ricevere cotesto deposito. (*Rumori prolungati*)

Voci. Il Ministero ne ha già un altro.

CRISPI. Mi lascino terminare. (*Continuano i rumori*)

Allorchè il signor Bastogi fece la sua proposta, e a guarentigia della stessa chiese di depositare i due milioni, egli dalla parte sua si legò, ed a noi non resterebbe che accettare, per obbligarlo a mantenere la promessa. Noi con questo voto avremmo messo il signor Bastogi nella necessità di non più recedere dall'assunto impegno. (*Rumori continui*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio. Il deputato Crispi continui il suo discorso.

CRISPI. Or bene, poichè la Camera è stanca, e per l'ora tarda non mi è dato di svolgere più ampiamente tutto il mio concetto, io chiedo, signori, che vogliate respingere puramente e semplicemente il contratto col signor Rothschild, ordinando al Governo di accettare il deposito offerto dal signor Bastogi, e di stipulare col medesimo un altro contratto per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie meridionali. (*Rumori e conversazioni nella Camera*)

BONGHI. Il ministro dei lavori pubblici ha avuto, se non isbaglio, una lettera in cui gli si annuncia che il deposito dei due milioni è stato fatto presso la Banca, e il direttore della Banca gli ha scritto di obbligarsi a non farne restituzione senza averne permesso da lui. (*Rumori e conversazioni nella Camera*)

SELLA, ministro per le finanze. Il Ministero sarà obbligato di dare questo assenso, dacchè non vi è alcun

vincolo; poi non può più ingerirsi, se non ha sciolto il primo contratto.

RONGHI. Capisco che il signor ministro oggi non può accettare questo deposito, ma dico che questo deposito esiste e non può essere ritirato senza l'assenso del ministro.

D'altra parte è evidente che noi dobbiamo far due cose: dobbiamo accettare esplicitamente quando si voglia la proposta Bastogi e rigettare esplicitamente l'approvazione del contratto Rothschild. (*Rumori e interruzioni*)

È evidente che anche quando noi avessimo discussa la proposta Bastogi, l'avessimo accettata in tutte le sue parti, noi non avremmo fatto ancora nulla, se non avessimo negata l'approvazione al contratto Rothschild.

Posta così la questione, il di prima o di poi, rispetto all'accettazione dell'una e al rigetto dell'altro, non ha valore di sorta.

Io dico, insomma, se è possibile in questo frastuono di farsi ascoltare, che noi quando avremo proceduto nella discussione, compiuta la deliberazione della convenzione Bastogi, o di quella Rothschild, bisognerà poi sempre nella legge per forza che vi sieno questi due articoli, uno dei quali dica: *non è approvata la proposta Rothschild*; e l'altro dica: *è autorizzato il Governo a stipulare col conte Bastogi*. Che poi l'articolo del rigetto della convenzione Rothschild o quello dell'autorizzazione a trattare con Bastogi venga prima o dopo, questo non cambia nulla alla sostanza della cosa. Cosicché io proporrei che la Camera discutesse la convenzione nei termini nei quali è proposta dall'onorevole Bastogi, e dopo discussa questa si venisse alla deliberazione della legge nella quale dovrebbero essere quei due articoli, uno, ripeto, di autorizzazione al Governo a trattare con Bastogi, l'altro di rigetto della convenzione Rothschild.

MICHELINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Guglianetti per una questione d'ordine.

GUGLIANETTI. Io dico che è impossibile, nello stato di agitazione in cui si trova la Camera, il decidere la questione stata sollevata incidentalmente dal presidente del Consiglio. Egli non ha fatto alcuna proposta, solo ha dato una risposta ad una proposizione alquanto generica o meglio ad un consiglio dell'onorevole Boggio.

In tale questione io sono dell'avviso dell'onorevole presidente del Consiglio, perchè credo che le attribuzioni del potere esecutivo non si possano mai confondere con quelle del potere legislativo (*Rumori*), confusione che avverrebbe nel caso concreto. Ma, ripeto, la questione è grave, ed è impossibile che la Camera, nello stato in cui si trova, la possa, non dico approvare, ma neppure discutere.

Siccome però la discussione generale non è stata chiusa, anzi non ho inteso alcuno a chiederne la chiusura, nè sarebbe ora conveniente il farlo, stantechè sulla questione generale non han parlato finora che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed il deputato Jacini per un fatto personale, così io propongo che sia sospesa

qualunque discussione sulla questione incidentale, la quale si risolverà allora soltanto quando la chiusura della discussione generale sia pronunciata.

Allora voteremo qual progetto si abbia a ritenere per base della discussione, e sino a quel punto ogni questione vuol essere riservata.

PRESIDENTE. È necessario che la Camera sappia quali proposte siano or ora venute al banco della Presidenza.

Il deputato Boggio ha formulato questa proposta:

« La Camera, autorizzando il Governo a stipulare col signor Bastogi e soci il contratto per le ferrovie meridionali e lombarde sulle basi che seguono, passa alla discussione della legge e del capitolato. »

Il deputato Trezzi propone questi due articoli:

« 1° La convenzione 15 giugno 1862 intesa tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze e i signori Giacomo Rothschild e Paolino Talabot, relativa alla concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali e nella Lombardia, non è approvata.

« 2° Il Governo è autorizzato, » ecc., come nel progetto unito all'appendice della relazione della Commissione.

RATTAZZI, presidente del Consiglio. Io prego la Camera di avvertire.... (*Rumori e interruzioni*)

Non credo che la Camera voglia decidere senza discutere: io però le fo notare che si tratta di sciogliere un contratto il quale fu stipulato in buona fede. Io ripeto che essa debbe almeno dimostrare che intese di esaminare quanto si è fatto, di ponderare il contratto. (*Interruzioni*)

Sì, signori, credo di avere il diritto di dire questo.

Se la Camera lo crede, lo respinga; ma non voglia decidere improvvisamente e solo perchè così crede, senza discussione, una così grave questione. (*Continue conversazioni animate e rumori*)

Io aspetto che la Camera faccia silenzio e poi parlerò.

PRESIDENTE. Quanto più le questioni sono gravi, tanto maggiormente la Camera deve prestar attenzione.

MUSOLINO. Sono decise nella coscienza della Camera.

RATTAZZI, presidente del Consiglio. Non è ella il giudice della coscienza della Camera.

PRESIDENTE. La Camera non ha ancora dato alcun voto: e il voto è l'unico mezzo con cui la Camera esprime la sua coscienza. (*Frastuoni e movimenti generali*)

Avverto la Camera che, se si continua questo tumulto, io mi copro e sciolgo la seduta.

Una voce. E farà bene!

PRESIDENTE. Siccome però non mi è sinora toccata mai la sventura di dover ricorrere a tale estremo, così prego e scongiuro la Camera in nome dell'Italia e dell'Europa che ci guarda di prestare ascolto alla voce del presidente che la Camera ha voluto elevare a questo ufficio, ed a considerare la questione colla tranquillità

e la ponderazione che è ben meritata dalla importanza della materia. (*Vivi applausi*)

(*Il silenzio e la calma si ristabiliscono.*)

BATTAZZI, presidente del Consiglio. Prego la Camera di avvertire seriamente alla portata dei due ordini del giorno che furono proposti prima non solo del termine della discussione generale, ma quando non s'è ancora nemmeno dalla Camera esaminato quali siano le condizioni del contratto Rothschild e Talabot, quali le condizioni della proposta Bastogi.

Con questi ordini del giorno si verrebbe quindi a stabilire da un lato che debbe esser respinto il contratto Rothschild e Talabot; dall'altro lato, che debbe approvarsi la proposta fatta dal signor Bastogi.

(*Con calore.*) Ora, o signori, questa non può essere la conclusione della discussione non solo generale, ma dei singoli articoli dei due disegni. Questi due ordini del giorno altro non fanno che stabilire la proposta di legge che dovrà essere formolata. Ma vorrà la Camera formulare la proposta di legge e approvarla prima ancora di discutere se debba approvarsi piuttosto un contratto che l'altro? Ma è evidente che in tal caso la Camera giudicherebbe senza cognizione di causa.

Io ammetto che ogni deputato a questo punto si sarà già fatta una convinzione che la coscienza della Camera, per usare l'espressione dell'onorevole Musolino, abbia già formato il suo giudizio per l'approvazione piuttosto di una convenzione che dell'altra. Questo sarà benissimo, ma almeno, se c'è qualcheduno il quale stimi di dar la preferenza all'una, anziché all'altra, lasciate che egli esprima la sua opinione e spieghi le sue ragioni. Abbia luogo la discussione, per quanto breve la si voglia, ed io non sarò certo quegli che si farà ad allungarla e nemmeno il mio onorevole collega il ministro per i lavori pubblici.

Si prenda, io ripeto, per testo il solo progetto che può o deve essere messo in discussione, perchè la Camera deve sopra di esso incontestabilmente portare il suo giudizio, approvarlo o disapprovarlo; ma deve sopra di esso dare un giudizio in un senso o nell'altro; potrà contemporaneamente mettere in confronto i patti stipulati colla casa Rothschild e Talabot cogli altri patti offerti dal signor Bastogi, e dietro la discussione che ne seguirà la Camera potrà farsi un giudizio sicuro e ap-

provare nella sua coscienza la proposta che giudicherà più conveniente negli interessi del paese. La Camera approvi quello che stima, essa è perfettamente libera, ma almeno, lo ripeto, si abbia riguardo alle convenienze. (*Rumori e voci diverse*)

Io non dico che non voglia averlo, tutt'altro. Anche nel caso in cui la Camera avesse già una convinzione al proposito è necessario che una discussione preceda e che si lasci libero a ciascuno di esprimere la sua opinione sopra i due disegni e poi la Camera prenda quella deliberazione che stimerà preferibile. In ciò il Governo non farà ostacolo alcuno. La Camera è perfettamente libera.

Voci. A domani! a domani! (*No! no! — Cresce l'agitazione*)

PRESIDENTE. Avverto che è venuta al banco della Presidenza questa proposta:

« I sottoscritti deputati domandano l'appello nominale sulla questione se il contratto Rothschild debba essere di preferenza discusso e votato, e su qualunque ordine del giorno.

« Pica — Spinelli — Mezzacapo — De Martino — Braico — Ruggiero — Persico — Castellano — Vischi — Biancheri »

(*Rumori d'impazienza — No! no!*)

Annunzio altresì che il deputato Sineo mi ha inviato la seguente proposta:

« La Camera prende per testo della discussione la proposta della Commissione. »

Ora chiedo alla Camera se, essendo le ore sei, intenda continuare la discussione.

Voci. No! A domani! a domani!

La seduta è levata alle ore 6.

*Ordine del giorno per la tornata di domani
alle ore 8 di mattina:*

Seguito della discussione del progetto di legge concernente l'alienazione dei beni demaniali.

Alle ore 2 pomeridiane:

Seguito della discussione del progetto di legge relativo alla costruzione di ferrovie nelle provincie meridionali e in Lombardia.