

2ª TORNATA DEL 5 AGOSTO 1862

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE TECCHIO, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del progetto di legge per le ferrovie meridionali e lombarde — Altra lettera e proposta del conte Bastogi — Osservazione e proposta di ordine di discussione del relatore Trezzi — Il deputato Boggio ritira la sua proposta — Proposta del deputato Michellini — Domanda del deputato Castellano, e spiegazioni del relatore — Si approva il sistema di discussione proposto dalla Commissione — Schiarimenti del relatore circa i termini della convenzione — Controversia relativa ai rapporti della Camera e della Commissione con un privato o con una società, sollevata dal deputato Mellana — Esame e raffronto dell'articolo 7 della convenzione Rothschild — Opinioni dei deputati Castellano, Allievi e Ricciardi — Parole dei ministri per i lavori pubblici e per le finanze in difesa della proposta Rothschild — Chiusura della discussione sull'articolo. = Relazione sul disegno di legge per maggiori spese sui bilanci 1860-61. = Dichiarazione del ministro per i lavori pubblici sull'articolo 11 — Osservazioni dei deputati Susani, Trezzi, relatore, e Cini — Sull'articolo 14 parlano i deputati Susani ed Allievi — Sull'articolo 18 parlano il deputato Trezzi, relatore, ed i ministri per i lavori pubblici e per le finanze — Sugli articoli 20 e 21 parlano i deputati Trezzi, relatore, Peruzzi e Susani — Sull'articolo 20 il deputato Marliani discorre delle trattative colla casa Salamanca — Spiegazioni del ministro Depretis e del deputato Peruzzi — Cenni dei deputati Valerio, Briganti-Bellini e Susani.*

La seduta è aperta alle 2 1/4 pomeridiane.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER CONCESSIONE DI FERROVIE NELLE PROVINCE MERIDIONALI E NELLA LOMBARDA.

PRESIDENTE. Si ripiglia la discussione del progetto di legge relativo alla concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali e nella Lombardia.

Do notizia alla Camera che in questo punto è pervenuta al banco della Presidenza la seguente lettera, in data d'oggi, 5 agosto, del conte Pietro Bastogi:

« Signor Presidente,

« Se al Governo ed alla Commissione piace di sostituire al sussidio chiesto all'articolo 20 della mia proposta un equivalente sussidio di dieci milioni, sia in beni demaniali in genere, sia in lavori o in denaro, dichiaro che son dispostissimo ad accettare, e che fin d'ora accetto una tale sostituzione.

« Gradiſca, » ecc.

Sarà forse meglio leggere ora tutti gli articoli...

TREZZI, relatore. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TREZZI, relatore. Ritiro innanzi tutto l'articolo che aveva proposto ieri, e dichiaro, in nome anche de' miei colleghi, che la Commissione, d'accordo coll'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, è venuta nella determinazione di proporre all'esame ed alla votazione della Camera i due progetti, cioè la convenzione Rothschild e la proposta Bastogi, per farne il confronto nelle parti in cui sono discrepanti, per poter determinare quale delle due proposte sia la migliore, tanto nei rapporti politici, quanto negli economici e finanziari, e nel caso che sia, come la Commissione ha ragione di ritenere...

BOGGIO. Domando la parola.

TREZZI, relatore... migliore la proposta Bastogi, si porrà ai voti questa, ritenendo che la sua adozione trarrà seco implicitamente la reiezione della convenzione Rothschild.

PRESIDENTE. Il deputato Boggio ha domandato la parola su questa dichiarazione?

BOGGIO. Farei anch'io una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BOGGIO. Dopo questa proposta della Commissione, credo di fare cosa logica e grata alla Camera ritirando la mia mozione di ieri, ed associandomi a quella della Commissione, per semplificare la discussione; e ciò faccio tanto più volentieri in quanto che io ho pure la

speranza che la discussione più sarà ampia, e sempre meglio dimostrerà che finanziariamente, economicamente e politicamente la proposta della compagnia nazionale merita di essere di gran lunga preferita alla proposta Rothschild.

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

PRESIDENTE. Permetta, ora domando al deputato Catucci se anch'egli aderisca alla dichiarazione fatta dal relatore.

CATUCCI. Sì! sì!

PRESIDENTE. Ora chieggo al deputato Sineo, che ha fatto una proposta, se aderisca alla dichiarazione del relatore.

SINEO. Aderisco.

PRESIDENTE. Il deputato Argentino ha fatto anche egli una proposta; domando se intenda di aderire alla dichiarazione del relatore.

(Non è presente.)

Non essendo presente il deputato Argentino, perchè la Camera abbia cognizione della sua proposta, ne darò lettura:

« La Camera, respingendo la convenzione Rothschild e Talabot, impegna il Ministero ad accettare la proposta Bastogi per essere questa discussa dal Parlamento. »

Ora vi è una proposta del deputato Michelini in questi termini:

« La Camera, autorizzando il Ministero a proseguire i lavori relativi alla costruzione delle ferrovie meridionali, lo invita a presentare al Parlamento al principio della prossima Sessione legislativa il capitolato per la loro definitiva concessione. (*Mormorio*)

« Approvato tale capitolato e convertito in legge, si aprirà l'incanto per la concessione della costruzione e l'esercizio delle ferrovie; si concederà in uno o più lotti a quegli intraprenditori che si contenteranno di minore sussidio e di minore guarentigia di rendita chilometrica. »

PICA. Domando la parola.

PISANELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Prima di tutto bisogna che io senta le dichiarazioni del deputato Michelini.

Favorisca il deputato Michelini di manifestare le sue intenzioni in seguito alla dichiarazione fatta dal relatore.

Una voce. È appoggiata?

PRESIDENTE. Prima di domandare se un emendamento è appoggiato, bisogna che sia svolto.

MICHELINI. Dirò poche parole per isviluppare la mia proposta. (*Conversazioni e rumori*)

BONGHI. Chiedo di parlare.

RATTAZZI, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare per l'ordine della discussione.

Mi pare che la dichiarazione fatta dall'onorevole relatore non si riferisca che al metodo della discussione, invece la proposta del deputato Michelini riguarda il merito.

Se non isbaglio, la proposta del deputato Michelini tenderebbe a respingere e la proposta Bastogi e la convenzione Rothschild e Talabot.

Mi pare quindi che la proposta del deputato Michelini avrà la sua sede nella discussione generale. Allora si potrà fare il confronto tra l'una e l'altra proposta, e nella stessa occasione il deputato Michelini esporrà il suo sistema e la Camera giudicherà.

MICHELINI. Consento a differire lo svolgimento della mia proposta, ma non consento a rinunciarvi definitivamente, perchè ho l'intimo convincimento che la Camera sia da lungo tempo entrata in una via viziosissima, che trovisi in un funesto angiporto, dal quale essa deve uscire a qualunque costo, ed io intendo somministrargliene il mezzo.

PRESIDENTE. Siccome i deputati Pica, Pisanelli e Borghi hanno chiesto di parlare sulla proposta del deputato Michelini, l'avranno quindi quando questa proposta verrà in discussione.

Interrogo la Camera se intenda accettare la proposta fatta dal relatore della Commissione.

RICCIARDI. Ho chiesto di parlare per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Parli.

RICCIARDI. Io credo che in una cosa almeno siamo tutti d'accordo, ed è di far sì che questo progetto di legge sia votato il più presto possibile; perchè, se mai fuvvi progetto urgente, gli è questo.

Ora, per semplificare la discussione, io vorrei che la si aggirasse unicamente sopra i punti di dissenso fra la proposta Rothschild e la proposta Bastogi. Se dovessimo esaminare il capitolato Rothschild ed il capitolato Bastogi, si richiederebbero almeno dieci sedute.

Io prego adunque l'onorevole relatore di fare una esposizione sommaria dei punti su cui vi è dissenso, affinché la discussione della Camera sia circoscritta sovr'essi.

PRESIDENTE. Il deputato Bonghi ha facoltà di parlare.

BONGHI. Alle difficoltà esposte dall'onorevole Ricciardi ha già risposto il relatore.

La discussione che, d'accordo col Ministero, si propone dalla Commissione è una discussione complessiva e generale...

RICCIARDI. Deve limitarsi sul valore rispettivo di queste due convenzioni.

BONGHI. Perdoni, questa differenza, ciascuno di quelli che vogliono parlare sopra questa questione, deve averla già studiata.

Il relatore dirà anch'esso il suo parere sul valore rispettivo di queste due convenzioni, ma non è necessario che cominci ora.

RICCIARDI. Allora faremo una discussione interminabile.

BONGHI. È impossibile che chi non si è fatto un criterio sull'importanza di queste convenzioni se lo possa fare sulle poche parole che può dire l'oratore.

Io credo quindi che si potrebbe fin d'ora procedere a

2ª TORNATA DEL 5 AGOSTO

quella discussione complessiva e generale che, d'accordo col Ministero, fu proposta dal relatore.

PRESIDENTE. Il deputato Ricciardi insiste nella sua proposta?

RICCIARDI. Io credo che se noi entriamo in questa discussione, non ne usciremo nè oggi, nè domani...

PRESIDENTE. Domando se insiste sì o no?

RICCIARDI... del resto me ne rimetto al giudizio della Camera.

PRESIDENTE. Se si rimette al giudizio della Camera, bisogna che la interroghi.

RICCIARDI. Mi rimetto al suo giudizio personale.

PRESIDENTE. Io non accetto questo mandato, perchè non voglio nessuna responsabilità. (*ilarità*)

Interrogo la Camera se intende adottare la proposta del deputato Ricciardi.

(Non è approvata.)

Domando ora se la Camera voglia accettare il sistema di discussione proposto dal relatore d'accordo col Ministero, che cioè si pongano in confronto gli articoli del capitolato proposti dalla Commissione cogli articoli della proposta presentata dal conte Bastogi.

Se la Camera non dissente, si seguirà questo sistema.

CASTELLANO. Il parallelo fra i due progetti deve stabilirsi soltanto confrontandone gli articoli, o ragionando anche sin da ora dell'indole generale del contratto? Desidererei che si rispondesse a questa interrogazione.

PRESIDENTE. Prego il relatore di chiarire la sua intenzione.

TREZZI, relatore. Io credo che, senza il confronto degli articoli della convenzione e degli articoli della proposta Bastogi, noi non possiamo farci un'idea qual sia la proposta migliore.

Ora, una volta che siano state nei rapporti finanziari ponderatamente considerate le due proposizioni, noi potremo dare un giudizio.

Ciò fatto, si prenderanno in contemplazione i rapporti politici ed economici, i quali risultano da alcuni articoli che sono posti nella convenzione Rothschild, e che sono assolutamente esclusi dalla proposta Bastogi, e che quindi non possono dar luogo a confronto.

E giacchè ho la parola, dirò che, siccome il primo articolo si riferisce precisamente alle linee, così, per non interrompere la discussione relativa al confronto, io propongo che per ora si abbandoni la proposizione fatta nella prima relazione della Commissione, cioè la sostituzione di una nuova linea attraverso l'Appennino, riservando in fine di questa discussione, quando il risultato del confronto fra le due proposte sarà ottenuto, quando si sarà potuto formare un criterio per giudicare quale di dette proposte si ritenga la migliore, di venire alla discussione di questa linea, che non si trova compresa nè nella convenzione Rothschild, nè nella proposta Bastogi, ma che questi però accetta, ove la Camera creda di sostituirla.

Così adunque ritengo che, se diamo lettura degli articoli della convenzione e degli articoli della proposta,

facilissimo riescirà riconoscerne le differenze. Se poi sopra queste differenze nascerà discussione, io mi riservo di dare tutti gli schiarimenti che saranno opportuni, soggiungendo il parere della Commissione.

MICHELINI. Tre sono i sistemi che trovansi in presenza: il contratto Rothschild, la proposta Bastogi ed il mio sistema, il quale manda a monte tutto il resto, e provvedendo per la prosecuzione dei lavori per opera del Governo, lo invita ad esporre all'appalto la costruzione delle ferrovie di cui si tratta.

Mi sembra pertanto che prima di tutto si dovrebbe discutere quale di questi tre sistemi sia da preferire. Ora, siccome il mio sistema è quello che più si allontana dalla proposta ministeriale, e può considerarsi come un radicale emendamento, così mi sembra che prima di tutto mi si dovrebbe concedere facoltà di svolgere il mio sistema, e su di esso stabilire la discussione. (*Rumori d'impazienza*)

Del resto io mi rimetto al giudizio del nostro presidente.

DE CESARE. Domando la parola sull'ordine della discussione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato De Cesare sulla proposta del deputato Michelini, il quale intende che la sua proposta debba essere messa ai voti prima di ogni altra.

Voci. Ai voti! ai voti! (*Rumori — Interruzioni*)

DE CESARE. Poichè la Camera è impaziente di passare ai voti, io rinuncio a combattere la proposta Michelini.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intenda che innanzi tutto accordi che venga svolta la proposta del deputato Michelini.

(La Camera delibera negativamente.)

Pongo ai voti se si debba seguire il sistema del relatore, che già due volte ebbi ad enunciare.

(La Camera delibera affermativamente.)

Il relatore ha indicato che bisognerebbe omettere per il momento l'indicazione delle linee, quindi si dovrebbe sin d'ora entrare nell'esame dei termini per la esecuzione dei lavori.

Domando però se qui per avventura non si incontri un qualche ostacolo; perchè i termini sono sempre relativi alle linee che non verrebbero a questo punto indicate.

Prego quindi il signor relatore di spiegarsi in proposito.

TREZZI, relatore. Nella proposta relativa al cambiamento della linea i termini sono stati conservati, e si disse pure che, quando i concessionari preferissero la linea da Termoli a Napoli, purchè possano costruirla nello stesso tempo in cui sarebbe stata condotta a termine la linea da Foggia-Ascoli-Eboli-Salerno e Napoli, in questo caso erano autorizzati a farlo; ma i termini, ripeto, erano stati conservati.

Non c'era quindi che una facoltà dei concessionari di dichiararsi fra due o tre mesi se intendevano di prescegliere piuttosto una linea che l'altra.

Questa nuova proposta, siccome darà luogo ad una discussione, parmi conveniente di confrontare prima i patti del contratto, riservando infine di trattare sulla sostituzione della linea, intorno alla quale la Camera prenderà la deliberazione che troverà meglio corrispondente allo scopo.

Per tale modo non sarà intralciata la discussione, che dirò di paragone.

PRESIDENTE. Interrogo il deputato Peruzzi se anch'egli intenda di differire, come ha proposto il relatore, la discussione sull'articolo che già ieri mi aveva consegnato.

PERUZZI. Siccome la proposta che ho fatta non tenderebbe ad altro che a modificare alcuni paragrafi, mi riservo quando si discuterà quell'articolo.

Del resto io mi rimetto al giudizio della Camera.

CASTELLANO. Domando la parola.

Io credo che sinora la discussione generale non sia stata chiusa, e che questa debba precedere quella degli articoli.

È quindi il caso che si mantenga la parola agli oratori nell'ordine secondo cui si trovano iscritti per la discussione generale.

PRESIDENTE. Nella discussione generale tutti hanno rinunciato alla facoltà di parlare.

CASTELLANO. Perdoni l'onorevole presidente; egli, nel dichiarare ieri che la discussione generale non era ancora chiusa, ha annunciato alla Camera che erano iscritti per la stessa, prima il deputato Boggio, poi io, poi altri; quindi, se sulla discussione generale non si è finora votata la chiusura, credo che tale discussione debba seguire il suo corso.

PRESIDENTE. Se la Camera avesse voluto ammettere questo sistema del deputato Castellano, non avrebbe ammesso poc'anzi il metodo proposto dal deputato Trezzi. Nè il deputato Castellano, nè altri si opposero al metodo proposto dall'onorevole Trezzi ed accettato dalla Camera. Non so come si possa ora venir contro alla presa deliberazione.

BOGGIO. Domando la chiusura; la Camera deliberi; bisogna uscire dagli equivoci.

PRESIDENTE. Quando la Camera ha deliberato di seguire il sistema proposto poc'anzi dal relatore, evidentemente ha deliberato di passare alla discussione degli articoli. Ad ogni articolo poi, ciascun oratore che intende parlare avrà la parola.

BATTAZZI, presidente del Consiglio. Mi pare che si fa qui una quistione di parole più che altro.

Il sistema della Commissione lascia aperta la discussione generale limitata appunto al confronto tra una convenzione e l'altra.

Dunque, facendosi questa discussione, ciascuno potrà esprimere tutte le sue idee come in una discussione generale.

Ripeto parermi questa una discussione di parole più che altro.

PRESIDENTE. Interrogo il deputato Peruzzi se intende svolgere il suo emendamento.

PERUZZI. Siccome qui non si tratta di un articolo nel quale vi sia differenza tra la convenzione Rothschild e la proposta Bastogi, io non ho a far confronti.

Mia intenzione è di proporre modificazioni ad alcuni paragrafi di questi articoli tanto della convenzione Rothschild, quanto della proposta Bastogi. Se la Camera crede, svilupperò queste mie proposizioni e mi limiterò a quest'articolo, riservandomi poi a discorrere degli altri quando verranno in discussione.

PRESIDENTE. La Camera, secondo ch'io penso, ha inteso che debba farsi un riscontro tra la proposta Rothschild e la proposta Bastogi prima di venire ad alcuna votazione. Quindi pare che il deputato Peruzzi potrà differire a svolgere il suo emendamento quando si verrà ai voti sopra gli articoli.

PERUZZI. È quello che pareva anche a me, ed è per questo che io ho avuto renitenza a prendere la parola mi riserberò quindi agli articoli.

PRESIDENTE. Siamo ora alle *circostanze straordinarie* indicate nell'articolo 4.

La Commissione saprà forse dirmi più facilmente che io non potrei rilevare, se vi abbia differenza sostanziale tra l'articolo del progetto Bastogi e quello del progetto Rothschild.

TREZZI, relatore. La differenza che esiste tra la proposta della convenzione e quella del signor Bastogi sarebbe in questo senso, che fu aggiunta la parola *massime* dopo la espressione *la ultimazione dei lavori*. Il concetto che si formò la Commissione riguardo a quest'articolo era che le circostanze straordinarie o di forza maggiore, delle quali restava al Governo esclusivamente l'apprezzamento, non rendessero impossibile la ultimazione dei lavori per la traversata delle gallerie.

La Commissione si è preoccupata di ciò, osservando che la forza maggiore e le circostanze straordinarie potevano riferirsi anche ad altri lavori che non fossero la traversa del Conza e le gallerie, ha creduto quindi di aggiungere la parola *massime*, che noi poi abbiamo trovato anche nel progetto Bastogi. L'idea era questa che siccome contro la forza maggiore e le circostanze straordinarie nessuno può lottare, lo stesso diritto civile dev'essere accordato all'appaltatore la possibilità di giustificarsi; perciò fu determinato che per circostanze straordinarie di forza maggiore dovesse essere accordato a tutti i lavori, e in particolare a questi due, la stessa riserva, ciò che era rappresentato dalla parola *massime*. Questa sarebbe la differenza che si trova tra la convenzione e il progetto Bastogi. Debbo però osservare che, se questa parola può fare ostacolo, il conte Bastogi ha dichiarato di abbandonarla e di lasciare la redazione precisamente nei termini in cui era l'articolo proposto dal Ministero. In questa parte dunque resta tolta ogni difficoltà.

PRESIDENTE. Possiamo dunque procedere innanzi.

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Se non si persiste nel difendere la variante introdotta dal progetto Bastogi e si conserva l'articolo qual è nel progetto ministeriale, io non ho che da ringraziare la Commissione.

PRESIDENTE. Si mantiene adunque l'articolo del progetto ministeriale....

TREZZI, relatore. Quale si trova.

PRESIDENTE. Vi sono poi gli articoli 5 e 6 del progetto del Ministero, che mi sembrano corrispondenti agli articoli 5 e 6 del progetto Bastogi.

TREZZI, relatore. Sono eguali, sono identici.

PRESIDENTE. Dunque non c'è su questi alcuna osservazione.

TREZZI, relatore. Quanto all'articolo sesto, troviamo tralasciato nella proposta Bastogi quest'alinea: « Un eguale servizio di trasporti celeri si dovrà stabilire per la traversa di Salerno, » ma è stata accettata l'aggiunta.

PRESIDENTE. Il conte Bastogi ha accettato dunque l'aggiunta?

TREZZI, relatore. Sì; per conseguenza l'articolo rimane identico.

PRESIDENTE. Il conte Bastogi ha scritto alla Presidenza le lettere che furono comunicate alla Camera.

MELLANA. A questo riguardo domando la parola.

Sento continuamente a parlare di lettere che il signor Bastogi scrive alla Camera: vorrei sapere se è come deputato o come industriale. Nel primo caso non può, perchè è in causa propria; nel secondo caso, abbiamo già dichiarato che neppure non può, altrimenti verranno anche Rothschild, Salamanca e tutti gli altri a tenere corrispondenza. Abbiamo chiaramente deciso che nessuno può dirigersi direttamente alla Camera senza passare per le vie governative.

Una voce. E le petizioni?

MELLANA. Le petizioni sono altra cosa.

Insomma io vorrei che questo fatto fosse chiarito.

PRESIDENTE. Avverto l'onorevole Mellana che il conte Bastogi ha presentato una proposta, un capitolo e varie lettere, ma sempre come *Pietro Bastogi*, e senza mai qualificarsi per *deputato*.

La proposta, il capitolo, le lettere vennero comunicate alla Commissione, la quale, dopo averle prese ad esame, ha, per così dire, fatta sua la proposta del conte Bastogi.

Per conseguenza, quando si dice *proposta Bastogi*, si intende l'ultima proposta presentata dalla Commissione colla appendice della sua relazione.

Questo è il vero stato delle cose.

MELLANA. Nella relazione non può almeno rendersi l'ultima lettera che contiene un patto nuovo e che non essendo ancora stata comunicata alla Commissione, questa non ha potuto fare sua.

PRESIDENTE. Quando saremo a quest'articolo la Commissione vedrà.

MELLANA. Il fatto è che chi vuol trattare di questi affari, deve trattare direttamente col Governo; alla Camera non rimane che accettare o non accettare, salvo poi al Governo di fare altre trattative.

Quella sarà un'altra questione. Ma io intendeva puramente che si potesse un termine a queste continue

lettere e trattative poste davanti alla Camera da chi non ne ha il diritto.

PRESIDENTE. L'articolo 7 della proposta che indichiamo col nome di *Bastogi*, o che diremo dell'appendice della Commissione, introduce una variazione all'articolo 7 del primitivo progetto, ed è così concepito:

« Il signor conte Bastogi si obbliga a costituire, nel termine di un mese dal giorno dell'approvazione per legge della presente convenzione e nelle forme prescritte dalle leggi, una società anonima sotto il titolo: *Società italiana per le strade ferrate meridionali*, col capitale di cento milioni in azioni, la quale assuma gli obblighi ed i diritti portati dalla presente convenzione.

« La sede della società e le adunanze generali degli azionisti dovranno tenersi nella capitale del regno.

« Gli statuti della società dovranno essere sottoposti all'approvazione del Governo. »

Siccome qui vi ha qualche variante alla proposta antica, pregherei il signor relatore di spiegare in proposito la sua intenzione.

PERUZZI. Domando la parola.

TREZZI, relatore. Nella proposta Bastogi venne determinato il capitale sociale, mentre nella proposta Rothschild era solo detto in generale che il capitale necessario all'adempimento degli obblighi imposti dalla concessione era autorizzato a realizzarlo in quei precisi modi e in quelle proporzioni che alla società per le strade lombarde e dell'Italia centrale risultavano consentite dalle precedenti concessioni.

Qui noi abbiamo una determinazione assoluta di capitale non solo, ma abbiamo ancora che i sottoscrittori hanno data la loro obbligazione per comporre questo capitale sociale.

Ciò parve diretto a rendere più agevole l'accettazione del progetto, per mostrare che la società era seria, composta di uomini capaci, per mezzi, di sostenere il carico che andavano ad assumere. Questa circostanza dava una prevalenza sulla convenzione Rothschild, nella quale, come ho detto, il capitale era lasciato indeterminato, e solo era accennato il modo con cui esso poteva realizzarsi.

Aggiungerò che l'incertezza, oltrechè sulla somma, cadeva anche sulla proporzione del capitale che si dovrebbe fare rappresentare dalle azioni e del capitale che sarebbe da realizzarsi con obbligazioni.

Le concessioni fatte alla società lombarda e dell'Italia centrale non parlano di capitale, non parlano nemmeno di proporzioni fra azioni e obbligazioni, soltanto noi possiamo dire in fatto che, essendo stato portato il capitale di questa società a 375 milioni (salvo errore), il resto fu emesso in obbligazioni, sulle quantità delle quali non c'è altro limite che quello di dovere l'emissione essere votata dall'assemblea generale e consentita dal Governo.

Invece nella proposta Bastogi si è voluto determinare fin d'ora che il capitale sociale fosse di 100 milioni, ossia di una somma alquanto superiore al terzo di quella ne-

cessaria per la costruzione e per l'attivazione dell'esercizio, riservata la facoltà di raccogliere gli altri due terzi circa per mezzo di obbligazioni.

Questa determinazione precisa del capitale sociale e della misura di quanto dovrà ottenersi con emissione di obbligazioni non offre l'incertezza che lasciava l'articolo 9, appunto perchè si riferiva ad una società già costituita, per la quale non era stato provveduto circa alle obbligazioni se non col rimetterne il giudizio all'assemblea degli azionisti ed al Governo.

CASTELLANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Peruzzi ha chiesto la parola.

Voci. Non c'è.

SELLA, ministro per le finanze. Per mia norma, all'articolo 7, perchè si è soppressa la parte relativa alla traversa di Salerno?

TREZZI, relatore. È rimessa; è stato un errore di stampa.

PRESIDENTE. Il deputato Castellano ha la parola.

CASTELLANO. Io vorrei innanzi tutto sapere se adesso discutiamo soltanto per decidere quale delle due proposte debba discutersi, e se in conseguenza ci riserbiamo il diritto, dopo che avremo fatto il parallelo degli articoli, e che avremo emesso in generale il voto su qual progetto debba aprirsi la discussione, di ripigliarla o no su ciascuno de' singoli articoli che possono dar luogo alla stessa.

Se ritorneremo sugli articoli, mi riservo di presentare le osservazioni opportune sulla formazione del capitale; altrimenti le annunzio subito.

PRESIDENTE. Senza dubbio ora non si fa che un parallelo tra gli articoli dell'uno e dell'altro progetto.

CASTELLANO. Prendo atto di questa dichiarazione.

PRESIDENTE. Il deputato Peruzzi ha la parola su questo articolo 7, relativo alla costituzione della società.

PERUZZI. Mi pare che la differenza sostanziale che passa tra i due articoli sia quella che nell'un caso si tratta di costituire una società separata, espressamente intesa ad attuare quest'impresa delle strade ferrate meridionali, e nell'altro si tratta di costituire questa società mediante la fusione in essa della società delle strade lombarde e dell'Italia centrale, la quale assume gli obblighi ed i diritti portati dalla presente convenzione.

Io credo, o signori, che in quest'articolo sta la più sostanziale di tutte le differenze che corrono tra i due progetti. Relativamente alle condizioni dell'una e dell'altra concessione, uguale essendo la misura e l'indole della garanzia, non molto lontano l'uno dall'altro l'importare della sovvenzione, non molto dissimili i patti secondari relativi a questa concessione, mi pare che le due sostanzialissime differenze sieno in quello che si riscontra in quest'articolo 7, ed in ciò che concerne

la cessione del tronco di strada ferrata da Voghera a Piacenza.

Restringendo ora il mio dire a questa che, agli occhi miei almeno, è la più sostanziale di tutte le differenze fra le due convenzioni, io esporrò brevemente alla Camera i motivi per i quali, con mio grande rammarico, non ho potuto vedere di buon occhio questa convenzione principalissimamente a motivo di quest'articolo. Dico con mio grande dispiacere, imperocchè o signori, una volta che il Ministero aveva creduto di divenire ad una concessione, una volta che egli aveva creduto di abbandonare il progetto ch'al momento nel quale io mi ritirava dal Ministero, era già preparato per essere appunto in quei giorni presentato all'esame del Parlamento, una volta che, a quanto ieri disse il signor ministro, non gli si presentavano altri offerenti, credo che il Ministero facesse opera savia, nell'accogliere con una certa preferenza le offerte che gli venivano dal primo capitalista d'Europa, dall'uomo il quale ci aveva potentemente aiutati in occasione dell'imprestito, ed in altre occasioni nelle quali il Governo italiano ha ricorso con soddisfazione a quel potente capitalista. Quando si tratta delle strade ferrate meridionali, egli è indubitato, signori, che la prima condizione che il Governo doveva ricercare principalmente dopo l'esempio che aveva avuto nel decorso anno, quella era d'assicurarne ad ogni costo l'esecuzione.

L'anno passato, io desiderava ardentemente che il barone Rothschild si associasse alle combinazioni ch'io dovevo per necessità degli impegni contratti antecedentemente da altri, presentare al Parlamento, e probabilmente il signor ministro dei lavori pubblici avrà trovato nel Ministero delle pratiche all'uopo iniziate. Disgraziatamente, legato come io era dalle convenzioni fatte dal Governo costituzionale di Francesco II e quindi dalla convenzione stipulata nel 3 febbraio 1861 dall'illustre conte di Cavour, non poteva a meno, come ebbi l'onore di dirlo in quest'aula, di limitare la mia azione a migliorare per quanto era possibile le condizioni di quel contratto che trovai già concluso.

Quando poi, per assicurare la incerta esecuzione di quel contratto, mercè il concorso dei più potenti capitalisti, si vollero imporre delle condizioni più gravose per lo Stato, io credetti doverle rigettare. E siccome era stato compreso dell'importanza dell'obbiezione, che nell'anno passato fu fatta in questo Parlamento a quasi tutte le proposte di concessioni di strade ferrate, intorno a ciò che si facessero le concessioni senza avere gli elementi sufficienti per determinare il capitale occorrente alla costruzione delle ferrovie cui si riferivano, così appena fui libero (e disgraziatamente prima non lo era, perchè per tutte le ferrovie trovai il terreno già preoccupato da precedenti concessioni, che solo ho potuto modificare), appena fui libero, decisi di attivare i lavori per conto del Governo; con l'animo, appena compiuti gli studi, di spingerli sino ad attivare sollecitamente due o trecento chilometri di ferrovie; per fare in modo che più non esistesse un'incognita circa alle

condizioni delle provincie napoletane. Imperocchè io ho dovuto convincermi che si erano grandemente esagerate in male le condizioni di quelle provincie e che esse erano assai meno sfavorevoli di quello che si credesse alla costruzione di strade ferrate.

E qui pregherei la Camera a permettermi poche parole per rettificare un'asserzione che mi parve sfuggita all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale diceva che il mio progetto consisteva nell'emissione di 600 milioni di obbligazioni.

Questo progetto esisteva infatti, giacchè a 600 milioni circa ascendeva l'onere che il Parlamento ha imposto l'anno scorso alle finanze per la costruzione di tutte le strade ferrate decretate, non concesse all'industria privata, cioè le ferrovie di cui oggi parliamo, le calabro-sicule, le liguri, quella da San Severino ad Avellino e quella da Susa a Bardonnèche.

Vi era dunque un progetto di un prestito speciale per tutte queste strade ferrate. Ma accanto a questo progetto tutto finanziario, ve n'era un altro, del quale mi sembra che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia parlato piuttosto come di una possibilità, che come di un progetto già formulato; e questo progetto era quello che ho veduto con molta soddisfazione adottato dalla Commissione in una sua prima proposizione, cioè quello di formare un capitolato normale, in conformità del quale il Governo sarebbe stato autorizzato a concedere queste strade ferrate; e fino a che questa concessione non avesse effetto, sarebbe stato intanto autorizzato ad emettere un certo numero di obbligazioni che sarebbero state come un'anticipazione di quelle che la società sarebbe poi autorizzata ad emettere, per guisa che di queste obbligazioni, che avrebbero formato una parte del debito della futura società, la società stessa avrebbe dovuto assumere l'onere di fare il rimborso in capitale e di pagare gli interessi.

Con questo io intendeva di aspettare tranquillamente le varie proposizioni che mi fossero fatte, delle quali già ne aveva diverse, e fra le altre quella che poi il Ministero attuale ha accettato; dico questo quanto alle persone, perchè quanto alle condizioni non si era ancora abbastanza inoltrati nelle trattative per poterle precisare.

Allora pertanto io mi proponeva di dare questa concessione quando già fossero attivati, il più presto che fosse stato possibile, circa 300 chilometri di strada ferrata.

Si trattava coi signori Rothschild e Talabot questa concessione delle strade ferrate meridionali, e si trattava pure con essi per la strada ferrata da Pavia a Voghera e per quella da Pavia a Brescia, che ora formano parte di questa convenzione.

Debbo dire però che finchè io rimasi al Ministero (non essendo le trattative abbastanza iniziate, non parmi che questo debba far meraviglia), non fu mai fatta parola dell'idea di fusione tra le due società.

Dirò di più, che non mi fu neppure fatta parola dell'idea di separazione dalla rete austriaca; intorno alla

quale io debbo dire esser verissimo che, quando nel 1860 ebbi l'onore di esser relatore della Commissione, io scrissi effettivamente quelle parole che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi fece ieri l'onore di ricordare all'attenzione della Camera; ma debbo dichiarare che quella relazione fu fatta in un giorno, credo anzi in poche ore, ed ha dovuto esser fatta in sì breve tempo perchè allora eravamo in una condizione identica e quella nella quale oggi ci troviamo; il caldo ci incalzava e ci facevano grande premura perchè la legge fosse sollecitamente votata, come lo fu infatti l'ultimo giorno della riunione del Parlamento in quell'anno. Di poi, avendo preso maggiore cognizione di quell'impresa, debbo dire che, tutte le volte che udii parlare di separazione, cercai di mandare le cose in lungo, giacchè, tanto per i migliori studi che io ebbi l'occasione di fare, quanto per alcuni nuovi fatti che erano accaduti nelle strade che formano argomento di quella vasta concessione, credei conveniente che per parte del Governo italiano si ritardasse per quanto era possibile questa separazione.

Quanto poi alla fusione, io debbo ripetere, che questo è per me il principale argomento, pel quale, fino da quando ho avuta cognizione di questa convenzione, non credei di potervi dare il mio voto favorevole.

Rimosso questo, per altro, io credo che vi sieno molte cose pregevoli; senza approvarla in tutte le sue parti intendo come il ministro siasi potuto indurre a consentirla, principalmente pel motivo della sicurezza di avere queste strade.

Ristringendomi ora alla fusione, dirò che due sono i motivi per quali non potrei acconsentire alla medesima. Prima di tutto io osservo che, quando si tratta di società anonime, conviene che il Governo, nell'autorizzare la creazione di questi enti potentissimi, misuri bene i limiti e l'indirizzo dell'azione che essi sono chiamati ad esercitare, e le influenze che questi possono avere sulla vita politica, commerciale ed industriale del paese.

Quando un individuo come cittadino, col suo ingegno, colla sua fortuna, colla sua attività, s'innalza talmente al disopra degli altri da esercitare un'influenza eccessiva, e quindi incomoda e pericolosa, io credo che non vi sia altro che cercare di trarne profitto in quanto tutti quei mezzi che egli ha possono giovare alla società, controbilanciarlo coll'esercizio di un'attività individuale o collettiva, in quanto possa per avventura la eccessiva sua potenza riuscire dannosa alla società. Ma quando si tratta di creare un ente, una persona artificiale, qual è la società anonima, nella quale si tratta di associazione di capitali, si tratta che i soci non hanno altra responsabilità che quella che può condurli alla perdita del capitale che vi hanno impiegato, ma nessuna responsabilità collettiva, quando limitata è anche la responsabilità dei loro amministratori; io credo, o signori, che il Governo debba accuratamente vigilare alle condizioni nelle quali queste società sorgono, esaminare la sfera nella quale intendono esercitare la loro attività, e

tanto più poi quando si tratta di intraprese di strade ferrate; imperocchè in questo non solamente vi è la considerazione della società anonima, ma vi ha altresì la considerazione che sorge da una condizione indispensabile per l'attivazione di queste grandi intraprese del monopolio, senza del quale evidentemente non possono esistere grandi imprese di strade ferrate.

Ora, quando si è in presenza di queste due potenze, società anonima che raccoglie grandi capitali, e monopolio, io credo che il Governo debba con molta ponderazione procedere, perchè questo nuovo ente artificiale che crea possa non riuscire dannoso all'insieme dell'attività commerciale ed industriale e politica del paese.

Di qui la necessità di esaminare se la fusione della società, che ora si tratta di istituire colla società delle ferrovie lombarde, possa riuscire utile o dannosa al paese.

Prima di tutto osserverò che, se è vero che le grandi associazioni di capitali, che il riunire in una sola impresa considerevoli estensioni di strade ferrate riesce molto più utile di quello che i frazionamenti a cui da principio si erano appigliati i Governi, io credò però, o signori, che vi ha un limite a queste agglomerazioni.

In ciò accade come della centralizzazione. Quando voi avete talmente allargata la sfera entro la quale si esercita l'attività di queste società anonime, io credo che nel fatto diminuisce di tanto la responsabilità effettiva e quindi l'attività di quelli che stanno a capo di queste imprese.

Imperocchè non potendo a tutta questa immensa mole di affari svolti su una sì grande estensione di paesi, con una infinita varietà di circostanze bastare l'azione dell'amministrazione superiore, conviene formare dei sub-agenti non più animati dal grande interesse per il buon andamento dell'impresa, come avviene degli amministratori scelti il più delle volte fra i più forti azionisti.

Quindi io credo che l'esagerazione di queste intraprese, piuttosto che utile, riesca dannosa al buon andamento delle imprese medesime.

Ma v'ha di più.

In questo caso noi avremmo riunite in una sola due intraprese le quali non hanno tra loro nessuna relazione diretta e necessaria.

La rete delle strade lombarde e dell'Italia centrale si ferma a Bologna, in quanto concerne la direzione verso l'Adriatico; prosegue fino a Pistoia, in quanto continua la sua direzione verso il centro della Penisola e verso il mar Tirreno. Ricomincierebbe poi questa società ad esercitare la sua azione ad Ancona, e continuerebbe fino alla rete inferiore della Penisola.

Tra mezzo queste due reti, fra loro intieramente separate, rimangono delle linee appartenenti ad altre società: la linea da Bologna ad Ancona, che appartiene alla società delle strade romane, e le linee toscane, divise in tre società: società delle livornesi, società delle centrali toscane, da Empoli fino ad Orte, e quindi da

capo la società delle strade romane, e società maremmana lungo il litorale del Mediterraneo.

Ora, io consento pienamente in quello che diceva ieri il signor ministro dei lavori pubblici, in quanto concerne la convenienza di riunire in una sola intrapresa le strade della valle del Po con quelle della costiera bagnata dall'Adriatico, in un'altra quelle lungo il Tirreno, ed in una terza quella che deve solcare il centro della Penisola da Bologna per Pistoia sino ad Orte, e quindi per Rieti andare al lago Fucino, e di là verso Capua insino a Napoli.

Io consento in genere in questa sua idea; ma, preoccupato come sono dell'indole delle società anonime e dell'indole delle imprese basate sul monopolio, io credo che nell'attuare queste idee debba procedere con molta prudenza ed intelligenza il Governo; ed anche in questo l'onorevole ministro dei lavori pubblici espresse idee pienamente conformi alle mie: ma dunque, mi si domanderà, in che noi ci separiamo?

Premesso esser questa una discussione tutta di affari nella quale, quanto a me, non intendo portare nessuno spirito di altra natura, dirò che noi ci separiamo in quanto concerne il momento in cui il Governo deve esercitare questa sua influenza salutare.

Io credo che il Governo possa molto agevolmente esercitare questa sua azione quando esso dà vita a questo corpo morale, egli può benissimo allora dire come oggi noi diciamo: signori, noi vi diamo questa e quest'altra concessione; ma noi v'imponiamo questa e quest'altra cautela; altrimenti, quando le condizioni non siano poste nell'atto costitutivo della società, vi saranno sempre molte difficoltà a porle in un altro momento.

Questo è il punto dove mi duole di non trovarmi d'accordo coll'onorevole ministro dei lavori pubblici, imperocchè voi avreste dinanzi una società, la quale avrebbe nell'Italia meridionale 1200 chilometri di strada ferrata, la quale avrebbe nell'istesso tempo nell'Italia settentrionale più che altrettanti chilometri di strade ferrate; in tutto presso che 3000, o almeno 2500, di strada ferrata in esercizio.

Questa società sarebbe evidentemente la più colossale di tutte le società esistenti in Italia, la più colossale anche di quelle che potrebbero venire più tardi, secondo la rete finora decretata; questa società, per quanto fosse separata da quelle delle altre strade ferrate, oggi, unite alla rete lombarda, è innegabile che, almeno nei primi momenti, avrebbe fra principali suoi interessati degli uomini che, e nell'una e nell'altra rete, avrebbero degli'interessi grandissimi.

Questo non è il maggiore dei miei timori, ma debbo però accennare alla possibilità che per avventura gli uomini più influenti in questa amministrazione possano qualche volta trovare maggior interesse a favorire il commercio di Trieste, in quanto concerne le nostre relazioni col rimanente d'Europa, a detrimento dei nostri porti dell'Adriatico e del Mediterraneo.

Del resto accenno a questo timore, che, ripeto, non è il più grande per me, poichè ho fiducia nella mobilità

del capitale rappresentato da azioni di società anonime; ma quando si tratta delle relazioni di questa colle altre società testè ricordate, allora io credo che possa per avventura riescire molto difficile al Governo in un determinato momento di agire con quell'intiera libertà, con quella ponderazione, con quell'intelligenza, con quell'attività colla quale noi potremmo agire oggi, se oggi ci trovassimo in condizioni convenienti per rimaneggiare tutte le concessioni di strade ferrate italiane, per dividerle in quei gruppi nei quali debbono essere un giorno probabilmente divise.

In questo singolarmente io sono diviso dal signor ministro; in quanto egli crede all'efficacia dell'azione futura del Governo, laddove io credo che allora ciò sarà molto difficile, imperocchè appunto per quella natura della società anonima, per la quale ognuno è responsabile soltanto dei capitali che vi ha impiegati, tutti noi sappiamo come le adunanze generali ben soventi sieno in quelle società regolate, e quasi direi tiranneggiate da pochi individui possessori anche momentanei dei titoli maggiori di quelle società, ai quali torna conto fare una perdita passeggera sopra titoli di società minori, per poter guadagnare maggiormente sul maggior numero di quelle che posseggono in società maggiori. Che la Camera mi permetta di dirle a questo proposito: *nourri dans le sérail, j'en connais les détours*; imperciocchè io stesso ho dovuto per debito di ufficio esercitare, per quanto al mio ufficio spettava, questo genere di influenza su altre società appunto per riuscire a combinazioni che ebbi la fortuna di vedere concluse con soddisfazione generale degl'interessati e del paese. Io credo adunque che con questo mezzo, e con quello efficacissimo delle tariffe, con quello non meno efficace delle relazioni di servizio e con altri parecchi, si possa benissimo, specialmente quando si hanno a fronte diverse piccole società tra loro rivali, arrivare ad assorbirle tutte le une dopo le altre, servendosi delle une contro le altre; e ciò senza che l'azione governativa possa efficacemente impedirlo quando sia nella natura delle cose.

Voi sapete, o signori, come vi sieno tariffe proprie alle varie intraprese di strade ferrate, e vi sieno delle tariffe miste; voi sapete che vi è il servizio misto dei veicoli, degl'impiegati, delle stazioni, di altri locali; e poi tutto quel servizio che riguarda la comodità e la celerità dei trasporti sì delle merci che dei viaggiatori; cose tutte le quali, maneggiate da una grande società di fronte a più piccole, non possono a meno di esercitare sull'esistenza di queste un'influenza dannosa a beneficio di quella.

Non mi estenderò in particolari, giacchè credo che la Camera abbia abbastanza inteso come facile sarebbe, per esempio, di condurre l'esercizio della ferrovia da Bologna ad Ancona, o di quelle toscane in modo da vedere una di queste società intisichire per prima, e poi, una volta intisichita, comprarne i titoli a basso prezzo e con questi esercitare una influenza sulle adunanze generali a danno della sua stessa esistenza.

Per questi motivi, o signori, io credo che non venga la fusione tra la società delle strade ferrate lombarde e quella delle strade ferrate dell'Italia meridionale, e credo che sarebbe vano lo sperare che l'azione del Governo potesse nell'avvenire portare efficace rimedio ai pericoli testè accennati, e vedrei con molto piacere che al Governo in questa od altra circostanza riuscisse di fare delle fusioni in Italia, per guisa di ripartire la nostra rete ferroviaria in tre gruppi o più di grandi imprese, che le esercitassero in modo da riuscire veramente utili al paese. Ma in questo momento io credo che noi ci esporremmo a veder fatta questa fusione in un modo assai pericoloso per gl'interessati nelle intraprese di strade ferrate italiane, ci esporremmo a vederla fatta da una società tanto potente che ben potrebbe esser costretto il Governo, per altre considerazioni di pubblico interesse, ad astenersi dall'essere così rigoroso, come per considerazioni intrinseche a questo genere d'affari il Governo stesso potrebbe desiderare di dimostrarsi.

Infine, o signori, io credo che questa società, la quale abbracciasse oggi le strade ferrate dell'Italia settentrionale e meridionale, si troverebbe perciò posta in condizioni tali da assorbire le altre strade ferrate italiane, anche contro la volontà del Governo; imperocchè, lo dico schiettamente, vi sono di quei momenti nei quali le masse d'interessi privati fanno tale pressione, sono tali e tanti che anche il più prudente uomo di Stato si trovi ridotto a scegliere fra due mali il minore: e tante volte potrebbe darsi che il male di *acconsentire* paresse preferibile a quello di *negare*.

Ora, o signori, che cosa accadrebbe se noi avessimo così esposto il Governo a dover acconsentire alla riunione di tutte o di molte delle strade ferrate italiane, e senza un concetto prestabilito dovressi vederle riunite nella mano d'una sola potente società? L'influenza che questa sola potente società, e società anonima (ricordatelo bene), aver potrebbe sulle condizioni politiche ed economiche dell'Italia sarebbe incalcolabile, potendo essa sviare il commercio e il traffico a seconda del maneggio non solo delle tariffe, ma altresì di tutti gli altri mezzi che le darebbe l'esercizio, e credo che convenga per tempo aprir gli occhi sui danni che potrebbero risultarne nell'interesse commerciale ed economico del nostro paese, colla creazione di quei movimenti artificiali, che per l'applicazione dei principii che abbiamo sempre professati intendiamo evitare.

Con questo, o signori, io ho dichiarato il principale motivo per il quale non potrei consentire alla convenzione Rothschild in quanto concerne l'articolo 7 quale è stato formulato.

Io ripeto, o signori, che, per quanto applaudisca di gran cuore ai generosi sforzi che l'onorevole mio amico conte Bastogi ha fatto, nello intendimento di riunire dei capitalisti italiani in una potente associazione, a questo suo atto principalmente applaudisco, perchè si tratta di un primo esempio di grande associazione di forze italiane, intesa a dare vita ad una grande impresa

nazionale, perchè per quel che riguarda al capitale ed alla provenienza del medesimo, le mie opinioni sono abbastanza conosciute dalla Camera, e le ho altre volte abbastanza espresse, perchè voi non vi aspettiate, o signori, che altro motivo io aggiunga a questi che ho testè accennati per dare la preferenza alla convenzione Bastogi.

Nel che fare, o signori, io vorrei che fosse ben precisato, come si tratti unicamente d'un affare che preferiamo al seguito d'un esame del tutto spassionato; facendo ogni più completa astrazione dal Governo proponente, dai nomi del barone Rothschild, del signor Talabot, del conte Bastogi; ed anzi concludo ripetendo che, se un dispiacere provo in quest'occasione, è quello appunto che le ragioni testè esposte alla Camera m'inducono a non accettare una convenzione, la quale, per ciò che concerne la solidità e la rispettabilità dei nomi dei contraenti, è, a parer mio, un argomento di lode pel Governo che l'ha proposta.

PRESIDENTE. Il deputato Castellano ha la parola.

CASTELLANO. L'onorevole Peruzzi essendo entrato nel merito della discussione, coll'annunziare il pensiero che lo predomina, e lo induce a preferire l'offerta Bastogi al contratto presentato dal Ministero, crederei di non adempiere al mio debito se non presentassi alla Camera le difficoltà che pugnano nell'animo mio, in senso contrario, e sotto un altro punto di vista.

Io domando che agli onorevoli miei colleghi, molto meglio ammaestrati di me, piaccia dare soddisfacenti dilucidazioni sui dubbi che vado ad esporre, perchè io possa con piena e tranquilla coscienza dare un voto che oggi mi si strapperebbe dal cuore, ma a cui si oppone la mente.

Le difficoltà che mi si affacciano al pensiero sono le seguenti.

È di somma importanza, si dice, che il capitale occorrente all'intrapresa sia italiano. Quindi bisogna preferire il capitale italiano al capitale straniero.

Ma se io mi arrestassi a questa prima proposizione, in essa non troverei altro che la consacrazione di un grande errore economico; il capitale è cosmopolita, il capitale non appartiene esclusivamente a nessuna nazione.

NISCO. Domando la parola.

RICCIARDI. Domando la parola.

CASTELLANO. Un onorevole nostro collega scrisse e diede alle stampe un opuscolo nel quale si enunciava una proposizione molto giusta, cioè che in affari della natura di quello di cui trattasi non sono i Rothschild, nè i Talabot, nè altri qualsiasi che vengano a portarne il capitale; il capitale lo forma il pubblico, sicchè l'unica questione sta nel vedere in chi il pubblico suole riporre a preferenza la sua fiducia, subito che questa s'ispira e non s'impone.

E, prima di tutto, quando io sento parlare della preferenza che vorrebbe darsi alla formazione di una società nazionale su di un'altra che, ci si dice, sarebbe straniera, io comincio dal domandare a me stesso: ma

la società, che i signori Rothschild e Talabot domandano di esser facoltati o costituire, potrà forse dirsi società non nazionale, ovvero straniera?

Io credo che nella risposta affermativa si conterrebbe un altro grandissimo errore, poichè si verrebbero a confondere i concessionari colla società che devono costituire in sostituzione degli obblighi da loro personalmente assunti sino alla costituzione della medesima; e lo dimostro.

Il contratto stipulato dal Ministero dice espressamente che la società la quale sarà costituita per esercitare questa concessione, oltre alla compartecipazione in essa obbligatoriamente riservata in determinata proporzione a' sottoscrittori italiani, qualora vogliano concorrervi, avrà sede nella capitale del regno, e che l'adunanza generale degli azionisti ivi sarà tenuta.

Ma che altro si può richiedere ad un ente morale per ritenerlo efficacemente naturalizzato, oltre al domicilio stabilito dalla legge, e fissato nella capitale del regno? Che altro potrebbe richiedersi quando la base dell'amministrazione tra noi verrebbe così ad impiantarsene, ed essa qui si verrebbe ad esercitare, e quando su questa base verrebbe a costituirsi lo sviluppo corrispondente di quelle influenze che sarebbero moderate dall'impero delle nostre leggi, cui per questa sola circostanza resterebbero soggette?

Sicchè il prestigio che si mette innanzi, di essere preferibile una società nazionale, si dilegua come sofisma più appariscente che solido. E che sia così lo dice pure il modo come sogliono costituirsi le amministrazioni delle società anonime. È una verità scolpita in tutti gli statuti che ad amministratori, nel momento delle prime sottoscrizioni, siano ordinariamente designati gli azionisti più interessati; ma essi alla loro volta cedono il posto a quelli che l'adunanza generale degli azionisti designa a formare il Consiglio d'amministrazione ogniqualvolta sia il caso di doverlo rinnovare.

Se dunque è un errore il venirci a parlare di capitale nazionale per arrivare a stabilire una distinzione tra esso ed il capitale straniero; se il capitale è cosmopolita; se non potreste in nessun modo restringere la sua indispensabile naturalizzazione, a meno che non si volesse dare l'ostracismo al denaro straniero impedendogli di venire a fecondare le nostre intraprese e ad aumentare le nostre risorse; se molto meno tutto questo sarebbe, non dico possibile, ma neppure concepibile quando per avventura quella che sento chiamare col nome di società nazionale, venisse essa stessa a fare appello a' capitali degli stranieri; domando io, se nulla potendo di tutto ciò, vi credereste mai facoltati ad interdire ai possessori delle azioni, i quali si facessero rappresentare, o venissero essi stessi alla adunanza generale, di concorrere col loro voto alla scelta degli amministratori? Bene adunque si può ritenere di essere un'illusione il credere che nell'un modo, piuttosto che nell'altro, si arriverà ad avere una società rappresentata da nazionali.

E se pur li volesse, non direi che offendereste le più

ovvie teoriche dell'economia, ma direi che cadreste in un errore non meno funesto del perfido sistema con cui si distinse in questo proposito il dispotismo borbonico, e che non sarà certo rinnovato dal Parlamento italiano; cadreste insomma involontariamente in quel laccio che i Borboni tesero a questa specie d'industria, col rendere sempre impossibile l'esecuzione dei grandi lavori di ferrovie nelle provincie meridionali, non già col negarne le concessioni che loro ne eran domandate, ma col neutralizzarne indirettamente la portata, proibendo che i capitalisti stranieri potessero entrare a prender posto nella loro amministrazione.

Se dunque sotto un regime di libertà non potrete impedire che chi trovisi interessato in una ferrovia possa entrare a far parte della sua amministrazione, solo perchè straniero, sicchè cogli'interessi della medesima gli rimanga vietato di amministrare i suoi propri interessi, è da conchiudersene che questa sola impossibilità basti a neutralizzare le illusioni vagheggiate in quanto ad una società nazionale, come atta ad assicurare che la rappresentanza ne sarà di conseguenza anch'essa nazionale.

Circoscritta in tal modo la disputa, a che cosa riducesi? Riducesi soltanto a sapere chi saranno i concessionari, se saranno nazionali o stranieri, se insomma coloro che debbono ritrarre un premio nella primitiva emissione delle azioni e godere delle provvisioni e delle utilità che offre la conclusione dei contratti destinati a provvedere alla costruzione debbano essere nazionali, o se invece possano indifferentemente essere anche stranieri.

Ridotta a questi termini la questione, domando, o signori, alla vostra fredda imparzialità, se, mettendo in paragone le due offerte, voi possiate dirvi più sicuri che l'un concessionario, meglio che gli altri, possa compiere il mandato di costituire la società che deve esercitare la concessione.

Mi attengo all'elenco delle offerte presentate dall'onorevole Bastogi. Non istarò a dire che, se vi fosse bisogno di una prova delle difficoltà che io dubito s'incontreranno per formare esclusivamente in Italia il capitale necessario per questa grandiosa impresa, si avrebbe appunto nella circostanza che si è dovuto ricorrere a 90 sottoscrittore per riunire un capitale di 100 milioni, pel quale altrove si sarebbero trovati due o tre, o poco più individui capaci di per loro soli a coprirlo.

Non insisterò nel farvi quest'osservazione, ma dirò che per completare le linee dovendosi procurare gli altri due terzi del capitale mercè l'emissione di obbligazioni, il quesito che noi dobbiamo esaminare è questo: si troveranno da emettere in Italia gli altri 200 milioni in obbligazioni?

Io non voglio rispondere assolutamente di no; ma se anche si trovassero sarà più conveniente, esaminando la questione sotto l'aspetto economico e politico, sarà più conveniente cercare i capitali necessari in Italia o all'estero?

Io osservo, che se per avventura voleste che siano

impiegati 300 milioni da nazionali in quest'intrapresa, verrà di altrettanto a restarne diminuita la concorrenza che pur troppo, nell'interesse della pubblica finanza, dovremmo favorire dei nazionali, nell'acquisto dei beni demaniali; ne verranno parimenti a soffrire l'agricoltura, e l'industria, e il commercio, e lo svolgimento della nostra marina, che certamente abbisognano del concorso anche più attivo ed efficace da parte degli Italiani, poichè l'abbandonare agli stranieri queste nostre sorgenti di ricchezza, o farne dipendere l'incremento dagli aiuti che dovremmo mercare dai medesimi, sarebbe più pericoloso ancora della temuta loro influenza nelle ferrovie.

Ma se in Italia sarebbe più conveniente, sotto il rapporto economico, di attirare il concorso dei capitali stranieri ad impinguare le nostre risorse, se così l'impiego dei medesimi contribuirebbe a produrre l'aumento dei nostri valori, e farebbe progredire il nostro sviluppo economico, credo altresì che sotto il rapporto politico, impegnando i capitalisti stranieri ad impiegare presso di noi il loro danaro, li interesseremo alle nostre sorti ed al sostegno del nostro credito; sicchè faremmo opera non certamente utile a respingere il concorso dei capitalisti stranieri.

Ed a voler poi esaminare l'ipotesi che in Italia non si trovassero forse disponibili i capitali occorrenti alla costruzione di queste linee, a chi mai dovrebbe in tal caso ricorrere il concessionario o la società, che ad esso verrebbe a sostituirsi, per completare questo capitale; dove andrebbe insomma a tentare il collocamento delle obbligazioni necessarie ad emettersi?

Andrebbe forse sul mercato inglese?

Signori, io non ho bisogno di dimostrarvi con troppe parole che quello è un mercato nel quale non si fa che comperare per rivendere, e che ciò avviene soltanto nei momenti in cui non è molto facile trovare sul mercato stesso opportuno impiego a' capitali che ivi restino disponibili, i quali non sono troppo soliti a versarsi in un collocamento duraturo in obbligazioni straniere; ne è prova il corso dei consolidati inglesi, che toccano sempre una misura più elevata di tutti gli altri fondi pubblici, appunto perchè gl'Inglese impiegano di preferenza il proprio denaro in fondi inglesi.

Ma si andrà in Francia? Ebbene, signori, in Francia le difficoltà a cui l'emissione delle nostre obbligazioni si troverà esposta saranno anche più gravi, perchè di una doppia maniera: la prima, quella di sapere se questi valori saranno quotati alla Borsa, dubbio che ben conoscete non essere stato ancora risoluto; e la seconda difficoltà sarà che quando i nostri titoli fossero per avventura quotati alla Borsa di Parigi non potrebbero sottrarvisi alle contrarietà che contro la loro negoziazione susciterebbero certamente quegli altri speculatori i quali fossero interessati a far fallire l'intrapresa, perchè essi vorrebbero averla a preferenza.

Nè qui torna inopportuno il soggiungere che questa lotta portandosi sopra tutto contro le obbligazioni diventerebbe anche più pernicioso se arrivasse a farne in-

vilire il prezzo; poichè questa specie di valori guarentiti dallo Stato costituendo una seria concorrenza alla rendita pubblica, dal ribasso di quelli conseguirebbe il corrispondente ribasso anche nei corsi di questa con sommo detrimento del credito dello Stato.

Tutti questi timori acquisterebbero maggior serietà in qualche momento di crisi politiche; sicchè è prudente scongiurare questi pericoli col mettere i valori di cui trattasi nelle mani di chi ci si presenta come più capace di sostenerli. E la società rappresentata dai signori de Rothschild e Talabot, come diceva l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ha saputo coi mezzi proprii non solo provvedere ad ingenti spese di costruzione anche durante l'ultima guerra, ma ha saputo portare le sue obbligazioni ad un prezzo così alto da superare quello dell'emissione di un premio così vistoso per quanto è vistoso il ribasso che un'altra società ha dovuto sopportare sui proprii valori, tuttochè avesse ottenuto dallo Stato una guarentigia di 20 mila lire di reddito netto chilometrico, d'onde quella degli interessi per le obbligazioni.

Una terza società, che si presentasse nuova alla negoziazione di questa medesima specie di valori, senza neppure essere accreditata dalla opinione della specialità e del tatto particolare che si richiede in questo genere d'affari, questa società si troverebbe esposta ad una concorrenza ancor più pernicioso; e se ne derivasse un grave scapito nel prezzo delle obbligazioni e delle azioni, ne avverrebbe che quando dovessimo trovarci nella necessità di concludere un prestito (eventualità, o signori, che non credo essere molto lontana) ci troveremmo esposti a dover necessariamente subire le conseguenze del correlativo discapito della nostra rendita pubblica, e ad essere costretti di procurarci disgraziatamente a ben caro prezzo i mezzi pur troppo occorrenti a far fronte alle necessità dello Stato.

Io, torno a ripeterlo, amo che i miei onorevoli colleghi, più illuminati di me, rispondano a queste obiezioni, perchè in presenza delle stesse, io credo che il nostro esame non possa mai essere spassionato, spregiudicato abbastanza, nel cercare di stabilire quale delle due offerte raccolga maggiori probabilità di successo. E sotto questo aspetto io prego la Camera di volermi accordare soltanto pochi altri momenti della sua benevola attenzione, perchè io possa esporre come sono altresì preoccupato dell'importanza politica che assume la quistione.

Sì, o signori, la quistione delle ferrovie napoletane è una quistione politica della più alta importanza; invano, quando l'onorevole ministro dei lavori pubblici formulava questo concetto, io sentiva rispondere che i Napoletani non si sarebbero separati dal resto dell'Italia se non avessero avute le ferrovie.

Ripeto anch'io la stessa dichiarazione; i Napoletani non si separeranno dal resto d'Italia, se non avranno, e presto, le ferrovie: troppe sono le mostre che hanno date della loro nobile abnegazione, dell'incrollabile attaccamento alla causa dell'unità italiana, perchè qua-

lunque altra prova non possa essere affrontata con coraggio da quelle provincie.

Ma sarà per questo men vero che, se le ferrovie presto non siano compiute, si avrà a lamentare più a lungo nelle provincie napoletane, diciamolo francamente, la mancanza di Governo non solo, ma anche di tutti quei vantaggi, i quali finora non hanno costituito che la speranza, troppo a lungo protratta, che abbiano a diventare finalmente una volta il corollario della nostra unità?

Io credo di sì; poichè, se le ferrovie saranno presto compiute, ne otterremo che l'azione governativa nelle provincie napoletane procederà più spedita, e quella militare potrà spiegarsi in un modo più pronto ed efficace per distruggere le infauste reliquie, dirò anzi, per ischiantare le radici del brigantaggio, da cui quelle provincie sono tuttavia travagliate.

Se le ferrovie andranno presto in attività, è indubitato che, nelle provincie stesse accrescendosi le risorse materiali, la ricchezza pubblica ne verrà ad essere meglio equilibrata in tutto il regno; imperciocchè quei prodotti che adesso sono depreziati in quelle provincie per mancanza dei mezzi di comunicazione, atti a farli pervenire sui mercati di consumo, potranno sostenere la concorrenza di quelli che su di essi realizzano un prezzo più alto per la facilità di comunicazioni, che loro permette di arrivarvi con spesa minore.

Se dunque la necessità della costruzione pronta e sollecita delle ferrovie è tale che fa risolvere un problema politico, domando io: commetteremo noi la risoluzione di questo problema ad un esperimento di cui non potremmo recisamente affermare il risultato? Ne commetteremo la risoluzione ad un esperimento che non abbiamo voluto ammettere quando si è trattato di una impresa di molto minore importanza, vale a dire lo stabilimento delle comunicazioni postali da Ancona ad Alessandria? Allora si è voluto assicurare il contratto, preferendo lo stesso a tutte le possibilità di miglioramenti futuri che avessero potuto sorgere in concorrenza, appunto per non differire nè mettere in forse i vantaggi che si sperano dall'attuazione di quel servizio, i quali per fermo non possono equipararsi a quelli di gran lunga superiori che si attendono dalle ferrovie meridionali.

La eventualità, e fosse pure la certezza, che la costruzione di queste ferrovie possa imporci dei sacrifici, sarà certo dolorosa per le finanze dello Stato; ma questi sacrifici debbono considerarsi come una necessaria conseguenza della unificazione del debito pubblico; dapochè questa unificazione rappresenta appunto il concorso imposto alle provincie che avevano debiti minori nell'assunzione in comune di quelli delle altre che ne avevano maggiori, i quali erano stati costituiti in parte per provvedere alle loro opere pubbliche; donde il ricambio di dotarne quelle che ne mancano con sacrifici comuni.

Insomma, signori, le provincie napolitane hanno bisogno che le loro risorse presto si sviluppino. Questa,

d'altronde, sarà la base del nostro risorgimento economico e finanziario ad un tempo; imperocchè non solo essa moltiplicherà il lavoro e la produzione, ma nello stesso tempo permetterà di ricorrere all'unico mezzo che abbiamo per equilibrare i nostri bilanci, quello cioè delle nuove imposte, le quali non saranno possibili finchè l'aumento di ricchezza e di reddito non possa essere convenientemente sviluppato in quelle provincie, con mezzi della cui efficacia non resti a concepire neppure l'ombra di una dubitazione.

VALERIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il ministro per i lavori pubblici ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. L'onorevole Peruzzi avvertiva alla dimenticanza nella quale sono incorso, non avendo notato come avesse egli non solo preparato un progetto di legge per l'emissione di obbligazioni, le quali dovevano servire a procacciare allo Stato i fondi necessari per costruire le varie ferrovie, ma ben anche un progetto di concessione delle varie ferrovie progettate.

L'osservazione dell'onorevole Peruzzi è perfettamente esatta. Io ho trovato i due progetti, e non fu che una semplice dimenticanza la mia, posciachè questi due progetti che consistevano nel solo schema, senz'altro corredo, li ho comunicati da principio, cioè ai primi di marzo, all'onorevole mio collega il ministro delle finanze, e ultimamente alla Commissione nei primi giorni in cui essa ebbe a radunarsi.

Devo però nello stesso tempo dichiarare che non ho trovato nelle carte lasciate dall'onorevole mio antecessore il lavoro più importante che si riferisce ai due progetti da me indicati, cioè il capitolato normale per la concessione delle varie ferrovie dello Stato.

Dirò anche qualche breve parola sulle osservazioni che l'onorevole Peruzzi ha fatto intorno agli articoli che sono attualmente in discussione. Egli ha dichiarato che era su vari punti d'accordo con quello che io aveva avuto l'onore di dire alla Camera, ma che su altri punti era discorde da me; diceva che si separava da me nel giudicare intorno al momento in cui il Governo debbe adoperarsi, perchè questi enti morali che si chiamano *società anonime*, e di cui giustamente egli valutava l'importanza e la potenza, debbano costituirsi in Italia nel loro assetto normale.

Io ammetto gran parte delle osservazioni fatte dall'onorevole Peruzzi; credo anche io che non bisogna lasciare che le società anonime divengano talmente potenti da potere coi mezzi di cui dispongono influire sull'azione e sulla prosperità delle altre società colle quali hanno contatto; ma io ho maggior fede dell'onorevole Peruzzi nei mezzi che ha il Governo per arrivare alla soluzione pratica di questo problema.

L'onorevole Peruzzi ammetteva egli stesso che starebbero assai bene due grandi società industriali che esercitassero le ferrovie, una delle quali lungo l'Adriatico, l'altra lungo il Tirreno.

PERUZZI. E una centrale.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. E sia anche una centrale. Ma quanto alla società che dovrebbe esercitare la ferrovia lungo l'Adriatico l'onorevole Peruzzi vorrà facilmente concedermi che non è poi rigorosamente richiesta alla sua prosperità; che non è necessario ad evitare che la sua azione possa diventare più o meno nociva alle compagnie vicine che si fermi colla sua linea precisamente a Bologna o che possa spingersi più avanti nella valle del Po, per esempio, sino a Piacenza, od anche, a mio avviso, sino a Voghera.

Quello di cui forse l'onorevole Peruzzi si preoccupa è questo, che questa compagnia dovesse costituirsi nell'esercizio anche delle ferrovie che stanno sulla riva sinistra del Po, per modo che, essendo padrone delle due rive del fiume, avendo, per dir così, serrati colle sue vie tutti gli sbocchi delle Alpi, avrebbe in quel caso una influenza preponderante su tutto quanto il movimento di transito che percorrerebbe la penisola; su questo punto io non sono certo in disaccordo con lui.

Infatti io aveva notato che l'assetto definitivo non può essere creato d'improvviso, ma che concedendo la formazione di una società, come è proposto nel progetto di legge che è presentato alla Camera, questa società non ha ancora che un assetto provvisorio. Ad un assetto normale le sono necessari molti cambiamenti, e, per esempio, le è indispensabile il tronco da Ancona a Bologna; ma il Governo, per sua parte, avrebbe tenuto mano ferma, avrebbe dato opera efficace perchè la società si fosse completata, correggendo però quella parte del suo sistema di strade, il quale potrebbe nell'avvenire tornare dannoso alla economia generale delle strade ferrate in Italia.

Egli è per ciò che, quando ho parlato dell'assetto che avranno le compagnie di strade ferrate in Italia, quando saremo padroni di Roma e Venezia, io ho manifestato abbastanza chiaramente il mio pensiero come allora si dovesse ottenere ad ogni costo un assetto definitivo, e si dovesse contemperare per modo la sfera d'azione delle varie società industriali da far sì che la concorrenza a favore della consumazione e della produzione generale del paese fosse mantenuta.

Poi io confido, o signori, in un patto, se si vuole, inosservato nelle concessioni, ma di una grande importanza per regolare l'azione che lo Stato e la legislazione possono esercitare sulle compagnie.

In tutte le concessioni che il Governo va facendo, include una clausola, a mio avviso, di una grande portata, ed è questa che le società sono sottomesse all'azione della legge comune che regola le opere pubbliche.

Ora il potere legislativo ha essenzialmente un'autorità anche per modificare quella legge, e per costringere le società ad uniformarsi alle nuove modificazioni. Laddove sorgesse qualche pericolo evvi sempre l'autorità del potere legislativo, il quale, nei limiti di quelle attribuzioni che la legge contempla, può intervenire e

provvedere perchè il buon andamento e la prosperità dello Stato ne possano ricevere grave nocimento.

È poi anche riservata al Governo l'approvazione degli statuti. E qui mi si permetta un'osservazione su questo punto gravissimo.

Il Governo nello stesso statuto della società lombardo-veneta ha potuto determinare quali persone dovessero entrare a comporre il Consiglio d'amministrazione, cioè ha stabilito in che proporzione dovessero entrare i cittadini dello Stato nel Consiglio amministrativo delle ferrovie. La suprema direzione della compagnia delle strade ferrate può dunque essere composta come lo esige l'interesse dello Stato.

Ora, quando al Governo innegabilmente compete una simile autorità, quando consideriamo che il Governo in una società che ha sede nello Stato potrebbe anche più chiaramente mettere delle condizioni preservative di alcuni pericoli temuti, a me pare che questi pericoli, se non sono interamente tolti, certo rimangono grandemente diminuiti.

Del resto io non voglio insistere sopra questa questione, ammetterò anzi la gravità in grandissima parte delle osservazioni dell'onorevole Peruzzi.

Un'ultima osservazione intorno al giudizio da lui emesso sopra questa disposizione del contratto.

Io ho già avuto l'onore di dire ieri alla Camera che non furono tanto i concessionari che persistettero su questa clausola della fusione delle due società che dovevano esercitare complessivamente le linee lombarde e dell'Italia centrale, e le linee napolitane, quanto è stato il Governo. La compagnia si era presentata per ottenere la concessione in nome della società lombarda, specialmente di quelle linee che sono il complemento della rete di Lombardia e dell'Italia centrale, e non insistevano poi tanto, lo dico francamente, sulla fusione della rete napolitana colla rete di Lombardia ed a formare una società sola: fu il Governo il quale nelle trattative aveva spinto innanzi le sue esigenze fino ad imporre una multa gravissima (nientemeno che la perdita della linea di Stradella), quando alla società non fosse riuscito di fare accettare e sanzionare questa fusione.

I motivi per i quali il Governo aveva adottato quella idea li ho esposti ieri alla Camera, non è ora il caso di rinnovarne l'esposizione; fu per dirli in una parola, un sentimento, se volete, esagerato della necessità suprema in cui ci troviamo di dover provvedere col mezzo il più sicuro che trovar si possa, alla pronta esecuzione delle linee napolitane. Parve insomma al Governo che l'aver, oltre al nome del primo banchiere d'Europa, una società i cui valori sono già conosciuti e quotati favorevolmente sui mercati finanziari d'Europa fosse una maggiore, una raddoppiata garanzia onde sempre più assicurarlo che il suo scopo sarebbe infallantemente raggiunto.

La società, ripeto, non insisteva gran fatto su questo punto, ed io credo di poter dichiarare che il Ministero non sarebbe alieno dal dipartirsene, e che la stessa compagnia non ne farebbe forse una questione per la

non accettazione del contratto, giacchè il suo scopo non era se non quello di completare le linee lombardo-venete, e divenire concessionaria di una gran rete italiana.

Pertanto, se altro non mancasse per ottenere a questo contratto il favorevole voto dell'onorevole Peruzzi, che io apprezzo grandemente, se non fosse che questo cambiamento da farsi alla convenzione Rothschild e Talabot, io credo che, sebbene esso venisse nel capitolato introdotto, il Ministero non avrebbe perduto la speranza di farlo accettare, giacchè, ripeto, e nelle trattative che prima ebbero luogo, ed anche da ciò che ho potuto sentire ulteriormente non sarebbero punto alieni dal prestare la loro adesione a questa modificazione.

Del resto il Ministero, tanto su questo punto, come in tutte le altre parti della legge, non ha che uno scopo, quello di migliorarla nell'interesse dello Stato. La Camera pronunzi in questo senso il suo giudizio, e il Ministero sarà ben contento di ottemperare alla sua deliberazione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Allievi, al quale l'ha ceduta il deputato Bonghi.

ALLIEVI. Le ultime dichiarazioni del signor ministro potrebbero togliere importanza ad alcune osservazioni che io volevo aggiungere sul punto vitalissimo della convenzione Rothschild che è quello della fusione delle strade lombarde colle napolitane. Tuttavia io credo che l'argomento sia di tale importanza che una parola ancora su tale argomento la Camera me la debba permettere.

Le ragioni per cui il ministro ieri ed oggi appoggiava il concetto della fusione si riducono presso che tutte a questa che, quanto più la società è fortemente organizzata finanziariamente, tanto meglio essa potrà provvedere agli obblighi che assume ed agli interessi che più da vicino son collegati con essa. Tanto meglio quindi saranno favorite le linee della rete lombarda, tant meglio potranno essere favorite le linee della rete meridionale, quanto più forte sarà la società che ne ha assunta l'intrapresa.

Io non nego che sotto un certo punto di vista le considerazioni esposte dal signor ministro abbiano un fondo di vero; ma da un'altra parte è però anche vero che affine di rendere attivo un grande gruppo di strade ferrate, bisogna che questo gruppo risponda a degli interessi omogenei e che si trovino necessariamente i relazioni tra loro. Io vedo invece qui due grandi interessi così diversi: la rete lombarda e la napoletana, che assolutamente non hanno tra loro alcun rapporto. Or che cosa avviene? Quando vi hanno due grandi interessi affatto distinti, a cui una medesima società dev avere rivolta la mente, avviene spesso che l'uno l'altro di questi interessi vada perduto di vista e si trovi sacrificato.

Io sono convinto, senza voler entrare troppo minutamente nella materia, che nelle concessioni dei gruppi ferroviari non è la concorrenza fra le diverse linee di

si debba cercare; io credo anzi che i grandi gruppi si debbano costituire appunto per evitare i danni della concorrenza.

I gruppi ferroviari si debbono stabilire allo scopo che una medesima società avendo a provvedere ad un insieme d'interessi, si trovi portata a sviluppare su quella superficie che l'è data, per così dire, ad usufruire e fecondare, a sviluppare, dico, al massimo grado le comunicazioni e l'industria delle strade ferrate. Egli è appunto per evitare le concorrenze rovinose; egli è per impedire che le società vengano a approfondire i propri guadagni in conati infruttuosi per rovinare le imprese avversarie, che si formano i gruppi ferroviari. A questo modo i benefizi delle società possono rivolgersi invece a promuovere e creare successivamente delle linee laterali, delle linee secondarie, a moltiplicare e ad estendere la rete, a rendere più fecondo, dirò, il campo su cui la società esercita la propria azione.

Ora io prego la Camera a considerare che è necessario che ogni società, come è una persona morale unica, così abbia un interesse unico su cui concentrare la propria attenzione.

Io non ho a riprova dell'assunto mio che a citare l'esempio della stessa concessione, la quale ha congiunte le strade ferrate lombardo-venete colle altre strade meridionali dell'impero austriaco. Questa congiunzione non ha fatto altro che distrarre l'attenzione e gli studi della società dall'Italia, portandola sopra le altre provincie dell'impero.

Ora noi dobbiamo a questa, dirò, mancanza di sollecitudine, a questa mancanza di preoccupazione nell'interesse speciale del territorio italiano, se le linee della Lombardia vennero le più volte decretate senza buoni studi, senza vedute d'insieme; se vennero in alcune parti trascurate, ritardate assai più di quello che dovevano. E ne vuole un esempio il signor ministro dei lavori pubblici?

La società delle strade ferrate lombardo-venete è venuta nel mese di novembre 1861 a domandare la concessione della strada da Pavia a Voghera. Ora, chi non vede come quella era una parte importantissima della linea che doveva unire la strada da Milano a Genova? Chi non vede come ad essa dovevano essere principalmente rivolti gli sforzi della società?

Or bene, appunto perchè le cure, le sollecitudini, la attenzione era distratta, assai più tardi la proposta arrivò della strada Pavia-Voghera, quando cioè i capitali e i mezzi si ebbero a sovrabbondanza, quando l'urgenza delle circostanze più non permise dilazione, quando fu in attività la linea di Torre Berretti e si vide imminente quella di Milano-Vigevano.

Io non insisterò di più su questo punto, ma mi sento in debito di fare una dichiarazione.

Io non sono nemico dei capitali stranieri; in questo io consento coll'onorevole Castellano, che i capitali stranieri vengono a fecondare il nostro suolo, e che noi dobbiamo essere a loro riconoscenti.

Io non avverso per sistema nessuna grande influenza

finanziaria, perchè credo che le grandi influenze finanziarie, quando sieno tenute dal Governo nei debiti limiti, possono essere una grande forza in favore dello Stato; molto meno vorrò avversare la potenza finanziaria del signor Rothschild, il quale prima di tutto possiede già un grande interesse in Italia nella rete delle strade ferrate lombarde, e in secondo luogo credo che abbia reso dei grandi servizi al nostro Stato, e ne possa rendere ancora.

Vi è di più: io sono persuaso che la stessa rete delle strade ferrate lombarde non può essere abbandonata nella condizione in cui essa si trova; io sono persuaso che essa deve estendersi, deve guadagnare nelle future combinazioni a cui alludeva il signor ministro.

Noi vogliamo avere delle società forti, delle società bene organizzate, e nell'interesse stesso delle provincie di Lombardia io debbo desiderare, debbo provocare la più sollecita formazione di un grande e forte gruppo nell'Italia settentrionale, il quale fecondi e consolidi la sistemazione delle strade ferrate di Lombardia.

Queste considerazioni premesse, io non posso lasciar passare senza contraddizione la tesi dell'onorevole Castellano, il quale diceva: il capitale è cosmopolita; egli è perfettamente indifferente, se una società si costituisca sotto il patronato dell'influenza nazionale, oppure sotto il patronato dell'influenza straniera. Io, per apprezzare debitamente e confutare l'asserzione dell'onorevole Castellano, ho bisogno che la Camera mi permetta di svolgere brevissimamente quale pare a me sia stato il processo secondo il quale si è generata e si è aggrandita in Italia, ed in qualsiasi paese, quest'immensa industria che si chiama l'industria delle strade ferrate.

Dappprincipio (e lo diceva un giorno, credo, l'onorevole Peruzzi) tutto ci viene dall'estero; ci vengono i capitali, ci vengono gl'ingegneri, ci vengono i conduttori delle macchine; nessuno sa fare, si deve ricorrere agli stranieri. Ma a poco a poco il paese viene a partecipare a questi nuovi lavori. Le popolazioni cominciano ad addestrarsi prima di tutto nei lavori manuali, poi per gradi s'innalzano a lavori di maggiore importanza. I macchinisti si formano; nelle officine entrano degli operai nazionali, e questi acquistano ogni giorno una abilità maggiore. Gl'ingegneri nostri si associano agli ingegneri stranieri; si educano dei costruttori nazionali; si acquistano così gli elementi necessari, si hanno gli ordigni occorrenti per costruire l'edificio della grande industria; ma manca ancora il soffio animatore, manca la potenza finanziaria, manca il capitale, questo capitano alla cui voce obbedisce il lavoro ed accorre da tutte le parti l'intelligenza e la capacità.

Or bene, io prego la Camera a considerare, che nei venti o trent'anni che abbiamo già percorsi fino a quest'ora, noi abbiamo grandemente camminato in questa via di preparazione che ci deve condurre all'assoluta indipendenza in materia di ferrovie. Prova ne sia che noi abbiamo ora gruppi potenti di costruttori, i quali fanno le strade ferrate per conto di quei capitalisti

medesimi i quali vengono fra noi ad assumere le imprese.

Nelle stesse provincie meridionali sono costruttori italiani quelli che lavorano ora nei 300 chilometri di strade che si fanno per conto dello Stato; sono costruttori italiani quelli che hanno assunte le ferrovie calabro-sicule. Noi abbiamo dunque uno sviluppo di capacità, un corpo perfettamente organizzato di costruttori di strade ferrate.

Io mi ricordo che questo fatto era puranche avvertito dall'onorevole conte di Cavour, quando parlava della concessione delle ferrovie liguri. Egli diceva allora: noi abbiamo i costruttori, noi abbiamo tutti gli elementi del lavoro per le strade ferrate; ci mancano ancora i capitali, ma fra pochi anni avremo anche i capitali, e allora diventeremo padroni assoluti dell'industria delle strade ferrate. Il capitale ancor non l'abbiamo, egli diceva: ebbene in questo primo esperimento della concessione delle ferrovie liguri, lo Stato somministrò per una volta il capitale affinché possano riunirsi gli elementi del lavoro, riunirsi i costruttori e dedicarsi alla gestione delle grandi opere. Da quell'epoca un certo tempo è trascorso: noi siamo ora al punto in cui l'Italia può avere l'iniziativa delle sue grandi imprese industriali.

Chi potrà negare il fatto, se da tutte le parti i capitalisti maggiori dell'Italia hanno presentito essere venuto il punto, in cui collegandosi tra loro, potevano supplire alla debolezza relativa di ciascheduno, e formare un accordo così compatto da dare all'industria delle strade ferrate quell'iniziativa nazionale, quello appoggio finanziario, di cui essa ha essenzialmente bisogno?

Io non ripudio i capitali stranieri; ma pure amo assai meglio che i capitali stranieri ci vengano sotto la guarentigia dell'iniziativa nostra, della nostra capacità, della nostra solidità nelle obbligazioni che crediamo di poter assumere assai meglio che non vederli venire importati sotto il patronato, sotto la guarentigia, sotto la fede che è loro data da nomi stranieri.

L'onorevole Castellano soggiungeva: ma questi capitalisti, che si sono riuniti fra loro, non sono ancora abbastanza forti; essi non potranno tener testa alla concorrenza che sarà loro fatta; essi dovranno cedere, soccombere, perchè probabilmente i 300 milioni non li hanno; essi li dovranno negoziare alle Borse di Parigi e di Londra.

Signori, io convengo pienamente coll'onorevole Castellano che il capitale bisogna cercarlo dove si trova, che bisogna cercarlo nei grandi mercati europei. Ma io non credo che sarà a noi preclusa questa via, ed ho una doppia ragione per crederlo.

La ragione prima è questa: che quando un'impresa è assolutamente buona, quando essa porta con sé dei convenienti benefizi, quando ha per guarentigia una seria direzione finanziaria ed intellettuale, che affida i capitalisti, i capitali verranno, i capitali correranno a noi

per la ragione che quando vi è il guadagno, il capitale non manca.

Ma vi ha di più, o signori. Io credo che lo stesso fenomeno economico che ora si va a compiere rispetto all'industria delle strade ferrate si è già grandemente fatto palese rispetto al grande credito dello Stato.

Sì, lo ripeto, si tratta di uno stesso fenomeno economico. Noi abbiamo cominciato nel 1852 ad appoggiarci ad una influenza straniera esclusiva, noi abbiamo benedetto il giorno in cui Rothschild ci aperse le porte del mercato di Parigi, e l'altro in cui, mediante un prestito speciale, il prestito Hambro, abbiamo avuto aperte le porte del mercato inglese.

È stata una grande fortuna per noi che vi fosse alcuno che ci venisse allora quale tutore, quale aiutatore nei primi nostri passi ad entrare nella grande comunione dei capitali europei. Ma io credo pur anche che nelle attuali condizioni nostre, quando l'Italia abbia a fare un grande prestito, essa non abbia più bisogno di farsi assistere da questo o da quest'altro capitalista straniero.

Noi chiamiamo tutti i capitalisti dell'Europa; oramai siamo arrivati ad un periodo di emancipazione; noi facciamo invito a tutti quanti i capitali dell'Europa, e tutti quanti i capitali dell'Europa hanno imparato la strada per venire in Italia. Appoggiato a questa duplice considerazione, io non mi lascio in alcun modo intimidire dallo spauracchio della concorrenza che ci veniva mettendo innanzi l'onorevole Castellano.

L'onorevole Castellano, per dar forza alle sue ragioni fondate sugli effetti delle potenti concorrenze, citava altri fatti di altre società, le quali si disputano fra loro il campo delle borse, il campo del mercato finanziario. Egli faceva notare come vi hanno delle imprese, le quali, con guarentigie cospicue, vedono tuttavia le proprie azioni non poter mai abbastanza rilevarsi sotto la pressione di quella stessa concorrenza che è lor mossa dalla potenza finanziaria di Rothschild.

Io credo di non male appormi interpretando qual fosse l'impresa a cui l'onorevole Castellano voleva riferirsi.

Ma l'onorevole Castellano sa benissimo che la deprezzazione dei valori di quell'impresa non dipende neppure dalla concorrenza delle grandi potenze finanziarie, ma dipende invece da alcuni fatti che hanno accompagnato il nascimento di quell'impresa, che l'hanno depauperata fin dall'origine di una parte del suo capitale, e quantunque questa intrapresa ora sia risorta, ed accenni a risorgere ancor più, avendo ricostituito pressochè nella sua integrità il suo capitale sociale, tuttavia essa non può a meno che risentire ancora la pressione dei fatti anteriori che hanno sfavorevolmente influito sui primordi della sua vita.

Non creda l'onorevole Castellano che possa avvenire della società delle strade napolitane quello che è avvenuto della società delle strade ferrate romane, perchè la società delle strade ferrate romane aveva un contratto originario col suo banchiere Mirés, col quale

questi si assorbiva nientemeno che 35 milioni, più di un sesto del suo capitale, unicamente per il servizio che prestava alla società come banchiere.

Non accenno ad altre circostanze che insieme a questa furono le vere cagioni che hanno depressa nel suo nascimento quell'intrapresa importantissima; intrapresa, alla quale il Parlamento ed il Governo debbono consacrare i propri aiuti, affinché la medesima possa fiorire e fortificarsi; giacchè io credo di grandissimo nostro interesse che quella società, la quale ha nelle mani le reti che conducono da ogni parte alla nostra capitale, sia così potente, così solidamente costituita, da rispondere ai grandi bisogni di quelle comunicazioni che la debbono utilmente mettere in rapporto con tutte le altre reti di strade ferrate che la circondano.

Per tutte queste considerazioni io prego la Camera di accettare la proposta che ci viene fatta dall'onorevole Bastogi.

Ma mi permetta ancora la Camera che da ultimo io le accenni due brevi considerazioni.

L'onorevole ministro ha detto: facciamo per ora una fusione che sia interinale, che valga ad attraversare questo periodo di preparazione alla migliore costituzione delle strade ferrate, intanto che si estende e completa il complesso delle nostre linee.

Io acconsento, ma fino ad un certo punto in questa opinione dell'onorevole ministro. Io non posso dimenticarmi che i rimaneggiamenti che furono fatti in Francia affine di arrivare alla composizione normale delle grandi compagnie, riuscirono molto costosi all'erario, essi non si sono potuti compiere senza una certa misura di sacrifici. Ed era naturale. Non si spostano dei grandi elementi economici, non si traducono da una ad altra intrapresa i diversi titoli, senza che lo Stato presti all'operazione della fusione e della separazione un definitivo od un temporaneo finanziario concorso.

Io desidero ed affretto il momento in cui si arrivi alla vera e normale costituzione dei gruppi delle nostre strade ferrate. Anzi dico di più; io avrei creduto che nella discussione della presente legge si fosse dovuto agitare questo principalissimo punto del sapere quale è l'avvenire, quale la costituzione definitiva dei nostri grandi plessi ferroviari.

Nessuna operazione può farsi rispetto alla fusione delle piccole linee che si trovano sparse nello Stato se di pertinenza dell'industria privata, nessuna rispetto alle più importanti linee possedute dal Governo, senza che si abbia un disegno netto, chiaramente concepito, armonico in tutte le sue parti, su quello che va ad essere la costituzione delle nostre strade ferrate.

Ma la discussione della legge arriva in tal punto che assolutamente noi non abbiamo il tempo di trattare questa questione gravissima.

Tutto quel meglio adunque che noi possiamo oggi domandare alla Camera è che nella decisione che sta per prendere sull'attuale progetto di legge si guardi ben bene dal pregiudicarla.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Ricciardi.

RICCIARDI. Io non imprenderò una seconda confutazione del discorso dell'onorevole Castellano, solo aggiungerò qualche osservazione alle già fatte dall'onorevole Allievi.

Dirò in primo luogo essermi profondamente doloroso che la voce di un deputato napoletano sia potuta suonare favorevole a Rothschild in un Parlamento italiano. (*Oh! oh! — Rumori prolungati*)

Egli ci ha detto il capitale essere cosmopolita.

Io sono in ciò pienamente del suo parere; ma quando questo capitale ha un'anima, e quest'anima è austriaca (*Rumori di disapprovazione al centro*), io lo respingo.

PRESIDENTE. La prego di temperare le sue espressioni. Qui si tratta di capitali materiali, e non di anime. (*ilarità*)

RICCIARDI. Ben noto è ad ognuno a Vienna trovarsi il quartiere generale degli interessi di casa Rothschild. E ad una tal casa confideremo la rete delle strade ferrate italiane?

Non dimentichiamo, o signori, la gran questione della Venezia; non dimentichiamo che l'anno prossimo, che fra qualche mese forse dovremo combattere le ultime battaglie italiane, e in tal caso, se il signor Rothschild fosse padrone della nostra rete ferroviaria, che avverrebbe egli mai? Lo lascio al vostro giudizio.

Se almeno le condizioni offerte dalla compagnia straniera fossero superiori a quelle della compagnia italiana, potrebbero dire: ciascuno deve tutelare il meglio che può i propri interessi; ma accade appunto il contrario, e questo ve lo ha dimostrato e viemmeglio dimostrerà ancora l'onorevole relatore, anzi tutta la Commissione, la quale, giova notarlo, è unanime contro Rothschild, unanime nel preferire Bastogi.

Signori, guai se noi rigettiamo questo primo segno della vita industriale italiana! È la prima volta che capitali italiani si riuniscono per un'impresa italiana... (*L'oratore parla in mezzo a continui rumori e la sua voce non giunge intiera agli stenografi*)

Prego i miei colleghi di usarmi la cortesia di un po' di silenzio, tanto più che assai grave è l'argomento da me preso a trattare.

Grandissimo fatto si è quello intorno al quale siamo chiamati a deliberare, fatto che, ove fosse da noi sancito, avrebbe mirabili conseguenze in favore del nostro credito. Anzi, vi dirò che gli effetti di cotale fatto cominciano a prodursi già pur prima che sia consumato del tutto. In questo stesso momento, o signori, è in via di formazione una società per le ferrovie di Sardegna. È bastato il solo annuncio, la sola speranza che la Camera sia disposta ad accettare la proposta di una compagnia italiana, affinché un'altra compagnia, egualmente italiana, abbia pensato a costituirsi.

Io poi non so capire questa tenerezza straordinaria del Ministero per la casa Rothschild. (*ilarità*) Mi si fa sentire che l'anno venturo saremo costretti a ricorrere

a un nuovo prestito, e che perciò n'è d'uopo stare in buone relazioni colle grandi case bancarie straniere; ma, signori, se noi sappiamo fondare su buone basi il credito italiano, avremo forse bisogno degli stranieri? Noi troveremo in Italia i milioni di cui avremo bisogno. (*Si ride*)

Pensate, o signori, all'effetto immenso che produrrà questo voto, il quale io desidero e spero abbia luogo per acclamazione: questo voto desterà una gran gioia in tutta quanta l'Italia, ma specialmente nelle provincie napoletane, e potrà contrabbilanciare in esse la brutta impressione prodotta dal mal governo di tanti mesi, anzi da quello che accade quivi in questo momento.

SELLA, ministro per le finanze. Domando la parola.

CASTELLANO. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. La parola spetta al ministro per le finanze.

SELLA, ministro per le finanze. Non entrereò punto nella discussione di sapere se si debba dare la preferenza all'uno o all'altro dei due progetti che abbiamo sott'occhi; ma avendo sentito vituperare la casa Rothschild, io, come ministro delle finanze, sono in istretto debito di dichiarare le parole dell'onorevole Ricciardi indegne di un deputato italiano. (*Reclamazioni a sinistra*)

RICCIARDI. (*Con impeto*) Non ho mai permesso ad alcuno di chiamare indegne le mie parole. Si chiami all'ordine il ministro!

SELLA, ministro per le finanze. Mi permettano di dichiarare il mio concetto.

PRESIDENTE. Lascino libera la parola.

RICCIARDI. (*Con forza*) All'ordine il ministro! (*Movimenti generali*)

SELLA, ministro per le finanze. Meno degne, se vuole!

RICCIARDI. Neppure! Non accetto! Non è linguaggio parlamentare; io non sono uscito dai limiti della buona creanza.

PRESIDENTE. Non interrompano.

Voci a sinistra. Non è parlamentare. (*Rumori*)

SELLA, ministro per le finanze. L'onorevole Castellano ha dichiarato che il capitale era cosmopolita, che i banchieri sono cosmopoliti e che la casa Rothschild era una casa essenzialmente cosmopolita; invece l'onorevole Ricciardi l'ha imputata di avere un'anima essenzialmente austriaca!

Io, o signori, non posso a meno di rammentare che questa illustre casa ha somministrato capitali in Italia e specialmente nei tempi più difficili!

Voci a destra. È verissimo!

RICCIARDI. All'8 per cento.

SELLA, ministro per le finanze. Questa che espongo è storia, e tutti lo sanno!

Io non credo che una casa, la quale, nei momenti in cui si è versato nei più gravi pericoli, ha posto a disposizione del Governo italiano si può dire tutte le somme che aveva disponibili, che ci ha somministrati i mezzi

per la guerra del 1849, debba venir tacciata di anima austriaca, ed essere così fatta segno al vitupero delle popolazioni italiane!

Egli è sotto questo aspetto che dico essere la casa Rothschild una casa cosmopolita; è un banchiere che fa i suoi affari secondo le sue convenienze; ma essa ha avuto sempre una tale fiducia nell'avvenire d'Italia che io non credo che essa meriti che si eccitino contro di lei questi odiosi sentimenti. (*Bravo! Benissimo!*)

Voci. Ai voti!

CASTELLANO. Dal modo in cui la Camera ha accolto le parole del deputato Ricciardi e da quelle profferite dall'onorevole ministro delle finanze, vedo che essi han dato una risposta per me alle allusioni che il primo ha fatto contro le opinioni da me manifestate; quindi mi astengo dal soggiungere altro. (*Bravo! — Ai voti!*)

Voci. La chiusura! (*Rumori*)

NISCO. L'onorevole Castellano ha fatto alcune osservazioni...

Voci. Basta! Rinunci alla parola! (*Rumori*)

NISCO. Se non vogliono che parli, non parlerò.

Voci. La chiusura!

Altre voci. Parli! parli!

NISCO. Non ho che da dare una brevissima risposta alle osservazioni in linea di domanda fatte dall'onorevole Castellano. Se la Camera me lo permette...

PRESIDENTE. Parli.

NISCO. L'onorevole Castellano diceva che il danaro non ha patria. Quello è giustissimo.

Certamente noi non vogliamo entrare in un errore contrario a quello di Carlo V: egli non voleva far uscire il danaro da casa sua, e noi non vorremmo farlo entrare. Non entreremo in questa specie d'errori. Il capitale, come capitale, non ha patria, ma per determinare la libera concorrenza del capitale in un paese è necessario che nel medesimo la ricchezza divenga capitale.

Noi vediamo che il capitale inglese arriva nelle Indie ed arriva nel Portogallo, ma con diversa ragione. E perchè ciò, o signori? Perchè nelle Indie la ricchezza non è mai capitale se non rarissimamente, mentrèchè nel Portogallo la ricchezza è in qualche gran parte capitale.

Voci. La chiusura! la chiusura!

NISCO. Io dunque rispondo all'onorevole Castellano esser necessario che il capitale del paese possa mettersi in concorrenza col capitale straniero, affinchè quest'ultimo possa mettersi al livello del nazionale; altrimenti la concorrenza è quella appunto che non vi sarebbe.

Voci. La chiusura! Ai voti!

PRESIDENTE. Essendo proposta la chiusura della discussione sopra questo articolo 7, domando se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata la pongo ai voti.

(È approvata.)

2^a TORNATA DEL 5 AGOSTO

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. Il deputato Macchi ha la parola per presentare una relazione.

MACCHI, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge col quale il Governo chiede l'autorizzazione a nuove e maggiori spese sui bilanci 1860 e 1861.

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

**SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE SULLE
FERROVIE MERIDIONALI.**

PRESIDENTE. Continua il parallelo.

Siccome l'articolo 8 era compreso nel 7, si procede all'articolo 8 bis introdotto mediante lettera del conte Bastogi in data 5 corrente.

« Fino a costituzione della società il concessionario assume personalmente l'obbligo di attivare i lavori colla maggiore possibile sollecitudine, facendovi metter mano immediatamente dopo che la presente proposta sarà approvata per legge. »

Il relatore vuole esprimere il suo sentimento su questa modificazione?

TREZZI, relatore. Negli articoli della concessione Rothschild era detto implicitamente che i concessionari erano obbligati personalmente; tant'è vero che la Commissione, allorchè ne fece l'esame, trovò di aggiungere qualche parola per rendere più esplicita questa obbligazione personale di adempiere agli obblighi durante i sei mesi concessi per costituire la società anonima alla quale dovevano passare diritti ed oneri.

Nel contratto Bastogi si era lasciata questa lacuna, a riempire la quale tende l'articolo di cui ha dato lettura l'onorevole signor presidente. Esso credo soddisfatto al desiderio di molti i quali ravvisavano in questa lacuna la possibilità che durante il termine concesso a costituire la società rimanessero sospesi i lavori.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni sull'articolo 8 bis, si procede oltre.

L'articolo 9 è identico nei due progetti.

« Art. 10. I concessionari, e quindi la società che sarà dai medesimi costituita, dovranno surrogare il Governo in tutti gli oneri da esso assunti in virtù dei contratti in corso per provviste e per esequimento dei lavori relativi alle linee contemplate nella presente concessione.

« I medesimi si obbligano del pari a concorrere per una metà in tutte le spese per la costruzione della strada ordinaria fra Candela ed Eboli, rimanendo però la medesima in assoluta proprietà dello Stato. »

Non vi sono osservazioni su quest'articolo?

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

TREZZI, relatore. Faccio prima un'osservazione.

La Commissione ha levato la parola *regolari* aggiunta alla parola *contratti*, perchè un contratto, per

essere tale, non può essere che regolare. Ha pure levato la parola *utili* aggiunta a *lavori*. Lasciò quindi nel resto la redazione quale era nel progetto Rothschild. Ma non trovò di poter levare l'alinea che dice:

« Il Governo garantisce l'esatta esecuzione de' precitati contratti, ed in ogni modo la società non sarà per quei tronchi di strada soggetta agli effetti dell'articolo 9 del capitolato. »

Il quale alinea costituisce la sola differenza fra l'una e l'altra redazione.

Io credo che questa introduzione, la quale pare voglia caricare maggior obbligo al Governo, non sia che l'effetto di una contrattazione qualunque che si fece in buona fede. Noi sappiamo che il Governo stipulò o che sono in corso dei contratti di costruzione d'alcuni tronchi di ferrovie, e sappiamo che questi contratti li assunse anche quali erano stati stipulati precedentemente dalla società Talabot. Ora questi contratti portano degli obblighi dei costruttori, e non sappiamo se i costruttori abbiano adempiuto fedelmente a questi obblighi. Potrebbe darsi che, massime durante questo tempo in cui pende la convenzione, la quale lascia ancora incerto quale sarà la ditta da cui dovranno dipendere, che questi costruttori possano essere in ritardo nell'esecuzione delle opere.

Egli è certo che il Governo non può, in buona fede, onestamente, se mai sapesse che vi siano questi ritardi, ritenere colpevole una società che sa non colpevole, e la quale tanto meno può sospettare d'essere tratta in errore, in quanto che trattando col Governo non deve sospettare inganno anche quando le dice: se voi sarete in ritardo, voi pagherete, e pagherete una somma fortissima come quella che vedremo portata dalla comminatoria dell'articolo 9 del quaderno d'oneri.

La Commissione quindi non ha creduto in questa parte di fare alcuna osservazione, giacchè pareva a lei che l'introduzione di questo alinea non fosse che uno schiarimento, non fosse, dirò, che una dichiarazione maggiore di ciò che la legge civile ammette in qualunque caso, di ciò che ammette la buona fede dei contratti.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. Io prendo atto delle dichiarazioni fatte dalla Commissione...

SUSANI. Domando la parola.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici... intorno al ripristino dell'articolo 11 del Ministero, divenuto articolo 10 della Commissione, cancellando l'aggiunta e le correzioni che vi erano fatte.

Mi spiace però che sia conservato l'ultimo alinea, che non so se introdotto dalla Commissione o dal progetto Bastogi.

Dal banco della Commissione. L'una e l'altro.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. Va bene. Vedo che sono d'accordo.

Dirò alla Camera in che modo procedette il Governo

per dare esecuzione a quest'articolo stipulato in termini così precisi.

Nella costruzione delle ferrovie meridionali il concessionario precedente, signor Talabot, aveva già cominciato l'esecuzione dei lavori prima che fosse per legge approvata la concessione, ed aveva inteso dei subappalti.

Il Governo, sciolto il contratto, ha confermato questi contratti e ha lasciato continuare i lavori senza che tuttavia per alcuni vi fossero forse tutte le regolarità necessarie.

Quando si trattò colla compagnia Rothschild il Ministero, appena stipulata la convenzione preliminare, ha rimesso a questa compagnia la copia di tutti i contratti ed ha manifestato lo stato delle cose. Poi ha detto: esaminate questi contratti, visitate, se credete, la linea e i lavori che vi si fanno; vedete se potete assumervi un obbligo assoluto di prendere tutt'intera la responsabilità di questi contratti, massime in ordine alla esecuzione nei termini convenuti, per modo che una questione qualunque che sia la conseguenza dell'esecuzione di quei contratti non possa essere addotta da voi come ragione, come pretesto per sottrarvi all'esecuzione degli obblighi che vi sono imposti, e soprattutto al compimento della linea intera, nei precisi termini stabiliti.

La compagnia prese cognizione di questi contratti, fece le sue ispezioni e accettò questo articolo tal quale è formulato.

Se, o signori, non accetta questo articolo come è scritto, io sono in debito di dichiarare alla Camera che ho molti dubbi che l'aggiunta fatta sarebbe fonte copiosa di contestazioni, per modo da ritardare l'eseguimento nei termini stabiliti, il che tornerebbe lo stesso che cancellare uno dei patti più sostanziali del contratto.

Fatte queste dichiarazioni, me ne rimetto al giudizio della Camera.

SUSANI. La quistione è piuttosto, a mio avviso, di forma che d'altro.

L'onorevole relatore della Commissione ha fatto riflettere alla Camera come le riserve poste da quell'aggiunta fossero nel diritto comune.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, infatti, che cosa dice ora alla Camera? Egli dice: i signori Talabot e compagnia avevano stipulato dei contratti; questi contratti erano di forma più o meno regolare, ed il Governo disse: pigliateli per buoni questi contratti, gli altri che li avevano stipulati loro...

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Non tutti.

SUSANI... gli altri i quali, dunque, *in parte* li avevano stipulati loro, ed in parte li avevano presi in cognizione, dissero: noi li pigliamo. Il proponente aveva posto la clausola che questi contratti dovessero essere regolari. Più tardi, fidando nella lealtà del ministro italiano quale ch'ei fosse, disse: io accettò la dicitura della convenzione, ed ometto il *regolare*: però per la medesima ragione ammise che i lavori fatti fare dal

Governo non potessero essere inutili, e se ne riferì al diritto comune, li pigliò per utili; ed anche a ciò accondiscese fidando sulla lealtà del ministro del regno d'Italia.

In quanto alla seconda parte, io veramente non saprei perchè si dovesse negare l'espressione di una riserva della quale parmi che pure sarebbe mestieri. Il Governo ha stabilito dei contratti, in virtù dei quali le opere dovevano essere terminate nei tempi indicati e sotto determinate comminatorie.

La Commissione ha avuto da parte del Ministero, che largamente le comunicò tutti i documenti esistenti negli uffici governativi, comunicazione anche di questi contratti, i principali dei quali sono tre per ciò che si riferisce alla costruzione, tre rispetto alla costruzione di linee, e quattro come stabilisce il signor ministro, comprendendone uno per la stazione di Napoli, la costruzione della quale è affidata alla società delle linee romane colla clausola che una metà della spesa debba essere rifiuta dal concessionario delle ferrovie adriatiche; c'era oltre di ciò un contratto che si riferiva ad una minuzia, cioè alla strada carrettiera per la traversata dell'Appennino a Candela, strada ordinaria la quale deve assicurare il transito in fino a che la grande galleria che si dee fare per la ferrovia non sia compiuta. Ora, dico io, è necessario fare una dichiarazione perchè chi subentra negli oneri e nei diritti del Governo non possa mai da un Governo onesto essere chiamato in colpa od altrimenti punito per quello ch'era stato dal Governo medesimo previsto e stipulato cogli appaltatori che avevano contratto con lui e presso ai quali egli, il Governo, sostituisce in suo posto il nuovo concessionario? Io non lo credo. Sono convinto che a nessun ministro potrebbe mai venire in mente di applicare altrimenti le disposizioni dell'articolo 9, imperocchè nessuno può essere costretto a pagare multa per cosa che non è dipendente da fatto suo proprio. Essendo il concessionario, qualunque egli sia, subentrato in tutto al Governo, credo che il Governo non avrebbe mai altro potuto fare che esigere da lui quella multa che il concessionario avrebbe avuto a pagare precedentemente.

Credo che l'onorevole ministro in questo modo intenda la faccenda; quindi avendo fede nella lealtà di un ministro italiano, lo ripeto, in quanto a me non posso ammettere che alcun pericolo potesse mai derivare dalla omissione dell'alinea aggiunto.

Però, siccome ad assicurare la formazione di questo ente morale importantissimo per la società italiana, l'onorevole signor Bastogi ha dovuto assumere alcuni obblighi rispetto a coloro che si sono associati con lui per dare questo primo e luminoso esempio della potenza finanziaria della nostra nazione, la Commissione, alla quale egli ha esposto le sue idee, non ha potuto aderire alla domanda fatta di sopprimere quest'articolo, ed io spero che la Camera si persuaderà che, siccome questo alinea non è altro che l'espressione di quanto è consacrato dal diritto comune, come benissimo diceva l'onorevole Trezzi, io credo, dico, che la Camera vedrà come

2ª TORNATA DEL 5 AGOSTO

per questa mutazione in fondo nulla si perde di ciò che era nella concessione precedente.

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Se l'onorevole deputato Susani e la Commissione ritengono che questa clausola non sia altro che l'espressione del diritto comune, perchè metterla in una convenzione speciale? In tal caso facciamo una cosa che non è degna di un lavoro che si fa da un Consesso legislativo.

Questa clausola, messa in questi termini; questa garanzia che si esige dal Governo per questi contratti hanno relazione al termine entro il quale i lavori devono essere compiuti, fanno nascere il dubbio che qualche cosa ci possa essere nei contratti ignorata, forse allo stesso Governo, per cui possa essere conveniente che sia nel contratto stesso riservata questa ragione.

Ed è a questo pericolo che il Ministero ha inteso di ovviare colla prima stipulazione.

Ecco come ha fatto il Ministero nella prima stipulazione coi signori Rothschild e Talabot. Ha loro comunicato lo stato dei provvedimenti che il Governo aveva presi per la costruzione di queste linee. Il Governo aveva, per esempio, fatti dei contratti per provviste di 400 mila traversine; esso ha comunicati questi contratti ai signori Rothschild e Talabot, i quali hanno detto: assumiamo noi la responsabilità dell'esecuzione di questi contratti, e se i provveditori mancheranno ai loro obblighi, noi ci provvederemo altrimenti. E credo anzi che appunto perchè alcuno degli intraprenditori venne a protestare che non era in grado di somministrare le traversine pel 1° di agosto, i signori Rothschild e Talabot hanno provveduto diversamente.

Riguardo alle locomotive non c'era nulla di stabilito, ma il Governo aveva in corso un'aggiudicazione di molte locomotive; e quando sopravvenne il contratto, comunicò lo stato delle offerte fatte ai signori Rothschild e Talabot, e si domandò loro se si credevano in grado di provvedere essi stessi, o se il Governo, senza lasciare in sospenso i contratti, doveva curarne la stipulazione. Essi risposero che si assumevano la responsabilità di provvedere tutto il materiale mobile occorrente. Pei regolari invece fecero la domanda espressa al Governo di essere autorizzati a provvederne 10 mila tonnellate, col patto che se mai la convenzione non fosse approvata dalla Camera, il Governo s'intendesse surrogato a loro. Vi fu una dichiarazione fatta in buona fede, niente di regolare; ma in quanto al Governo ha autorizzato sotto la sua responsabilità questa provvista. Così per tutti gli altri contratti: la costruzione della stazione di Napoli, il tronco da Salerno ad Eboli, la costruzione della strada rotabile attraverso l'Appennino, i due contratti dal Tronto a Foggia; il Governo ha comunicato ai concessionari lo stato in cui si trovavano le cose sia riguardo alle stipulazioni primitive, sia riguardo agli incombenenti che dovevano compiersi per la loro esecuzione.

Io noterò, per esempio, che in uno dei contratti era stabilito che si dovesse determinare il costo chilometrico della linea, ma dopo la stipulazione del contratto

il Governo ha creduto conveniente che questa determinazione di costo, che doveva essere fatta dal Governo, fosse riservata al nuovo interessato in questa costruzione che aveva assunto tutti gli obblighi del Governo. Gli è per ciò che il Governo, quantunque avesse preteso il signor Rothschild una stipulazione simile a quella che si vorrebbe introdurre, vi si è recisamente ricusato. Egli ha detto: osservate, questi sono i documenti; andate, visitate i lavori; il Governo intende di mettervi in luogo suo, e comunque sia il modo con cui i contratti si siano stipulati e si eseguiscano, voi prendetene cognizione, ma abbiate intera la responsabilità dell'esecuzione dei lavori fatti e da farsi e del loro compimento all'epoca stabilita.

Fatte queste dichiarazioni, e dichiarando nello stesso tempo che io credo pericolosa all'interesse dello Stato quest'aggiunta all'articolo 10, io non dirò altro, riservandomi tuttavia, quando venga la votazione, di proporre la soppressione di quest'articolo, il quale io ho la convinzione che sarà causa di contestazioni e di liti colla società concessionaria, qualunque essa possa essere.

TREZZI, relatore. Io farò osservare che la dizione dell'articolo era già imperfetta anche quando fu proposto dal Ministero, cioè nella convenzione Rothschild.

Esso dice che la società dovrà surrogare il Governo in tutti gli oneri da esso assunti, e non dice altro; dunque surrogare negli oneri non vuol dire ancora surrogare nell'esercizio di tutti i diritti che dipendevano da questo contratto, e quindi già la Commissione era venuta nella determinazione di sostituire una dizione che fosse più propria al concetto che si voleva esprimere.

Ad ogni modo la Commissione ritenne sempre che se il concessionario non si assumeva che gli oneri del Governo, non veniva ad assumere l'obbligo di pagare una multa qualunque. Non rimaneva dunque per questo l'articolo della convenzione che un lontano dubbio sulle conseguenze.

Il nuovo proponente ha creduto di spiegarsi chiaro ed ha voluto inserire questo alinea, secondo la sua idea, per mettersi al coperto dall'applicazione di certe comminatorie che sono contenute nel capitolato d'oneri. Ma conviene considerare che nei contratti d'appalto è detto che nel caso che gli appaltatori non compiano nel termine stabilito la costruzione di quei determinati tronchi dovranno pagare una multa, che è determinata in cento mila lire per ciascun mese di ritardo.

Ora, domando io: che avverrà se gli appaltatori sono in ritardo nell'adempimento dei loro obblighi? Le cento mila lire le pagheranno essi o le pagherà la società? Se il Governo, che ha fatto il contratto, ha creduto che per quei ritardi che potrebbero aver luogo nel compimento dei tronchi fosse necessario d'imporre una multa di 100 mila lire per ogni mese di ritardo e per ciascun appalto, ragion vuole che 100 mila lire al mese si debbano imporre alla società come rappresentante nel tempo stesso anche i costruttori. Per cui sotto quest'aspetto io credo che la Commissione non sarà dissenziente dal

suo relatore quando proponga un emendamento, che tolga l'alinea introdotto dal proponente e sostituisca questo :

« Per i tronchi di strada per i quali furono fatti i precitati contratti, la società dovrà pagare una multa doppia di quella imposta agl'imprenditori nel caso di ritardo al compimento di quei lavori, ben inteso però che la multa imposta agl'imprenditori sarà devoluta alla società. »

BONGHI. Domando la parola per una questione di ordine.

PRESIDENTE. Parli.

BONGHI. Avendo il ministro dei lavori pubblici detto che vuol riproporre questo emendamento quando venga in discussione la proposta Bastogi, io proporrei che si passasse oltre, giacchè non si tratta di votare nulla, e la Camera è oramai abbastanza illuminata sulla differenza che passa tra le due concessioni rispetto a questo articolo.

PRESIDENTE. Si procede oltre.

L'articolo 10 mi sembra identico al 12 della proposta primitiva, quindi non è più il caso di arrestarci al medesimo.

CINI. Io non posso negare la grandissima sorpresa che io ebbi nel vedere....

BONGHI. Farei una questione pregiudiziale. Essendo identico quest'articolo, non entra in discussione al momento, ma quando sarà il caso di votare.

CINI. Solamente chiederei che sia soppresso per metà, almeno quando verrà in discussione.

PRESIDENTE. Al momento in cui verrà in votazione l'articolo, il deputato Cini avrà la parola per proporre la soppressione.

L'articolo 12 della proposta Bastogi mi sembra identico all'articolo 13 della proposta ministeriale.

MICHELINI. Ne propongo la soppressione.

PRESIDENTE. Siccome siamo d'accordo che ora non si fa che riscontrare le differenze tra le due proposte di concessione, così la questione sollevata dagli onorevoli Cini e Michelini viene per ora sospesa, come ho poc'anzi avvertito.

Parimenti l'articolo 13 della proposta Bastogi sembra identico al primitivo articolo 14.

Nell'articolo 15 della proposta Bastogi veggio qualche variante, se non altro, di espressioni dall'articolo 14 della proposta ministeriale.

SUSANI. La convenzione quale era stata stipulata col Rothschild considerava l'intera linea da Voghera a Brescia, perchè, sebbene solo in una parte di questa esistesse un diritto a prelazione, questo diritto compete a quella stessa società delle *lombardo-venete*, alla quale il concessionario intendeva di cedere la concessione.

Il conte Bastogi, dovendo aver presente il caso che la società predetta esercitasse il suo diritto di prelazione, doveva considerare la linea da Voghera per Pavia e Cremona a Brescia come distinta in due tronchi, quello da Pavia a Brescia, sul quale esiste per la società delle *lombardo-venete* il diritto di prelazione, e quello da

Pavia a Voghera, sul quale questo diritto non si può far valere.

Con ciò si adoperarono due nomi che insieme significano la stessa, stessissima cosa, così come la somma delle parti è eguale al tutto.

Questo non è dunque un cambiamento sostanziale; è differenza di parole, l'identità della cosa c'è.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. Qui c'è qualche differenza, e vorrei che mi fosse riservata la parola per far poi presente alla Camera le conseguenze pratiche d'ordine finanziario che nasceranno dall'essere questa concessione alla società Rothschild fatta in modo che la linea Voghera-Brescia per Pavia e Cremona sia fatta alla sola società Lombardo-Veneta, e dall'esser fatta a due persone differenti. Secondo la redazione della Commissione si prevede, come è naturale, il caso che la linea Pavia-Brescia sia data alla società Lombardo-Veneta, alla quale del resto non si può togliere perchè ha il diritto di preferenza, e che la linea da Pavia a Voghera rimanga ad altra società. Quando non abbia luogo l'unione di queste due linee, ne viene che siccome questa unione è stata fatta per questo motivo che il vantaggio che si ricavava dal transitio maggiore sperabile ed indubitabile sulla linea di Voghera debba compensare lo Stato della perdita anche indubitabile a cui per un certo tempo dovrà andar incontro per la linea Pavia-Cremona-Brescia.

La conseguenza della separazione è questa: siccome la linea Pavia-Brescia non può credersi che possa dare per un discreto numero d'anni un reddito maggiore di 16 o 17 mila lire al chilometro e che quindi vi sarà una perdita di 7 od 8 mila lire per chilometro, sarà conseguentemente una perdita annua di 7 od 8 volte 124 mila lire, il che può corrispondere ad una differenza di circa otto milioni tra una proposta e l'altra, cioè quando rimanga la concessione alla società Lombardo-Veneta, lo Stato non avrà alcun pregiudizio, perchè è evidente che il tronco di Voghera compenserà la perdita sul tronco Pavia-Brescia; quando invece fosse fatta la concessione alla società Bastogi, siccome è evidente che la società Lombardo-Veneta non mancherà (almeno tutte le probabilità sono per questa sentenza) di far uso del diritto di prelazione, verrà una perdita pecuniaria per lo Stato di alcuni milioni che dovranno aggiungersi alla sovvenzione di 20 milioni che lo Stato paga alla compagnia Bastogi, il che diminuisce sempre più la differenza che vi è tra la prima concessione e la seconda.

ALLIEVI. La questione cui accennava testè l'onorevole ministro è certamente grave, ed io, seguendo il suo esempio, mi riservo di fare alcune considerazioni a questo riguardo quando verrà in discussione l'articolo. (*Più forte! non si sente!*)

Però io credo che prima di seguire il sistema a cui l'onorevole ministro pareva volesse riferirsi, si dovrebbe cercare qualche temperamento che, senza pregiudizio dei diversi interessi, risolvesse questo, che è, come ripeto, uno dei punti più vitali della questione.

2^a TORNATA DEL 5 AGOSTO

Io mi limito per ora a fare questa riserva, e in seguito, quando avrò sentito l'idea dell'onorevole ministro, mi farò debito di esporre la mia opinione su questa parte della proposta.

SUSANI. Io voleva semplicemente dire che il luogo a discutere di questo sarebbe stato più propriamente l'articolo 15, imperocchè l'articolo 15 parlando delle garanzie, era forse meglio che la questione fosse portata sopra l'articolo 15. Del resto questa è questione di forma.

Però io debbo sottoporre alla Camera fin d'ora una osservazione, perchè le parole dell'onorevole ministro non lascino una impressione che mi parrebbe poter essere meno esatta, ed è che il danno, il quale potrebbe venire nel caso che per l'esercizio della prelazione a cui ha diritto la società delle strade ferrate lombarde si scindesse in due l'esercizio della linea da Pavia a Brescia e da Pavia a Voghera, deve misurarsi non così come ha detto l'onorevole ministro, ma sibbene tenendo conto dell'eccesso sulle 25 mila lire che darebbero i 24 chilometri da Pavia a Voghera. In tal caso io dubito forte che si possa arrivare a somme considerevoli di differenza; dirò di più che, riservandomi a discutere quando la discussione verrà, io dimostrerò allora alla Camera come per altra parte allo Stato saranno assicurati altri vantaggi, i quali, pel bene generale del traffico, valgono assai più di quella piccola eventuale differenza che ci possa essere; ma mi riservo, lo ripeto, a discutere di ciò quando l'argomento sarà all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Procediamo oltre, fatte le riserve di cui si è parlato. L'articolo 15 della proposta Bastogi mi sembra identico al 16 del progetto ministeriale.

Parmi che il deputato Ranco abbia chiesto la parola.

RANCO. Vorrei riservarmi la parola quando verrà in discussione questo articolo.

PRESIDENTE. Avrà la parola quando verrà in discussione.

L'articolo 16 della proposta Bastogi mi sembra nuovo.

TREZZI, relatore. È aggiunto, e si riferisce precisamente al diritto di prelazione che può esercitare la società delle strade ferrate lombarde, e quindi in questo caso il proponente rinuncia a qualunque assicurazione pel tronco che gli rimarrebbe da Pavia a Voghera.

PRESIDENTE. L'articolo 17 è diviso in due parti, e fa riscontro all'articolo 18 del progetto ministeriale.

L'articolo 18 del Ministero nella prima sua parte diceva:

« Qualora la costruzione della sezione di strada fra Ceprano e Pescara sia per portare una spesa superiore a lire 250,000...

SUSANI. Qui c'è: « compreso il materiale mobile: » questa è la differenza.

PRESIDENTE... l'eccezione sarà interamente sopportata dallo Stato. »

Dunque nell'articolo 17 della proposta Bastogi è introdotta l'aggiunta: « compreso il materiale mobile. »

TREZZI, relatore. La dichiarazione che la Commissione trovò nella proposta Bastogi non le fece alcuna sorpresa, inquantochè per lei non era che una maggiore esplicazione di quanto aveva ritenuto leggendo l'articolo della proposta del Ministero.

Quando si tratta di concessioni per costruzione ed esercizio di una strada ferrata, il costo chilometrico si ritiene formato da tutti gli elementi che sono necessari non solo alla costruzione, ma anche all'attivazione dell'esercizio. Questo suggeriva la semplice lettura dell'articolo. Ma se pur dubbio vi fosse stato, sarebbe scomparso di fronte alla perizia dell'ingegnere Bella, la quale stabiliva in lire 219,554 70 il costo chilometrico della sezione Pescara-Ceprano senza il materiale mobile; al quale, per materiale mobile, aggiungeva 30,000 lire al chilometro; in complesso 249,554 70, cioè precisamente 45 30 meno delle lire 250,000 dedotte in contratto.

Se dovessi aggiungere qualche altro argomento per dimostrare che nel fatto l'intelligenza del patto non poteva essere diversa, osserverei che fu così ritenuta anche da estranei a noi, i quali ebbero a leggerlo e che furono incaricati di essere i panegiristi della convenzione Rothschild.

In quell'opuscolo intitolato: *Osservazioni sopra la convenzione 15 giugno 1862*, il quale manifestamente si vede scritto da persona avente interesse nell'affare, è stabilito il costo chilometrico dei diversi tronchi di ferrovia.

Nel determinarlo vi si fanno calcoli i più esagerati, alcuni perfino assurdi, ma però non vi si vede mai calcolato separatamente l'importo del materiale mobile. Anzi dirò che, andando a cercare elementi per aumentare il capitale che sarebbe necessario, secondo l'autore, ai concessionari per l'adempimento degli obblighi assunti colla convenzione di cui si tratta, venne a tener conto degli interessi delle anticipazioni in una maniera che mostra l'esagerazione a chiunque abbia l'idea di questi calcoli, fino al punto di portare a 16 milioni l'aumento del capitale sociale necessario all'adempimento degli obblighi nei rapporti dell'interesse delle anticipazioni. Ma non mai una parola d'aggiunta per stabilire separatamente l'importo del materiale mobile.

Quest'intelligenza del patto, data da chi faceva studio per trovare qualche cosa da aggiungere onde aumentare la somma del capitale, e per dimostrare che il frutto sperabile dalla società non poteva eccedere il sei od il sette per cento, ha fatto sì che non si è mai veduto che nelle 250,000 lire di valutazione del costo chilometrico del tratto di strada fra Ceprano e Pescara non fosse compreso il valore del materiale mobile.

Ritenuto questo, che, come dico, non ha sollevato in nessuno dei membri della Commissione alcun dubbio, non si è esitato ad ammettere la dichiarazione che era

inserita nella proposta Bastogi, in quanto che non pareva altro che uno schiarimento atto a rimuovere qualunque dubbio che fosse potuto sorgere, dubbio che non si presentò alla Commissione nemmeno quando fu letta questa dichiarazione nella detta proposta.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Guglianetti.

GUGLIANETTI. Ha chiesto la parola il signor ministro.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. Io naturalmente dovrei rispondere all'onorevole relatore, ma poichè la questione è riservata ad un altro giorno, risponderò quando verrà il momento opportuno.

Siccome però la discussione che ora facciamo deve avere per risultato di far vedere la differenza fra un contratto e l'altro, devo chiamare l'attenzione della Camera su questo articolo, perchè se si seguita l'opinione della Commissione, non c'è differenza tra un contratto e l'altro. Essa dice che l'aggiunta non fa che dare il senso naturale che debbono aver le parole, mentre, se si crede doversi accettare l'interpretazione del Ministero, c'è una differenza di sette milioni circa tra un contratto e l'altro.

PERUZZI. Mi pare che questa sia una questione più di fatto che di discussione. Si tratta di sapere qual sia l'interpretazione che si debbe dare a quelle parole del contratto che vennero lette.

Qui si tratta di un contratto stipulato, poichè uno dei termini del paragone che attualmente stiamo facendo è la convenzione Rothschild; ora su questa convenzione appunto cade dubbio, poichè quanto alla convenzione Bastogi non vi è dubbio possibile.

Mi pare quindi che, trattandosi d'una convenzione stipulata dal Governo, noi abbiamo un mezzo semplicissimo d'evitare una discussione in proposito, ed è quello che il signor ministro abbia la bontà di mettersi in grado di poterci dire per domani (giacchè oggi non si tratta di deliberare) quale sia stata l'intenzione dei contraenti. L'essenziale è di sapere il vero. Questo solo cerchiamo.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. Posso dare sin d'ora questa spiegazione alla Camera, posso cioè fin d'ora dichiarare quale, per parte del Ministero, è l'interpretazione che si deve dare, interpretazione non contrastata anche dal rappresentante del signor Rothschild. Essa è che nella somma di lire 250 mila non sia compreso il materiale mobile.

PERUZZI. È una questione di fatto, che sarà facilmente risolta se, quando verremo alla discussione speciale di quest'articolo, il signor ministro ci darà gli schiarimenti e le prove necessarie per risolverla, essendo questa una disposizione, ripeto, la quale in pratica importa la differenza di parecchi milioni, e vale la pena di schiarirla.

SELLA, ministro per le finanze. Come diceva l'onorevole Peruzzi, è inutile disputare sulle parole.

In un caso si dice chiaramente che questo limite di lire 250,000 al chilometro deve comprendere anche il

materiale mobile, nell'altro è esplicitamente inteso che in questo limite delle 250,000 lire non devesi comprendere questo materiale mobile; cosicchè il contratto Bastogi importa, per quest'articolo, un onere più grande che non importi il contratto Rothschild, poichè su 240 chilometri, valutando questo materiale mobile a 30,000 lire il chilometro, sono 7,200,000 lire che si hanno in differenza in più.

TREZZI, relatore. Io devo togliere tutte le quistioni che possono nascere in proposito.

Ho giustificato la Commissione nel senso che ebbe ad accettare l'inserzione dell'alinea della proposta Bastogi; ma del resto mi riservo di ottenere la dichiarazione che quest'interpretazione è tolta dal proponente Bastogi e l'accettazione dell'articolo come è redatto nella convenzione.

VALEBIO. Bisognerà dire: *escluso il materiale mobile.*

PRESIDENTE. Ciò ritenuto passiamo alla seconda parte di questo articolo 17, nella quale veggo qualche diversità al paragone della seconda parte dell'articolo 18 del progetto ministeriale.

Invito il relatore a manifestare se la Commissione accetta la seconda parte dell'articolo del Ministero.

TREZZI, relatore. Accetto, accetto.

PRESIDENTE. « Art. 18...

Anche in quest'articolo veggo qualche variazione.

SUSANI. Le variazioni dell'articolo 18, come vedrà il signor ministro, sono la conseguenza logica del non aver dato al concessionario la strada da Voghera a Piacenza, sono tutte nell'interesse dello Stato; imperocchè assicurano allo Stato il dominio della stazione di Voghera, lasciando a carico della società della ferrovia di Voghera tutti gli oneri. Perciò credo che in questo il ministro dei lavori pubblici scorderà un miglioramento.

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Non ci è dubbio.

PRESIDENTE. Quanto all'articolo 18 della proposta Bastogi non occorrono osservazioni.

L'articolo 19 è relativo al sussidio, ed è così concepito:

« Art. 19. Lo stato accorda a titolo di sussidio alla società la somma di dieci milioni di lire, mediante deduzione di egual somma dal rimborso che la società dovrà fare al Governo per tutti i lavori e le provviste che relativamente alla costruzione delle strade ferrate contemplate nella presente concessione saranno state effettivamente da lui fatte in lavori e provviste all'epoca in cui verrà fatta alla società la consegna di quelle strade. »

Qui vi ha qualche diversità a fronte dell'articolo 24 del progetto ministeriale.

Il ministro pei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. È questa a un dipresso la stessa questione che insorse relativamente all'alinea d'aggiunta all'articolo 10.

2ª TORNATA DEL 5 AGOSTO

È stata una vera necessità pel Ministero d'interpretare quest'articolo dandogli il senso più lato, e d'obligare la società Rothschild ad assumere tutte le spese fatte sia direttamente, sia indirettamente dal Governo. Vi sono molte spese fatte indirettamente. Una di queste, per citare la maggiore, è quella che si fece col mezzo della società delle ferrovie romane per la stazione di Napoli. Inoltre ci sono altre spese come quelle fatte dalla società Talabot prima dell'epoca in cui si sciolse il contratto. A termine della legge 11 luglio 1861, lo Stato è obbligato a rimborsare quelle spese ed è riservato espressamente questo diritto alla società Talabot.

Quelle spese non si sono liquidate perchè con questi contratti si confondevano in gran parte i diritti. Era perciò necessario che la clausola fosse la più ampia possibile. Perciò la parola *effettivamente* avrebbe un senso restrittivo e si risolverebbe in una perdita pecuniaria per lo Stato invece di esserlo pel nuovo concessionario.

PRESIDENTE. Il signor relatore vuole esprimere la sua opinione?

TREZZI, relatore. Veramente trovo che la dizione presentata dalla convenzione ha certe imperfezioni che lasciano dei dubbi sulla sua intelligenza. Un contraente deve sapere fino a che punto si espone nell'assumere degli obblighi. Finchè dunque si dica che le spese non solo fatte, ma anche incontrate e non ancora pagate *per lavori o per provviste* si caricano al concessionario, siccome sono già bastevolmente determinate da queste parole, sta bene; ma quando si dice: *direttamente ed indirettamente*, quest'ultima parola riesce oscura e indefinita.

Leggendo l'articolo così concepito, ciascuno può supporre che ci siano state delle spese, le quali non potrebbero riferirsi niente affatto nè ai lavori, nè alle provviste. Per esempio, potrebbero esserci delle pretese per parte dei concessionari precedenti per rimborso di spese di viaggi, per ispezionare località, per trattare il contratto ed altre tali. Ora parmi che un contraente debba dire all'altro: io vi ho creato gli obblighi *A, B, C*, nè più nè meno; ma non può dire: io faccio un contratto, di cui non avete nemmeno da conoscere gli elementi precisi. No, il Governo sa che cosa vuol dire *indirettamente*, lo dichiara senz'altro.

Io ritengo che sta nella nostra dignità di spiegare che cosa significa questo *indirettamente*. Allora la Commissione potrà formulare convenientemente il patto sapendo quale onere vuole imporre a colui che domanda la concessione, modificando, se occorre, quello ch'egli propone.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Le osservazioni fatte dall'onorevole Trezzi starebbero benissimo se si trattasse di un contratto fatto colle norme comuni cioè quando vi è un concorso, quando le clausole sono stabilite per chiunque voglia aspirare all'esecuzione

di quei lavori; ma qui la cosa è diversamente; qui si tratta di un contratto fatto con una persona speciale, ed in condizioni speciali, persona che aveva avuto precedente ingerenza in quest'intrapresa, e colla quale bisognava rimuovere questi dubbi nell'interesse non del concessionario, ma del Governo. Quindi quest'espressione generica non espone per nulla il nuovo concessionario a carichi inaspettati, a qualche cosa di mostruoso o di misterioso, come pare che tema l'onorevole Trezzi.

Le spese per gli studi, per esempio, dovranno essere liquidate, perchè, siccome il concessionario ha anticipato per il Governo, ha diritto di essere rimborsato.

Ma se si adottasse una redazione diversa, io dubito, non sono sicuro, ma dubito che ci potrebbe essere pericolo grave che lo Stato ne vada pregiudicato.

PERUZZI. Ho chiesto la parola per osservare io pure che il cambiamento introdotto in questo progetto a fronte del progetto ministeriale mi pare di natura tale da non poter essere accettato, tantochè io fin da ieri ho comunicato alla Commissione un emendamento che mi sarei proposto di presentare intorno a questo articolo.

Io non tengo niente affatto al ristabilimento della redazione ministeriale, la quale, mi si perdoni, non credo che fosse felice ed anzi credo perfino che ci fosse un errore di stampa o di redazione, là dove dice: *lavori* invece che *spese*; talchè vi è perfino una discordanza tra le parole *lavori* ed *incontrate*.

Io non dissento a che quella redazione possa essere trovata troppo affrenata in quanto vi si dice *direttamente* od *indirettamente*, e credo che se ci troveremo d'accordo sopra il concetto che vogliamo esprimere, sarà facilissimo il trovarci di accordo sopra le parole che dovremo adoperare per esprimerlo.

Quando leggo: *sopra le spese effettivamente da lui fatte per lavori e provviste*, io confesso ingenuamente che, se fossi un giurato e dovessi applicare quest'articolo, lo applicherei unicamente al pagamento dei lavori e delle provviste, ma tutto quello che concerne gli studi e le spese generali per la preparazione, per l'attivazione, per l'istadamento di questa impresa, confesso ingenuamente che nella mia coscienza io non saprei addossarlo al concessionario.

D'altro lato io sono convintissimo che e il Ministero e la Commissione sieno stati perfettamente d'accordo in questo, di non imporre al concessionario degli oneri che non si riferissero all'attivazione di questa linea, ma di non voler neppur che rimanessero a carico delle finanze dello Stato una specie di spese estravaganti che non si saprebbe poi dove imputare; e credo che intendessero addossarle al concessionario, il quale, secondo me, deve essere messo semplicemente in quella stessa condizione nella quale sarebbe stato se fin dall'origine avesse assunto l'impresa della quale si tratta.

Quando si ha da contrattare specialmente con un Governo, credo che una certa latitudine possa dal conces-

sionario venir consentita senza pericolo, come avvenne in molte delle concessioni fatte in Francia, nelle quali i concessionari hanno prese le strade ad un punto più o meno avanzato nella preparazione degli studi, dei progetti o della costruzione. D'altronde in ogni caso di contestazione ha luogo l'arbitramento, il quale risolve tutte le questioni in modo perfettamente conforme agli interessi e dell'una e dell'altra parte. Io penso che, poichè abbiamo nella convenzione dell'anno passato un articolo per il quale il Governo doveva rimborsare ai concessionari di quell'epoca le spese che avessero fatte, evidentemente il Governo userà tutta la diligenza necessaria nel liquidare queste spese; nè imputerà sulle medesime dei viaggi di piacere; ma, se si verrà a parlare di viaggi i quali abbiano avuto per iscopo di far fare qualche studio, sicuramente bisognerà rimborsarli, perchè, se quegli studi non li avesse fatti il signor Talabot od i suoi ingegneri, avremmo dovuto farli fare dagli ingegneri nostri, o li avrebbero fatti quelli della nuova società concessionaria. Qui dunque siamo nei termini dell'equità e della giustizia.

D'altronde io credo che non si tratti poi di somme tali che, in confronto dell'immensità dell'impresa, possano portare ad una rottura.

Signori, procediamo unicamente con un chiaro concetto; abbiamo netta l'idea di quello che vogliamo esprimere; se tutti, come spero, siamo concordi in questo pensiero, esprimiamolo con quelle parole che meglio possono prevenire tutte le questioni; se non piace nè il *direttamente*, nè l'*indirettamente*, nè l'*effettivamente*, chiamiamo le cose col loro nome; diciamo, per esempio, che si dovrà rilevare il Governo delle spese d'impianto, di studi, di lavori, di tutte quelle altre spese che ora non ho in mente, ma che si possono benissimo formulare; insomma esprimiamo chiaramente un concetto chiaro. Se la Commissione consente in questo, allora credo che sia inutile continuare oggi la discussione sull'argomento, ma sia meglio preparare d'accordo una nuova redazione.

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

PRESIDENTE. Per una mozione d'ordine ha la parola.

BONGHI. Pare che possiamo passare ad altro articolo. Che l'articolo sia redatto in una forma o nell'altra, non soddisfa. La Commissione questa sera si occuperà di trovare una redazione che possa essere equa per i concessionari, e bastante a tutelare gli interessi del Governo.

PRESIDENTE. All'articolo 20 si riferisce la lettera del conte Bastogi, della quale ho dato comunicazione oggi stesso alla Camera.

SUSANI. Prima c'è un emendamento. Se mi permette, do lettura dell'emendamento.

PRESIDENTE. Legga pure.

SUSANI. La Commissione ha emendato l'articolo 20 in questo modo:

Quest'articolo dice:

« Per facilitare la provvista dei legnami occorrenti per la costruzione delle linee concesse il Governo accorda alla società a titolo di sussidio tanti boschi demaniali per il valore di dieci milioni. »

E la Commissione ha aggiunto, e il signor Bastogi ha accettato quest'alinea:

« La società sarà tenuta all'osservanza delle leggi e dei regolamenti forestali vigenti. »

E qui si fa luogo alla lettera venuta questa mattina alla Presidenza, colla quale il conte Bastogi dichiara che è indifferente circa al modo con cui piaccia alla Camera ed al Governo di dargli questi dieci milioni.

Mi pare dunque che abbiamo una latitudine per poter discutere perchè il concessionario dice: « io accetto quello che mi volete dare, purchè sia del valore di 10 milioni. »

Dunque su questo mi pare che non vi possa essere difficoltà, e sarà la Camera e il Governo che vedranno quale è la forma che preferiscono.

TREZZI, relatore. Io prendo la parola per togliere l'effetto di una interpretazione a cui, senza mia intenzione, ha dato luogo una parte della mia relazione.

Parlando del sussidio che accordava il Governo alla società Rothschild e Talabot in beni demaniali ho accennato nella detta relazione che il modo con cui era redatto quest'articolo e l'altro (mi pare 36 del capitolo d'oneri) aveva fatto nascere il grave sospetto che dietro questa convenzione altra ne esistesse che si riferisse a beni demaniali che la società si fosse assunto di comperare.

Rettifico quest'espressione. Volli dire non grave sospetto, ma dubbio sul senso degli articoli. E il dubbio sorse negli uffizi quando si discusse la legge, dubbio che la Commissione portava a cognizione della Camera nella sua relazione.

Perciò dichiaro che il senso di quelle parole non deve ritenersi menomamente lesivo al Ministero che propone la convenzione, e deve restringersi a significare che il modo in cui erano redatti quegli articoli, lasciava quel dubbio.

SELLA, ministro per le finanze. Ringrazio il relatore delle spiegazioni benevole che ha date, imperocchè alcune parole, dico la verità, mi erano sembrate molto dure. Altro non intendeva dire il progetto ministeriale se non se che i concessionari, come tutti gli altri cittadini i quali vogliono acquistare beni demaniali, dovessero concorrere agli incanti, e che nel solo caso in cui andassero deserti gli incanti si coltivassero le trattative private.

Del resto le parole dell'onorevole relatore mi dispensano da ulteriori spiegazioni.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Marliani.

MARLIANI. Signori, quando nella tornata di domenica scorsa rinunciai alla parola, si fu per sentimento di riverenza alla grande manifestazione che ebbe luogo quel giorno, e perchè tutti gli interessi particolari deb-

2ª TORNATA DEL 5 AGOSTO

bono tacere per non udire che la voce della gran maggioranza della Camera.

In seguito, nella tornata medesima il signor ministro dei lavori pubblici disse che non aveva mai avuto nessuna proposizione seria per le ferrovie romane: io allora presi la parola, perchè questo fatto non è esatto.

Nel 14 aprile (lasciando a parte tutti i dettagli che precedettero quel giorno) dal signor Delahante procuratore, coi pieni poteri del signor Salamanca, ed in nome proprio, in presenza del presidente del Consiglio, del ministro delle finanze e del ministro dei lavori pubblici (misura che io consigliai per la solennità del fatto) fu consegnata una proposta con tutta la solennità di atti simili. Almeno, al senso mio, poichè io non so cosa intenda il ministro dei lavori pubblici per serio; infine con tutte le condizioni volute per una proposizione seria e seriissima, questa proposta si disse buona dai signori ministri medesimi, e si mandò al giorno 21 aprile per discuterla.

Il 21 aprile non fu possibile perchè partendo il Re il giorno seguente i ministri in quel momento non potevano assolutamente occuparsi di un affare incidentale.

Il plenipotenziario del signor Salamanca non poté dal canto suo rimanere più a lungo e dovè partire per Parigi la sera del 23, dopochè nel giorno 23, per quanti sforzi io vi facessi perchè questa conferenza avesse luogo col ministro dei lavori pubblici e delle finanze, non fu possibile trovar l'ora di farlo. Partì dunque il signor Delahante la sera del 23, perchè affari della più alta importanza lo chiamavano a Parigi il 25.

Il giorno 27 fu mandata a Parigi una persona incaricata di trattare col signor Salamanca, il quale, alle mie preghiere come a quelle de' suoi soci, venne appositamente da Madrid; io ebbi un biglietto del cavaliere Nigra, nel quale mi diceva: « Domani viene il signor ingegnere Rua per trattare col signor Salamanca; » venne il cavaliere Rua il 28; non ebbersi delle conferenze, come disse il ministro dei lavori pubblici, ma bensì una sola nel giorno 28 che cominciò alle due dopo mezzogiorno e durò fino alle sei, conferenza alla quale io non ho assistito, ma nella quale so che rimasero perfettamente d'accordo, salvo la piccola differenza da 28 a 29 mila franchi sul prodotto lordo; il signor Rua, che aveva pieni poteri per poter firmare, ebbe lo scrupolo di farlo, attesa la immensità dell'operazione. Pregò il signor Salamanca di permettergli di mandare un telegramma a Torino per la ratifica e il signor Salamanca accondiscese a ciò con la migliore voglia. Questo telegramma fu mandato, ma non ebbe risposta il giorno 28, non vi fu risposto il giorno 29; io mi trovava il giorno 30 dal signor Nigra, quando venne un telegramma in cifre.

Questo telegramma decifrato diceva queste precise parole:

« Je vous prie de dire à monsieur Salamanca que

le Gouvernement ne peut pas accepter ses propositions. »

Ora quelle proposizioni erano state accettate dal signor ingegnere Rua mandato con pieni poteri. Però, siccome io non ho assistito a quella conferenza, non faccio che dire quello che mi fu riferito; ma, comunque sia la cosa, non capisco come il ministro dei lavori pubblici possa dire che non ha avuto proposizioni serie. Che cosa intende egli per proposte serie? La Camera giudicherà.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. Mi perdoni...

MARLIANI. Permetta, io non l'ho interrotto.

Io pregai il signor Delahante, attesa la solennità della cosa, di non avere conferenze nelle quali non fossero presenti il presidente del Consiglio, il ministro delle finanze e quello dei lavori pubblici; io domando, o signori, se non vi sia tutta la serietà quando una persona nella posizione del signor Salamanca dà pieni poteri e firma lui unitamente ai signori Delahante, ed il signor Chatellur, suoi soci, tre persone delle più influenti della società delle ferrovie romane.

Io non so in verità che cosa ci possa essere di più serio.

Diceva nel suo discorso l'onorevole ministro dei lavori pubblici che per telegramma non si poteva rispondere: ma questo non è esatto. Il signor Rua aveva pieni poteri per istabilire; stabilì, ma non firmò per le considerazioni che ho detto.

Non si dica dunque che non vi è stata una proposizione seria: la proposizione che fu presentata al presidente del Consiglio, al ministro delle finanze, al ministro dei lavori pubblici era seria quant'altre mai.

Lascio da parte il perchè fu interrotta questa relazione; converrebbe entrare in dettagli forse dolorosi...

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. Dica pure.

MARLIANI. Che lo dica? Ebbene, lo dirò.

SELLA, ministro per le finanze. Sì! sì! dica pure.

MARLIANI. Fra l'invio del signor ingegnere Rua e l'arrivo del telegramma del 28, venne in mente di dubitare della solidità del signor Salamanca.

Signori, si domandava qual era la solidità del signor Salamanca dopo di aver ricevuto la proposizione di cui ho parlato! Si dubitava quando il signor ministro doveva sapere che per misura eccezionale il Governo francese, buon giudice della solvenza d'una società, aveva concesso la nazionalità alle azioni delle ferrovie romane, concessione che quel Governo non ha mai voluto fare ai valori italiani! Si domandava quale era la solidità di una persona, la quale, al 18 febbraio 1861, aveva speso circa 95 milioni in opere pubbliche, e al 31 dicembre altri 51!

Si domandava qual era la solvenza di questa società?

Ma se avevate alcun dubbio, dovevate manifestarlo prima di trattare.

Che cosa vi è accaduto? Che vi hanno ingannato; vi hanno dato una notizia falsa e voi l'avete creduta. Pochi giorni dopo ne ricevevate la smentita da quella persona stessa che vi aveva dato quella notizia.

Dirò di più: invoco la lealtà dell'onorevole presidente del Consiglio, quando gli ho parlato di questo fatale incidente, mi ha detto che era stato addolorato di questo fatto.

Io devo aggiungere che tanto riguardo all'onorevole presidente del Consiglio, quanto all'onorevole ministro delle finanze, non posso dire abbastanza con quanta benevolenza cercassero di rimediare a questo fatto deplorabile; non ebbi alcuna specie di trattativa coll'onorevole ministro dei lavori pubblici; ma, torno a ripetere, non era possibile mostrare più benevolenza, più desiderio di cancellare quell'errore gravissimo.

Ed io non posso capire come in questa circostanza, per dare maggior peso alla necessità che si aveva di arrivare a questa convenzione colla casa Rothschild, siasi ommesso di venirci a dire che vi è stata veramente altra proposizione seria, seriissima, la quale però per circostanza qualunque non abbia potuto aver luogo.

Chiarito questo incidente, permettete, o signori, ad una persona legata di affezione da 25 anni per un'altra, di parlare di cose che la riguardano, lasciando da parte l'individuo.

Il signore Salamanca ha rialzato l'affare delle ferrovie romane da un discredito quasi impossibile di cancellare, egli ha fatto, direi un miracolo; ed io ringrazio l'onorevole Allievi di averlo citato.

Cotesto era un affare perduto, e ci voleva nientemeno che l'audacia, la capacità ed i mezzi del Salamanca per poterlo rilevare; e si è rilevato. Chè se le azioni di quelle ferrovie non sono ancora al pari, tuttavia, paragonatele colle lombarde, e vedrete che le une e le altre hanno il premio del sette e mezzo per cento, e mentre il signor Salamanca le ha ricevute al 250, oggi sono a 340.

Passando poi alla presente discussione, io dirò che ho sentito un vero dolore nel vedere che le proposizioni fatte dal signor Salamanca non abbiano avuto altro accoglimento di quello che si ebbero. Egli proponeva di fare queste ferrovie ad una somma minore di 20 milioni.

Io considero l'atto del conte Bastogi come uno dei più grandi servigi che un cittadino possa rendere al suo paese, perchè invoca e crea con quest'impresa su d'una vastissima scala lo spirito di associazione nel paese. La patria gliene deve rendere grazie, ed io sono il primo a farlo. (*Bravo! Bene!*) Quindi è che io mi determinai di non parlar più in favore dell'altra proposta di un amico, davanti a questa manifestazione che dichiara che l'Italia vuole avere una società italiana. (*Bravo!*)

Ma questo non impedisce che io abbia il dovere di presentare quali siano state le intenzioni del signor Salamanca.

Egli patriotticamente (poichè dirò adesso tutto, come si è voluto che io dicessi) allorquando ha messo per con-

dizione d'appalto di riservare la terza parte delle azioni ai capitalisti italiani, io gli domandai: ma perchè non lo fate più largamente? Perchè, rispose, dubito che prendano anche quelle, ma se ne vorranno di più, non ho difficoltà a lasciarle.

Egli dunque fa delle proposizioni di 20 milioni in meno, egli propone di prendere quelle strade trasversali a 27,500 franchi invece di 29,000, egli offre la terza parte ai capitalisti italiani, egli si obbliga, proponendo il concorso all'asta pubblica, di rimaner vincolato durante 40 giorni, e se non c'è chi faccia migliore offerta, assumer egli l'appalto. Affinchè non vi sia alcun ritardo nell'esecuzione dei lavori egli offre 5 milioni per attivare queste strade.

Signori, queste sono proposizioni che certamente non sono mai state in esame. Io non l'ho mai provocato, e non l'avrei provocato, se la circostanza di doverschiari quel fatto enorme per me, che si sia detto che non c'è stata una proposizione seria, non m'avesse obbligato a prendere la parola.

In quanto all'esecuzione dei lavori, ricordo alla Camera che la strada da Bologna ad Ancona doveva essere data al pubblico il 1° gennaio 1862, e fu inaugurata dal Re il 1° novembre 1861. Quella da Roma a Napoli doveva esser aperta il 1° gennaio 1863, lo sarà in tutto questo mese, vuol dire quattro mesi prima dell'epoca voluta.

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

MARLIANI. Non ho finito.

Signori, volete sapere sino a che punto il signor Salamanca ha voluto rispettare le prerogative del Parlamento? Ebbene, dirò che il signor Salamanca aveva dato ordine, in caso che il suo nome potesse suscitare un conflitto o una crisi ministeriale, di ritirare le sue proposizioni, non volendo mai che il suo nome fosse cagione d'un conflitto in Parlamento.

Io non so, signori, se vi siano molti impresari che abbiano spinto i sentimenti di delicatezza e di generosità sino a questo punto, io gli reputo senza esempio.

Io voterò per il progetto Bastogi, se isolato si proclama la sua nazionalità, perchè io dico che al di sopra di tutto vi è la nazionalità. Sono nato in un paese che ha dato le più grandi prove di ciò che può fare la nazionalità.

L'insurrezione della Spagna nel 1808 contro i Francesi fu l'atto della più eroica demenza che mai popolo abbia fatto, nel combattere lo straniero invasore durante sei anni, per arrivare al Governo di quel furibondo, di quello scellerato re di Ferdinando VII; tutti gli uomini di più gran sapere che non fecero che de' calcoli di probabilità, e che non ascoltarono che la voce di una fredda ragione, non videro mezzi di resistere ai Francesi, non ebbero fede nella sublimità eroica del popolo e si allontanarono dalla causa nazionale, ma il popolo disse: non vogliamo i Francesi, non vogliamo il vostro re. In sorse, soffrì e vinse.

Finisco col ringraziare il signor Allievi e il signor

Jacini d'aver fatto menzione dei servigi resi dal signor Salamanca, e se io ho rammentato quali sono le condizioni della proposizione Salamanca, è per pagare un tributo di affezione ad un amico, e per adempire al dovere di un buono e leale deputato. (*Bruvo! Bene!*)

DEPRETIS, ministro *pei lavori pubblici*. Io dichiaro francamente alla Camera che non ricordo d'aver detto che il signor Salamanca non sia persona da fare un'offerta seria...

MARLIANI. Permetta, il signor Peruzzi oggi stesso l'ha ripetuto.

DEPRETIS, ministro *pei lavori pubblici*. Del resto ci è la stenografia per quello che ho detto.

Io credo di non aver detto che ci fosse una sola proposizione seria. Ciò si può verificare dalle cartelle stenografiche; ed ove mai l'avessi detto, dichiaro francamente che l'avrei detto contro la mia intenzione.

VALERIO. Domando la parola.

DEPRETIS, ministro *pei lavori pubblici*. Lo ripeto, non ricordo d'aver detto che una proposizione fatta dal signor Salamanca possa chiamarsi una proposizione che non sia seria, e se mi fosse fuggita questa parola, perchè non la ritirerei?

Del resto, poichè l'onorevole Marliani ha citato le trattative ch'ebbero luogo col signor Salamanca, la sua offerta, l'invio d'un ingegnere a Parigi, io dirò che questi fatti sono perfettamente veri, ma bisogna che rettifichi alcune cose che non sono esattamente conformi alla verità, e che forse egli ignora.

In quanto alla proposta che fu comunicata al Ministero il 14 aprile, io ed il ministro di finanza camminammo d'accordo, e fu da noi esaminata come tutte le altre, e fu poscia rimessa alla Commissione perchè ne tenesse conto.

Quanto all'invio del signor Rua a Parigi, è verissimo che quest'ingegnere fu colà mandato munito di una lettera per il signor Delahante, affinchè sentisse la proposizione del signor Salamanca, e vedesse s'egli avesse l'intenzione di fare delle proposizioni definitive sulla costruzione delle strade ferrate meridionali. Se si è mandato quest'ingegnere, e si sono aperte queste trattative, fu perchè il Ministero in quel momento aveva interrotto le sue trattative col signor Rothschild, in vista di alcune proposte che non si potevano accettare.

L'ingegnere aveva pur anche mandato per conchiudere, ma aveva le sue istruzioni precise, e se avesse conchiuso sulle proposizioni che furono notificate col dispaccio di cui ho sott'occhio l'originale, egli avrebbe mancato alle sue istruzioni ed il Ministero l'avrebbe disdetto. Autorizzo il signor Marliani, o chicchessia, a pubblicare la lettera rimessa dal signor Rua al signor Salamanca, o qualunque altro documento. Il signor Rua è d'altronde conosciuto per una persona di inalterabile onestà e franchezza, e non temo che quello che sto per dire possa essere smentito.

Fra le istruzioni che aveva il signor Rua v'era questa, che il Ministero non poteva assolutamente acconsentire che i termini per l'esecuzione ed il compimento

dei lavori venissero prorogati al di là dei termini consentiti colla legge Talabot del 1861.

Se la Camera lo desidera, sono disposto a darle lettura del dispaccio di cui ho sott'occhio l'originale, e nel quale ci sono alcune condizioni alle quali il Ministero non poteva assolutamente aderire.

Posso inoltre assicurare la Camera che il signor Rua, nel quale il Ministero ripose e ripone piena fiducia, è anche un uomo d'estrema prudenza, ed egli ha ripetutamente dichiarato, egli stesso me lo ha detto, al signor Salamanca ch'egli non si sarebbe azzardato di conchiudere senza averne prima riferito al Ministero.

Non ho difficoltà alcuna di leggere il dispaccio. Ecco in quali termini è concepito:

« Voici les dernières propositions de monsieur Salamanca :

« Remboursement dans quelques années des sommes dépensées dans les lignes d'Ancône et de Naples. Reconnaissance des contrats faits par le Gouvernement du Roi, et indemnité s'il y a lieu de la part de la société en faveur des entrepreneurs. La société se charge construction des lignes napolitaines et d'Ancône dans les termes de la concession Talabot *prorogés d'un an*; garantie de 29 mille francs de revenu brut, même pour Ancône; trois convois de voyageurs dans chaque direction; renonciation subside ou emprunt; moitié du matériel roulant sera introduit de France, moitié en Italie, pourvu que prix ne dépasse pas prix moyen augmenté des frais de transport. Faculté à la société de se fonder avec la compagnie romaine. Les autres conditions comme dans la concession Talabot. Proposition ci-dessus sont le dernier mot. On attend votre réponse demain pour signer ou interrompre négociation. »

Dopo il testo di questo dispaccio, in cui oltre alla clausola come *dernier mot* della proroga di un anno c'era la seconda della facoltà di fondersi colla società romana, il ministro, che, come ho detto, non aveva più tempo di negoziare, che cosa doveva fare? Sciogliere immediatamente le trattative. E così fece.

Ha detto l'onorevole Marliani che io ho ritardato a mandare il dispaccio. Ma deve sapere l'onorevole Marliani che i dispacci in cifra non si possono mandare quando si vuole, sono soltanto i ministri dell'interno e dell'estero che possono spedirli subito, ma non il ministro dei lavori pubblici. Il mio collega l'onorevole Sella sa il motivo per cui ha dovuto una volta perdere la notte senza poter mandare il dispaccio per uno di quegli accidenti che occorrono non di rado.

Però fu presa immediatamente la decisione di sciogliere le trattative, onde essere liberi di trattare con altri; perchè con due nello stesso tempo, lo ritenga l'onorevole Marliani, il Ministero non tratta mai.

Disse l'onorevole Marliani: il Ministero ha avuto il torto di domandare informazioni sulla solidità di Salamanca; mi permetta, in un affare così grave, non credo che il Ministero abbia avuto torto di domandare delle informazioni. Questo non può far torto a nessuno; e se il Ministero l'ha fatto, non ha creduto di far torto al

signor Salamanca, ma credette d'adempiere al suo dovere. Che se poi queste informazioni domandate furono cagione di voci che hanno potuto spiacere al signor Salamanca, posso dire che non solamente le sono spiaciute all'onorevole presidente del Consiglio ed al ministro delle finanze, ma sono spiaciute anche a me, e non ho esitato, quando è venuta l'occasione, di dichiararlo. L'onorevole Briganti-Bellini me ne può fare testimonianza.

Mi permetta dunque il signor Marliani di dire che gli stessi signori Delahante, rappresentanti di Salamanca, mi sembra che avessero accolte di buon grado le mie dichiarazioni quando vennero al Ministero onde incominciare una negoziazione, la quale, se non si è spinta avanti, credo che l'onorevole Marliani deve saperlo, si fu per causa che non fece certamente torto al ministro, e fu pel motivo che non ho voluto andar avanti in un negoziato, il quale sarebbe stato interpretato come un atto col quale il ministro avesse voluto allontanare una concorrenza qualunque dalla convenzione Rothschild portata davanti al Parlamento.

Credo che queste spiegazioni dovrebbero soddisfare l'onorevole Marliani, il quale certo volle compiere un dovere, non solo come deputato, ma come un amico, venendo a parlare a favore del signor Salamanca.

PERUZZI. Io dirò poche parole alla Camera principalmente per esprimere la meraviglia che ho provato nel trovarmi in giuoco in questa faccenda, quando ho la coscienza di non aver neppur pensato in questa mattina all'offerta del signor Salamanca, inquantochè la Camera ricorderà come il mio discorso tendesse tutto a paragonare le due convenzioni Rothschild e Bastogi dal punto di vista della fusione.

Io debbo dire adunque apertamente che se per caso mi fosse sfuggita una parola, relativamente ad un altro concorrente, non mi è passato per la mente il signor Salamanca, sul conto del quale ricorderò con piacere alla Camera che, come molti sanno, il signor Salamanca nell'anno passato ha contribuito efficacemente trattando con me, a sistemare gli affari più complicati, forse, e difficili che mi siano passati per le mani come ministro dei lavori pubblici, quelli delle strade ferrate romane, e nell'eseguire il suo contratto ha fatto prova di un'alacrità immensa, di una buona fede senza eccezione e di una potenza di mezzi veramente meravigliosa. E di questa potenza di mezzi ho dovuto rendermi maggiormente convinto quando ho visitato ultimamente la Spagna ed il Portogallo, ove ho visto qualche migliaio di chilometri di strade ferrate in esercizio od in costruzione, mercè le cure, l'abilità, l'ingegno ed i capitali del signor Salamanca, cui per di più sono legato da un'amicizia personale, della quale altamente mi onoro; e sarebbe stata veramente non meno ingiusta che sconveniente per parte mia qualunque parola contraria al signor Salamanca che avessi pronunciata, a meno che il mio dovere di deputato mi avesse costretto a pronunziarla; ma ripeto che in questo caso ho il piacere di trovare il mio dovere di deputato e le

mie reminiscenze di ministro perfettamente d'accordo coi miei sentimenti di privato cittadino.

BRIGANTI-BELLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta prima al deputato Marliani, poi al deputato Valerio, indi al deputato Briganti-Bellini.

Voci. A domani! a domani!

VALERIO. Pare a me che sia molto meglio che la discussione su quest'argomento abbia oggi stesso il suo compimento.

Io credo che fosse una necessità, un dovere che questa discussione avesse luogo. Quella specie di silenzio verso la proposta del signor Salamanca, malgrado che da me, la prima volta che ebbi l'onore di parlare di questa discussione, e dalla Commissione, nel suo rapporto, si fosse accennato, questa specie di silenzio bisognava che fosse rotto.

Ma io vorrei pregare ancora l'onorevole ministro per i lavori pubblici a pensare che, se egli ha trattata in qualche modo la questione che si riferisce alle trattative che erano in via col signor Salamanca nell'aprile scorso, non ha poi detto nulla circa la proposta del signor Salamanca fatta dopo la convenzione Rothschild e prima della nuova offerta del conte Bastogi, e che ora sta davanti alla Camera.

Io ho sentito un onorevole deputato discorrere con molta dottrina e con forbita orazione del cosmopolitismo dei capitali, e udii poscia che arrestava le conseguenze delle sue dottrine economiche a persuaderci che noi avremmo dovuto preferire la proposta Rothschild.

Signori, se dobbiamo abbracciare queste dottrine cosmopolite, se le vogliamo tradurre in atto (io vi dichiaro che non sono cosmopolita, io concordo coll'onorevole Marliani, e non saprò mai indurmi a preferire le società straniere alle nazionali), se così vogliamo fare, io domando alla Camera che venga presa ad esame anche la proposta del signor Salamanca.

Questa proposta, o signori, fatta sulle condizioni stesse della convenzione Rothschild presenta in vantaggio dello Stato la riduzione a dieci milioni del sussidio convenuto in circa trenta milioni coi signori Rothschild e la riduzione a lire 27,500 per chilometro della garanzia stipulata in lire 29,000 a chilometro nel contratto Rothschild.

La riduzione di lire 1500 a chilometro nella garanzia per una rete di milleducento chilometri risponde ad un'annua somma risparmiata per lo Stato di lire 1,800,000. E ritenete che questo sarà un reale, un effettivo risparmio per tutto il tempo (e non sarà certo breve) che ha da correre prima che la rete intera delle ferrovie meridionali getti un prodotto brutto di venti novemila lire a chilometro. Questo annuo risparmio vi rappresenta la rendita di un capitale di altri venticinque milioni.

Inoltre colla proposta Salamanca resta eliminata l'inammissibile fusione delle ferrovie lombarde colle me

ridionali, eliminata la cessione della ferrovia Voghera-Piacenza.

Io, lo ripeto, appoggio la proposta messa avanti dalla società nazionale, da quella società dalla quale ci vengono per la prima volta presentate come riunite in un fascio tante forze finanziarie italiane; ma, quando fosse che i principi cosmopolitici dovessero trionfare, io sostengo che a fronte della società Rothschild noi non possiamo, noi non dobbiamo trascurare la proposta quanto migliore del signor Salamanca.

Per questa ragione io ho creduto mio debito di non lasciare che si levasse la seduta senza che questi rilievi fossero posti davanti alla Camera, ed a questo proposito faccio formale e precisa riserva.

MARLIANI. Devo rispondere poche parole all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Io non ho assistito alla riunione del 28 aprile a Parigi, per conseguenza nulla posso dire: solo mi consta che nelle riunioni tenute a Torino davanti al signor presidente del Consiglio e al ministro delle finanze mai si è parlato di questa alacrità da darsi ai lavori. Che non se ne sia parlato non vuol dire che non fosse nella mente del signor ministro, ma non se ne è parlato. A quello che ha detto il ministro devo aggiungere, parlando della benevolenza colla quale il presidente del Consiglio voleva trattare il signor Salamanca, in vista di questo spiacevole caso, che era accaduto, devo rendere giustizia che tanto il ministro delle finanze, come il signor Salamanca, si sono fermati davanti un sentimento di delicatezza, per un omaggio reso alla morale pubblica. D'accordo il signor ministro delle finanze ed io, abbiamo rinunziato, dopo averla conclusa, ad una nuova trattativa, per non dare luogo a sospetti che non potevamo nè il signor ministro nè io sopportare che potessero insorgere, all'onorevole ministro come a me essendoci più d'ogni altra cosa caro il nostro buon nome.

BRIGANTI-BELLINI. Invitato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici a rendere testimonianza dei sentimenti di altissima stima sotto ogni rapporto esternati sul conto del signor Salamanca, io non posso che confermare quanto venne detto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale nelle trattative che ha avuto con questo distinto capitalista, ha sempre mostrato per lui la maggiore deferenza, tanto da esternare a me il suo dispiacere che alcune circostanze non abbiano potuto condurre a risultato quelle trattative stesse.

Io sono persuaso che la Camera intera, non che il Ministero, saranno riconoscenti al mio onorevole amico Marliani di aver dato, colla leale sua parola, occasione a questo coro di così autorevoli voci, le quali hanno reso alle eminenti qualità del signor Salamanca quella

giustizia che meritano, ed hanno attestato in questa stessa aula la riconoscenza che l'Italia gli deve.

SELLA, ministro per le finanze. Allorquando si stava presentando la convenzione Rothschild alla Camera, e che giusta quanto diceva l'onorevole Marliani si stava vedendo se non si potesse trattare col signor Salamanca per un'altra linea, andarono intorno certe voci che il Ministero volesse far tacere l'opposizione del signor Salamanca dandogli in bocca (tale è la frase di cui si servì qualche giornale) un'altra linea. Io debbo questa giustizia all'onorevole Marliani, che allorquando si seppe questa voce egli stesso...

SUSANI. Domando la parola.

SELLA, ministro per le finanze... se ne risenti; e sono in dovere di dire che non io solo (giacchè il signor Marliani non parlò che di me), ma tutti i miei colleghi, e specialmente il ministro dei lavori pubblici come il più interessato in quest'affare, fummo tutti unanimi, dal momento che c'era ombra di dubbio, che ogni trattativa si avesse a rompere immantinenti.

PEPOLI, ministro d'agricoltura e commercio. Debbo dichiarare alla Camera che fu precisamente l'onorevole Depretis che nel Consiglio dei ministri fece la proposta di cui è questione; ed io prendo la parola per rendere al mio onorevole collega quest'omaggio, dacehè l'onorevole Marliani voleva darne esclusivamente il merito al ministro delle finanze.

MARLIANI. Mi permetta il signor ministro, chè, se ho detto del ministro delle finanze, è perchè io aveva trattato con lui, nè io sapeva che la cosa fosse passata al Consiglio dei ministri. (*Conversazioni*)

Voci. Basta! basta!

SUSANI. Debbo dichiarare che la Commissione ha avuto comunicazione del carteggio passato tra il Ministero e il signor Salamanca sopra questo proposito, e che appunto risulta che l'iniziativa per la rottura delle trattative per la ligure è stata precisamente presa dal ministro dei lavori pubblici.

La seduta è levata alle ore 6 1/2.

*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:

- 1° Nomina della Commissione del bilancio 1863;
- 2° Seguito della discussione del progetto di legge relativo alla costruzione di ferrovie nelle provincie meridionali e in Lombardia.