

TOBNATA DEL 23 MARZO

dare ne' loro discorsi tali lumi e tali schiarimenti che valgano a togliermi da quello stato di dubbiezza, in cui sono e che mi ha indotto a prendere la parola. Io sarò lieto se per le loro osservazioni sarà dileguato ogni dubbio nell'animo mio per modo che io possa dare un voto coscienzioso, sia pure a favore del progetto di legge in esame.

Mi si permetta un'ultima parola all'onorevole ministro: per esaudire i voti della città di Chieti e le mie preghiere è d'uopo non rimandare gli studi di dettaglio alle calende greche!

La seduta è sciolta alle ore 5 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Seguito della discussione del progetto di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del regno.

Discussione dei progetti di legge:

2° Abolizione degli ademprivi nell'isola di Sardegna;

3° Acquisto di oggetti per completare la dotazione di campagna delle divisioni attive;

4° Convalidazione di decreti per autorizzazione di spese nuove e maggiori sui bilanci 1860 e 1861 ed anni precedenti;

5° Provvista di materiale per dotazione di ospedali militari;

6° Soppressione delle corporazioni religiose, e ordinamento dell'asse ecclesiastico;

7° Svolgimento della proposta di legge del deputato Crispi per modificazioni alla legge elettorale e per una indennità ai deputati.

TORNATA DEL 24 MARZO 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Congedi.* = *Istanza del deputato Di San Donato sull'ordine del giorno, e spiegazioni del deputato Massari.* = *Relazione sul progetto di legge per l'estensione della legge sulle Università israelitiche alle altre provincie del Regno.* — *Seguito della discussione generale del progetto di legge per la vendita e riordinamento delle ferrovie del regno* — *Discorso del deputato Bonghi in merito del progetto, e sue proposte.* = *Annunzio di morte del deputato Reccagni.* = *Annunzio di un'interpellanza del deputato Ricci G. intorno alla soppressione di due scuole di marineria.* = *Discorso del deputato Venturelli in favore del progetto* — *Continua domani.*

La seduta è aperta al mezzo tocco.

ZANARDELLI, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata, che è approvato, ed espone il seguente sunto di petizioni:

10649. Le Giunte comunali di Guardia Sanframondi, di Gioia Sannitica, di San Lorenzo, di Cerreto, di Amorosi, appoggiano la proposta costruzione della linea ferroviaria di Napoli, Foggia, Termoli per la Valle del Calore.

10650. Mannarino Giacinto di Cerisano, mandamento di Cosenza, ricorre per ottenere un sussidio in vista dei danni sofferti dal Governo borbonico.

10651. I sindaci dei comuni componenti il mandamento di Carate Brianza, provincia di Milano, rasse-

gnano petizioni identiche a quella registrata al numero 10582, concernente la ferrovia tra Milano e Lecco.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Fecero i seguenti omaggi:

Il prefetto della provincia di Calabria Ultra I — Atti di quel Consiglio provinciale relativi alle Sessioni del 1864, copie 2;

Il dottore Bartolommeo De Rinaldis di Lecce — Opuscolo sulla necessità di decretarsi di urgenza l'esecuzione della ferrovia da Taranto a Brindisi, copie 200.

Il presidente del Consiglio di direzione della Società degli asili infantili privati municipali di Napoli — Conti

del 1864 e stato presuntivo del 1865, proposti nell'adunanza del 12 marzo corrente, copie 10;

Il Comitato promotore della ferrovia da Chiavari a Parma con diramazione da Varese alla Spezia — Memoria ai Consigli provinciali e comunali delle provincie di Genova, Parma, Reggio e Ferrara, copie 150.

Il deputato Cardente scrive che, continuando la malattia da cui trovasi da qualche tempo afflitto, è costretto, a chiedere un congedo, di cui lascia indeterminato il tempo e che io proporrei di quindici giorni.

L'onorevole Giuseppe Briganti-Bellini avverte pure egli la Presidenza come sia colpito dall'istessa malattia, che poco tempo fa l'afflisse. Anche per lui proporrei fosse accordato un congedo di quindici giorni.

(Sono accordati.)

TORRIGIANI. Fo rispettosamente istanza alla Camera perchè sia trasmessa immediatamente alla Commissione che ha riferito sul progetto di legge pel riordinamento delle ferrovie del regno una petizione del municipio di Colorno tendente a che senza dilazione sia concessa la strada ferrata, che partendo dalla Spezia, si congiunga alla bassa valle del Po per Pontremoli e Parma.

Colorno è uno dei principali municipi della provincia di questo nome; esso si trova sulla linea che dovrà, spero, fra non molto congiungere la strada ferrata di cui fo parola colla rete ferroviaria della bassa Lombardia.

Io quindi faccio viva premura all'onorevole presidente e alla Camera perchè il desiderio espresso in questa petizione sia soddisfatto.

PRESIDENTE. La petizione sarà immediatamente trasmessa.

DI SAN DONATO. Domando la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DI SAN DONATO. Ricorderà la Camera la discussione che ebbe luogo per la cessione di parte del Castenuovo di Napoli a quel municipio: ricorderà pure la Camera che la Commissione ritirava il progetto di legge per meglio studiare la cosa, e riproporlo alla Camera.

Ora sono parecchi giorni che votammo moltissimi progetti di legge, e di questa concessione tanto necessaria alla città di Napoli non se n'è neppure fatto verbo.

Io pregherei la Presidenza a voler sollecitare la Commissione affinchè riproponga questo progetto di legge alla Camera, del quale fu presentata la relazione, e mi pare che ne sia relatore l'onorevole Massari.

La città di Napoli, se tiene ad avere questa cessione, tiene pure ad avere una decisione, perocchè parecchi lavori cominciati per l'ampliamento ed abbellimenti della città sono stati messi in disparte per aspettare questa parte di cessione del Castenuovo.

PRESIDENTE. Se non vado errato, questa discussione era stata sospesa per cagione d'informazioni che si attendevano.

Questo, onorevole di San Donato, ne era stato il motivo; ma ad ogni modo io rivolgo alla Commissione queste sue istanze.

MASSARI. Domando la parola per una spiegazione.

Io sono entrato in questo momento nell'aula e non ho sentito il principio del discorso dell'onorevole Di San Donato. Siccome però ho capito dalla sua conclusione di che si tratta, mi pregio rispondergli che, è già molto tempo, l'onorevole ministro della guerra, in seguito agli impegni presi innanzi alla Camera, ha fatto conoscere quale sarebbe l'ultima concessione che il Governo intenderebbe di fare. Quando egli ebbe la compiacenza di rimettermi quel documento, la maggior parte dei componenti della Commissione erano assenti, quindi io non potevo prendere su me la responsabilità di accettare o respingere la proposta fatta.

Posso però assicurare la Camera e l'onorevole Di San Donato che ho già fatto le più vive premure perchè vogliano comunicarmi il loro parere, e spero perciò di poter presentare più presto possibile alla Camera la decisione finale della Commissione.

DI SAN DONATO. Io ringrazio l'onorevole Massari delle spiegazioni che ha voluto darmi; ma lo solleciterei a voler far sì che venisse riproposta la discussione di tale legge: oramai bisogna convenire pure, la Camera ha pochi giorni di vita ed io non vorrei che per questa sola concessione si debba aspettare la novella Legislatura italiana per decidere.

Noi, fidando sulle promesse governative, cominciammo in Napoli dei lavori, ed ora per la sospensione di essi abbiamo creato una novella Pompei nel punto più interessante della città. Si è gettato a terra una parte di Castelnuovo e nulla si è edificato perchè si aspetta sempre la legge.

È quindi necessario che si decida qualche cosa. Io ne prego la Camera.

VANOTTI. Domando la parola per una dichiarazione.

Per la posizione speciale che mi vien fatta rispetto al progetto di legge che è ora in esame, dipendentemente dall'esercizio della mia professione d'ingegnere, mi tengo in dovere di dichiarare fin d'ora che mi asterrò dal prendere qualsiasi parte alla discussione in quanto la medesima potesse riguardare le ferrovie Meridionali o la stazione centrale di Torino, nelle quali appunto fanno parte le due imprese che io ho l'onore di rappresentare.

D'ONDES-REGGIO. Presento due petizioni: una della Giunta municipale e di Celico di Cosenza, la quale domanda sia conservata la casa religiosa dei frati cappuccini di detto comune; l'altra dei canonici della collegiata di San Simeone di Alvito di Sora che invocano la reiezione della proposta di legge per la soppressione delle corporazioni religiose.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER ESTENSIONE A TUTTE LE PROVINCE DELLA LEGGE SULLE UNIVERSITÀ ISRAELITICHE.

PRESIDENTE. Il deputato Levi ha facoltà di parlare per presentare una relazione.

LEVI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera

TORNATA DEL 24 MARZO

la relazione sul progetto di legge per estensione a tutte le provincie della legge sulle Università israelitiche.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER IL RIORDINAMENTO DELLE FERROVIE DEL REGNO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale del progetto di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del regno.

Lo parola è al deputato Bonghi, il quale è iscritto nel merito.

Io ho già notato come vari oratori essendosi iscritti in merito abbiano presentato emendamenti, e proposte che a me sembrano avere un carattere affatto speciale, e non tali da immutare il sistema della legge, e tanto meno da essere trattati nella discussione generale.

Ad ogni modo però, non volendo impegnare una discussione metafisica sulla qualità, e sul carattere di questi emendamenti e proposte, lascierò che i proponenti parlino nell'ordine in cui si sono iscritti, ad un patto però, ed è, che siccome essi parlano a titolo di queste loro proposte, sia ben inteso che quando saremo alla discussione speciale, non possano di nuovo aver la parola in proposito; imperocchè egli è ben evidente ch'essi debbono avere spiegato, e svolto le loro proposte al loro turno, ossia quando ebbero la parola a tale scopo ed oggetto. (*Bene!*)

Ben comprende la Camera, che io sono costretto a premettere queste avvertenze, ad indicare queste norme dalle angustie del tempo, in cui versiamo, e siccome prevedo che nella condotta di questa grave e complicata discussione dovrò per avventura usare un rigore increscioso, e molesto, quindi sento il bisogno ed il dovere d'invocarne preventivamente il perdono dalla benignità vostra.

CAPONE. Per parte mia, che trovomi iscritto in merito immediatamente dopo l'onorevoli Bonghi, non ho difficoltà di ottemperare a quanto l'onorevole presidente ha detto; farò tuttavia un'osservazione nell'interesse della discussione.

Le proposte fatte dai deputati sulla legge in discussione sono di due specie: alcune toccano la parte sua sostanziale, sia rispetto al suo concetto fondamentale, sia rispetto al suo ordito, e certo quest'ordine di proposte rientra naturalmente nelle idee dell'onorevole presidente.

Ma sonovi certi altri emendamenti che si svolgerebbero naturalmente in due parole e concernono questioni troppo speciali o troppo legate col testo della proposta di legge. Se anche questa seconda classe di emendamenti l'onorevole presidente crede doversi svolgere nel corso della discussione generale, non si farà che affogarli senza pro di alcuno. Se così si vuole, si farà.

Ma ritenga egli che non se ne vantaggia punto la di-

scussione. A mio modo di vedere la discussione vuol essere una cosa seria, e deve come tale tendere ad un fine serio. Chi ciò vuole deve permettere quindi che gli emendamenti affatto parziali, o che si riferiscono soltanto a certe date condizioni del testo del progetto in discussione, siano svolti nel loro punto opportuno. Ciò notato, quanto a me, lo ripeto, mi rimetto in tutto al criterio ed alla giustizia dell'onorevole presidente.

PRESIDENTE. Io non posso ammettere che si parli due volte dallo stesso oratore sul medesimo argomento; quindi coloro che sono iscritti in merito e parlano a titolo di una proposta che hanno fatto, bisogna che si attengano a questo titolo, e perciò quando essi abbiano presa la parola a tal riguardo ed abbiano svolte le loro proposte, io non potrò più ammettere che essi le vengano a svolgere nuovamente nella discussione speciale. Se poi queste loro proposte sono speciali, sono emendamenti degli articoli, in tal caso rinunciino di considerarle come elemento di una iscrizione *in merito*, ed anzi con tema della discussione generale, ed aspettino a proporle, e svolgerle poi quando saremo agli articoli.

Io credo che queste mie osservazioni non possano incontrar obiezioni, imperocchè esse non sono che l'espressione del regolamento e delle necessità in cui versiamo. (*Bene!*)

Il deputato Bonghi ha facoltà di parlare.

BONGHI. Per la mia parte io accetto tanto più volentieri la prescrizione fatta dall'onorevole presidente, che l'emendamento che io ho proposto alla legge non concerne uno od altro particolare, ma tutta l'abbraccia.

Ma prima di entrarne a discorrere, non voglio né devo nascondere che a me non poco rincresce che molti dei miei onorevoli colleghi, i quali avrebbero avuto la maggior competenza nella materia delle strade ferrate, abbiano consentito a limitare il loro diritto così oltre misura e si siano risolti di astenersi non solo dal voto che era obbligo, ma di non pigliar parte come avrebbero potuto e dovuto alla discussione d'una materia, nella quale nessuno più e meglio di loro avrebbe potuto ragionare con fondamento. Da loro certamente noi avremmo potuto avere sopra molte parti di questa legge e sopra il collegamento del rilevante interesse privato di cui sono gli amministratori, coll'interesse pubblico di cui sono i rappresentanti, quegli schiarimenti che forse a nessuno di noi è lecito di raccogliere nello stesso grado.

Ma poichè essi hanno voluto, per un sentimento di delicatezza, pigliare spontanei questa risoluzione, hanno messo noi nell'obbligo di studiare ciascuno di per sé più accuratamente e più sottilmente tutto il complesso di questa legge complicatissima, e noi non possiamo attingere che in questo studio imparziale e profondo una convinzione conforme all'interesse dell'erario e del paese.

Ma, prima di manifestare le osservazioni che questo studio mi ha suscitato nell'animo, devo ancora dichiarare che non mi duole meno la forma stessa in cui

questa legge così complessa c'è stata presentata in questa maniera. Le leggi così complesse, le quali abbracciano oggetti non collegati fra loro se non per il soggetto estrinseco, cui tutte si riferiscono, turbano tutta quanta l'economia del sistema parlamentare, e la libertà del deputato nel discuterle e nel votarle è poco men che tolta. Confuso tra gli oggetti diversi, che sono così aggruppati senza ragione in una legge unica, il criterio del deputato resta incerto di qual via prendere, è certo di questo solo, che per qualunque via si metta avrà sbagliato in parte. O uno dei tanti oggetti d'interesse generale che sono abbracciati dalla legge, e che non si vorrebbe cogli altri mandare a male, o quell'interesse locale, che gli è presentato con essa e che si può anche legittimamente sino a un certo punto curare ed avere a cuore, svierà la mano del deputato dal voto, turberà la coscienza del deputato che giudica. (*Bene!*)

Avrei forse tralasciata questa osservazione se non avessi visto pur troppo che il sistema introdotto in questa legge è passato in altre d'importanza anche maggiore; ed io avrei desiderato che la Commissione della Camera che ha riferito sulla legge presente non avesse fatto illusione a sé medesima con ingegnosi ed industri ragionamenti per trovare un vincolo di unità in cose che non sono razionalmente collegate insieme, ed avesse adottato il partito che in un recente caso di simile natura è stato seguito dagli uffizi, dividere ciò che naturalmente era diviso. Ma poichè la legge così si presenta, è forza così discuterla.

Questa legge ha dunque tre parti: l'una è la vendita delle strade ferrate dello Stato, l'altra la formazione di alcuni gruppi di tutte le strade ferrate del regno, la terza una mutazione radicale nel tracciato attuale delle strade ferrate in una parte importante del regno.

Di queste tre parti lascerò ad altri l'esaminare minutamente la prima. Quanto a me, il criterio che mi guida nell'acconsentire o no alla vendita delle strade ferrate dello Stato è molto semplice.

Il contratto non è certo buono: non si fanno contratti buoni da quelli che sono nelle nostre condizioni finanziarie. Ma il contratto, non nato eccellente, ci si presenta peggiorato anche di molto: ma non per colpa, m'affretto a dirlo, dei ministri attuali, sì per colpa principalmente di un fatto politico, dei quali siamo stati autori e complici tutti.

Ma, non perchè così peggiorato diventa necessario il respingerlo.

Abbiamo bisogno di danaro: vendiamo il nostro avere ad una ragione che è composta della conoscenza che chi compra ha dei nostri bisogni e del valore intrinseco di quello che vendiamo. La ragione della vendita in questo come in ogni altro caso è l'incontro di un'offerta con una domanda.

È certo dispiacevole che dopo aver venduto noi la nostra cosa, noi dobbiamo garantire il frutto della cosa che vendiamo, in più d'un modo. Noi dobbiamo

guarentire a questa società un interesse fisso sopra il capitale che è stato speso nell'impresa e che pur troppo si sa in che misura sia stato speso, soprattutto in quella parte di quella rete che apparteneva ad una società privata. Noi dobbiamo anche garantire il prodotto lordo attuale di questa strada.

Certo, queste due aggiunte turbano tutta quanta l'economia del contratto; anzi turbano il concetto stesso d'un contratto di vendita, giacchè è sicuramente estraneo alla natura d'un contratto simile, che chi vende deve poi sorvegliare l'amministrazione di chi compra, acciocchè quest'amministrazione che compra resti in grado di continuare ad ottenere dall'oggetto venduto lo stesso frutto che dava nelle mani del venditore.

Ma anche con ciò, ripeto, la questione, se diventa più dolorosa e più dura, resta ancora una questione di finanza.

Quando il ministro che ha la fortuna di reggere la finanza del regno d'Italia mi avrà dimostrato che non può avere quei 200 milioni, pure così diminuiti come questi sono dei ritardi del pagamento, e dei molti oneri di cui ci si aggrava, non a così difficili patti, io dirò: questi patti sono cattivi, così cattivi, che agli occhi stessi della Commissione della Camera il contratto non è salvato che da un atto di fede *in extremis*; da quell'atto di fede — così lo chiamo — con cui la società ha chiuso i suoi felici negoziati col Governo, promettendo dieci milioni per il primo passaggio alpino, oltre quello del Moncenisio, che si potrà eseguire dall'Italia; ma non ostante che sieno così cattivi cotesti patti, e così dubbio il valore dell'atto che dovrebbe in parte compensarcene il danno, pure, se altri patti non sono possibili, accettate anche questi.

Vengo dunque alla questione della fusione delle strade ferrate e della formazione dei diversi gruppi nelle varie parti d'Italia.

Gli stessi criteri che a me è parso ci potessero pure indurre a consentire alla vendita delle strade ferrate, mi persuadono che noi non possiamo allontanarci nello esame della fusione e della formazione di questi gruppi da una considerazione soprattutto finanziaria.

Se noi avessimo dinanzi a noi un progetto di legge nella cui prima parte si vende, a ragioni buone o cattive, le robe, purchè si facciano denari, e nella seconda questo denaro, così penosamente raccolto, si sciupa, questo progetto di legge cozzerebbe in sé medesimo, e sarebbe da rifiutare per questa sola contraddizione, o sarebbe almeno da limitare a quella sola parte dalla quale si ottenga quel sollievo che non potessimo fare a meno di procurare alle nostre finanze.

Ora la questione che concerne la fusione delle strade ferrate si divide in due parti: l'una economica, che è il concetto stesso dei gruppi; l'altra finanziaria, così nel rispetto delle compagnie, come nel rispetto degli obblighi che il Governo prende con esse.

Della parte economica dirò poche parole. Ho lette e rilette le profonde considerazioni, così ricche di concetti e così eleganti di stile, del relatore della Com-

TORNATA DEL 24 MARZO

missione, e mi sono persuaso, e credo che tutti si persuaderanno del pari, che certo il concetto dei gruppi non possa servire di per sè solo a criterio dell'ultimo assetto delle strade ferrate in un paese. Ciascuno di noi infatti può concepire un paese nel quale lo sviluppo delle strade ferrate sia massimo; eppure dei gruppi non ce ne siano, ovvero non ve ne nascano che a mano a mano, e per la sola spinta naturale degli interessi privati che si associano.

Ciascheduno può anche immaginare un altro paese nel quale invece le varie imprese delle strade ferrate si siano aggruppate già insieme o coll'aiuto del Governo o da sole, e questo aggruppamento di parecchie insieme agevoli, fecondi il movimento, lo sviluppo delle strade ferrate stesse.

Il primo caso è quello dell'Inghilterra, il secondo è quello della Francia.

Niente ci sforza a entrare per una via o per l'altra; niente ci caccia per forza da una via o dall'altra; non vi è vantaggio assoluto nè nell'una via, nè nell'altra; bisogna dunque regolarsi a scegliere o l'una o l'altra, secondo il comodo che si ha, secondo le occasioni che si presentano, piuttosto aspettando che gl'interessi e i bisogni nascano, che non cercando d'imporre loro una forma pensata astrattamente nella mente, e che li svii e li sforzi, mentre pare che cerchi solo di collegarli.

Ora sono essi già nati oggi questi interessi, questi bisogni in Italia? Anzi vi è già maturo, vi è già pronto nessun concetto serio che debba e possa servire di guida a questi aggruppamenti? Se vi mancassero altre ragioni per dire che questo concetto manca, vi basterebbe leggere la relazione della Commissione per persuadervene. Il relatore dopo avervi esposto il concetto del ministro Menabrea, che la divisione delle compagnie di strade ferrate in gruppi deva conformarsi alla condizione del suolo italiano, che, diviso per il mezzo dall'Appennino, bagna le estreme pendici di quello in due mari, cosicchè nelle due spiagge devono correre da una parte le strade d'una compagnia adriatica, dall'altra quella d'una compagnia tirrena, dopo avervi esposto questo concetto, più appariscente, a mio senso, il relatore lo esamina, lo giudica, lo rigetta nella sua assolutezza, e molto saviamente osserva che il concetto che dovrebbe guidare nella formazione di tali gruppi dovrebbe essere, non geografico solo, ma principalmente economico e commerciale.

Ora, la vita economica e commerciale di questa Italia nata da quattro anni, si è potuto già disegnare a quest'ora? Ha potuto già formare i suoi centri, i suoi gangli? Noi non conosciamo se non quelli dell'Italia vecchia e divisa; ci bisogna tempo per vedere, se ne possano e ne debbano sorgere dei nuovi; o quanta sfera d'azione o d'influenza possa aggiungersi o restare a quelli che prima vi erano. Se aveste uno studio a fare, se su qualcosa doveste insistere, sin dove vi fosse possibile, per aiutare lo sviluppo di questa vita economica, nuova, sarebbe soprattutto adoperare tutta l'au-

torità che avete sulle società, per indurle ad accomodare le lor tariffe, ancor molto elevate, del trasporto delle merci alla natura dei commerci delle varie provincie, che è appunto quello che è più trascurato, e che sarebbe il migliore avviamento nell'avvenire alla formazione di gruppi fondati naturalmente sulla affinità dello sviluppo economico, se gruppi vi devono essere.

Quando non si voglia seguire questa via lenta, ma sicura, si rischia d'entrare in una via posticcia ed arbitraria, colla coscienza, che non è nè buona, nè definitiva, ma con quell'effetto anche che non si sarà più liberi se non con molto scapito di ritornare indietro.

Difatti, quando avrete, in questa fretta di aggruppare, creati degli interessi potenti, come farete a dissolverli? Quando avrete sollevato dinanzi a voi degli ostacoli, come li vincerete? A forza di altri sacrifici, di altri dispendi. Non è meglio risparmiarli ora, e poi entrare più a rilento per una via in cui nulla vi sforza, e che non avete ancora studiata?

Vedete difatti che cosa oggi vi accade per questa fretta. Nessuna idea vi resta ferma, e vi sono tutte turbate dalla necessità delle cose che vi sforza. L'onorevole Menabrea, che aveva pensato la formazione naturale dei due gruppi Adriatico e Tirreno, non appena principia ad affettuare il suo concetto che la vendita delle strade ferrate lo sforza a dare tutta la valle del Po nelle mani di una società sola, e a consentire d'altra parte che la società tirrena che costituiva sotto nome di *Romana*, arrivasse, coll'esercizio del tronco di Savona, sino a Torino.

Da un'altra parte l'onorevole Jacini, risoluto di galoppare sullo stesso concetto, è costretto a consentire che la società Adriatica si formi, pur conservando due strade, quelle da Voghera, Pavia, Brescia, nel bel mezzo delle reti della Compagnia non adriatica, nè Tirrena, della valle del Po.

Così ogni combinazione è dovuta rimanere imperfetta, incompiuta e cogli sconci e contraddizioni vitali. E ciò perchè? Perchè non era stata preceduta dal lavoro naturale degli interessi privati, che suole momentaneamente indurli ad un'associazione di forze e di profitti.

Intanto, ai fatti, in materie simili, si accomodano troppo facilmente i ragionamenti. Son cose di fatto che ammettono considerazioni così esili, sfumate e diverse, che è troppo facile trovarle del pari buone in più modi. Un ingegno come quello dell'onorevole Correnti, così vario, così ricco, così acuto, così adatto ai vari aspetti di una questione, a dare a ciascuno la sua parte, a misurare le difficoltà e le facilità di ogni partito, a guardare ogni idea, insomma nel complesso delle sue relazioni, avanti al fatto che una necessità superiore creava, s'è facilmente potuto persuadere che ciò che era, doveva essere, che poichè una società sola occupava tutta la valle del Po, tutta la gran conca Eridania, quella gran conca formava il varco naturale di un gruppo solo, e, a dirlo

più alla buona, doveva essere esercitata da una società sola. All'onorevole Correnti, che considera « la riviera Adriatica infino all'ultima punta della Messapia come una appendice topografica della gran valle del Po », non sarebbe stato difficile il provare anche, se il caso si fosse presentato così, che la società che occupa la gran valle del Po deve correre colle sue strade tutta la spiaggia adriatica. Lo avrebbe provato con intera convinzione e con ragioni così buone, come quelle che gli si potrebbero contrapporre. Il che dico per confermare ciò che dichiarava da prima; quanta poca saldezza o sicurezza ci sia in questo concetto dei gruppi, in quanti modi si possono girare e rigirare, e come non ci sia niente altro di necessario, di essenziale che questo solo, che al potere esecutivo, cioè, resti sufficiente autorità sulle compagnie, e su quella soprattutto a cui dà garanzia, per impedire che le gare degli interessi privati, cosa del resto che non può difficilmente accadere, non impedisca o menomi l'interesse pubblico, che questi interessi, per una gelosia reciproca, non si incaglino, non si urtino, e tendano continuamente, come naturalmente dovrebbero fare, alla diminuzione di prezzo dei trasporti, alla rapidità dei viaggi, alla economia degli esercizi e delle amministrazioni.

E questo solo è ciò che vi è di vero e di stabile; l'associazione spontanea degli interessi propri delle diverse compagnie, aiutata sì in alcune occasioni dal Governo, ma non spogliata di nessuno degli stimoli, non fatta immune da nessuno degli effetti della responsabilità propria, bene o male usata. Il resto sarebbe sforzo vano se non fosse dannoso.

Ebbene, questo carattere di sforzo vano e dannoso è quello della combinazione del gruppo dell'Italia centrale che vi sta davanti, combinazione, non nata dal moto intimo e proprio della società, ma schiusa nelle stufe dei ministri.

In questa fusione di fatti non si vedono società che cercano, come membra, per caso divise, ad unirsi in un corpo solo, di cui si sentono far parte; si vedono società forzate, per un interesse fittizio, ad accozzarsi insieme, e che lo fanno rimanendo ciascuna coi suoi sospetti, coi suoi consigli, coi suoi interessi. Qui non si vedono le società le quali, come in Francia, hanno per una lunga preparazione avviati i loro interessi ad una fusione, ed alle quali il Governo dia l'ultima mano procurando in quell'aumento del profitto privato un vantaggio pubblico; qui si vedono invece le società, quale con dispetto, quale con un'incerta gioia, legate in una sola fascina, e ci stanno male, e sentono in sé medesime che questa fascina sarà un giorno sciolta con peggiore rovina di quello che non oggi toccherebbe ad alcune di esse, se l'unione posticcia non fosse nata fatta.

Vediamolo.

Le quattro società che sono fuse nel gruppo dell'Italia centrale sono: la società livornese, quella delle strade ferrate centrali toscane, la società maremmana e la Romana.

Queste quattro società si trovarono e si trovano in condizioni finanziarie diversissime.

Quando voi volete legare un sano con un ammalato, il sano vi domanda: a che condizioni? E non è meraviglia se il sano faccia le sue condizioni molto dure. Per essere sani di corpo, non è già necessario di essere imbecilli di spirito; se voi volete dunque associare a me una società come una società malaticcia, non dovette meravigliarvi che io prima mi punti bene coi piedi a terra, e vi dica: piano; vediamo un po' il come: da prima non voglio che il malore mi si appicchi addosso, e poi, ad ogni modo, se non del pericolo, almeno della compagnia che accetto, voglio un compenso.

E sarebbe puerile lo scandalizzarsi di questa crudeltà degli interessi. È non solo diritto, ma dovere di chi amministra una società, e il dovere di chi ne ha in cura gli interessi, procurare il loro maggiore profitto; giacché il profitto legittimo della società è il balsamo loro, è la loro moralità, è quello che la mantiene vegeta, è quello che accresce lo sviluppo di tutta la prosperità economica del paese.

Ora la società toscana, la livornese, voglio dire, la Maremmana, e la centrale sono società che hanno tutti quanti i caratteri del paese nel quale sono nate: sottili, ingegnose hanno fatto le loro combinazioni bene, senza arrisicare troppo, e guardandosi bene attorno: non hanno sciupato il loro danaro ed hanno creato una posizione, la quale è buona per alcune, e per altre è siffatta che per fargliele lasciare bisogna pagarle bene.

Diciamo prima della società livornese, che è la più maestosa. Essa ha una posizione certamente buona, ha o piuttosto vuole avere un capitale sociale di lire 140,742,702: dico vuole avere, perchè le mancano 16,000,000 di lire per compiere la sua strada di Perugia, e pretende di avere il diritto che lo Stato gli lasci facoltà di procurarselo mediante obbligazioni garantite da esso.

Questo capitale non sarebbe troppo male formato; consta di lire 33,609,000 in azioni, di lire 107,141,707 in obbligazioni, vuol dire un terzo di azioni e due terzi in obbligazioni, proporzione che in molti dei paesi di Europa non parrebbe accettabile, ma posizione la quale è davvero la migliore possibile oggi in Italia.

Lo Stato le garantisce interessi di azioni e di obbligazioni, a diverse ragioni; e questa garanzia estesa anche alle azioni, appanna un po', per dir vero, la schiettezza del carattere industriale di queste. Ad ogni modo la garanzia attuale dello Stato ammonterebbe, compresi gl'interessi delle obbligazioni per i 16,000,000 che ci dimandano in più, a 9,665,993.

Ora, si fa conto dalla Commissione stessa che il prodotto netto delle linee livornesi potrebbe, in ragione molto moderata, ammontare per lo meno a lire 3,322,600 l'anno. Cosicché l'onere annuale che toccherebbe allo Stato, quando tutte le linee fossero in esercizio, si ridurrebbe al più a 5,322,600 lire.

Se non che questo calcolo è stato fatto, quando quel fatto politico che ci ha danneggiato nel contratto di

TORNATA DEL 24 MARZO

vendita delle ferrovie non era ancora successo. Sarebbe parso, che del trasferimento della capitale, del quale altri tirava profitto per rinvilire il prezzo di strade che facevano centro in Torino, noi avremmo dovuto alla nostra volta tirare profitto nei negoziati con compagnie proprietarie di strade, che fanno centro in Firenze. Ad ogni modo, avremmo potuto ripigliar fiato. Se è vero che la garanzia dello Stato per le livornesi non cesserebbe del tutto se non quando attingessero un prodotto chilometrico di 19,000 lire, è vero anche che scema a misura che s'avvicinano e montano a questa cifra. Ebbene, che è l'effetto che produce la fusione? Vedetelo.

È stato chiesto alla società delle livornesi: volete fondervi colle romane? La società che sta bene, e che non ha speranza che di meglio, risponde: sì, a buoni patti; e a guardare non tanto per il sottile parrebbe, rispetto allo Stato, discreta.

Il prodotto netto delle sue linee che andava sinora tutto a vantaggio dello Stato, e a diminuzione delle cifre della sua garanzia, andrà a beneficio delle società nelle quali le livornesi si fondano insino a che il prodotto di tutte le linee della società nuova non ammonti a lire 12,500; superando quella comune, il sovrachio non andrà che per metà a beneficio dello Stato e a diminuzione della sua convenzione, il resto a beneficio della società nuova, insino a che il prodotto lordo delle linee giunga a lire 30,000, al qual punto solo la sovvenzione dello Stato cesserebbe. Intanto quella sovvenzione è fissata ora a lire 13,250, il che fa per le linee delle livornesi un onere complessivo per lo Stato di lire 5,949,250, che vuol dire lire 626,650 più che non oggi. È contemperato, giacché la Commissione amministrativa contava un dappiù di lire 945,000 e quella della Camera non ripugna.

È poca cosa in tanto subisso di milioni, potete dire, e dare alla società delle livornesi lode di temperata; sì, ma è astuta anche. Ricordatevi che nella legge votata dalla Camera per la concessione della strada da Perugia a Firenze è detto che, prima che la società livornese avesse facoltà di emettere le obbligazioni per costruirla, il prezzo massimo della sua strada doveva essere determinato. Questi 16 milioni che oggi dimanda di più, sono al di là di quel prezzo che si dovette allora fissare anticipatamente? Parrebbe di sì.

Ora, l'interesse di questi 16 milioni è calcolato nell'onere che nella condizione di cose attuale lo Stato sopporterebbe; ora, è egli giusto che lo sopporti?

Quando una società prende un obbligo collo Stato non bisogna che vi stia, e che vi perda essa se non riesce a stare nei limiti delle spese previste? Ad ogni modo, bisognerebbe poter vedere molto bene nelle ragioni di questo sovrachio di spese.

Ora io fo qui un'osservazione che è generale a tutta questa legge. La stessa compitezza del rapporto della Commissione della Camera ci autorizza a credere che ciò che in quel rapporto non vi è, manchi del tutto.

Ora io domando: come si dimostra questa necessità di altri 16 milioni per costruire la strada da Perugia a Firenze? Il relatore dice e ripete sempre la stessa parola ad ogni domanda di questo genere: il Ministero asserisce. Ed anzi di più, talora dice: la società *asserisce*.

Difatti, per dire di passaggio, poichè mi cade opportuno, quello che avrei anche occasione di dire più in là a proposito della strada centrale toscana, di fatti rispetto ad essa non è più un'asserzione del Ministero, non è un'asserzione della società stessa che deve costruire, ma un'asserzione di cotesta società livornese, la quale è citata a prova che ci bisogna ancora 7 milioni per compiere la strada assunta dalla Centrale fino ad Orte.

Qual'è la prova dell'asserzione della società livornese che non asserisce più neanche in fatto proprio? Nella relazione manca; c'è anzi una prova in contrario: un calcolo della Commissione amministrativa nominata dal Governo che ha giudicato che tre milioni soli sarebbero bastati. Ora, che è quello che succede? Non solo la Commissione della Camera ed il Governo non accettano il computo della società livornese che chiede, ma per maggior sventura nello specchio della Commissione della Camera sono duplicati, certo per un errore involontario, i tre milioni, ed invece di sette milioni si arriva a dargliene dieci. Ma, o dieci, o sette, o tre, non ha la società centrale assunta la strada di Orte a 16,000 franchi il chilometro? Se non ci riesce a farlo, i contratti si devono sempre rifare a danno dello Stato? O quando le società, per non poterlo adempiere starebbero alla mercè nostra, è a dirittura indispensabile di invertire la relazione e mettere noi alla mercè loro?

Passiamo oltre. Quanto alle società dette livornesi, il risultato è questo. Allo Stato, giacché di quello che le società dimandano l'una all'altra dirò poi, allo Stato in apparenza dimanda poco, in sostanza, più che non pare; ma ad ogni modo dimanda con molta abilità.

La Società centrale toscana, che esercita 231 chilometri, ha un capitale sociale di 30,184,000 lire. Di questo 8,400,000 in azioni; 3,282,000 per alienazione delle annualità governative, dipendenti da un'antica forma di sussidio che ricevevano, e in 48,000 obbligazioni 18 milioni e qualche centinaio di mila lire. Questa società quindi ha anch'essa raccolto il capitale per due terzi con obbligazioni ed un terzo con azioni.

Ad una società industrie come questa, molto parca ed economica, le due strade costano 160,000 franchi a chilometro, molto meno che non alle livornesi le quali dimandano 335 mila lire per chilometro.

E ciò perchè quella società sottilmente amministra non andò nel costruire le sue strade al di là del bisogno, di quello che il suo movimento richiedeva, senza sforzi, senza borie.

Ora, a questa società il Governo deve, secondo la Commissione della Camera, lire 1,212,000 di guarentigia delle obbligazioni: e poichè il prodotto netto delle sue linee è di lire 952,182, resterebbe dal Governo a pagare lire 259,818 all'anno.

Oggi il Governo chiede a questa società, la quale non si trova in condizioni si prospere come la livornese, ma che ha però il vantaggio di avere una buona linea intermedia, che le fa lecito d'imporre patti a destra ed a manca, le chiede di fondersi colla romana, e la società vi aderisce. Vedremo poi i patti che faranno tra loro; ora vediamo i patti che fanno col Governo. Ciò che accetta adunque col Governo: voi mi pagherete un prodotto chilometrico di lire 13,250 che ammonta per tutti i miei chilometri a tre milioni e 360 mila lire all'anno. Ciò vuol dire che allo Stato la società centrale costerà lire 2,810,932 più che non costa ora.

C'è un leggiero divario tra la Commissione della Camera e me nei conti. Io non ho computato nessun aumento di capitale che non mi era dimostrato. Di fatti, per me, torna anche qui la stessa domanda. Perché la società toscana vuole altri sette milioni? Ne ha bisogno. Mi duole, se è vero. Doveva pensarci prima, quand'ha ottenuto la costruzione di quella strada, per la quale oggi occorrono sette milioni di più, ad un prezzo fisso di 160,000 lire per chilometro. Se essa ha fatto male i suoi conti, peggio per lei. È impossibile che lo Stato faccia gli affari di pochi, rimettendoci del denaro di tutti.

Un'altra ragione di differenza tra la Commissione e me, è, che io ho accettato come cifra della garanzia attuale del Governo la somma che è portata nella relazione stessa (art. 41), non quella che è data in uno specchio, sotto più rispetti errato, che si trova negli allegati (n. 285).

Ad ogni modo, anche qui è da notare l'accortezza della società toscana, la quale, avendo bisogno di sette milioni per finire una strada pattuita, riesce a non eccedere alla fusione, se non a patto che lo Stato spendi lire 2,810,000 all'anno di più per le sue linee, in cose gran parte costruite e vive.

Segue ora la società maremmana.

Questa società è davvero un concetto da studiare. Dico che è un concetto da studiare, perchè io credo potervi dimostrare in breve che la costituzione della maremmana va a diventare in breve la costituzione fondamentale di tutte le società di strade ferrate italiane.

Il concetto fondamentale delle maremmane è questo. Si uniscono degli imprenditori, gente fortunatissima, e dicono al Governo: noi vogliamo costruire una strada, però guadagnandoci sulla sua costruzione, ma senza arrisicare del nostro; vuol'egli, il Governo, darci i denari dandoci facoltà di emettere obbligazioni garantite da lui? E il Governo risponde sì, ed accetta il partito, ma, come accordo egli aggiunge per patto, che quando la strada avrà pagato gli interessi ed il capitale speso, i portatori d'obbligazione avranno per soprappiù dell'interesse diritto di pigliare parte agli utili!

Bisogna dire che, nelle maniere in cui il concetto si è prodotto in Toscana, non manca d'una sua ragione. Era una costituzione bizzarra di società applicata ad una strada lungo le Maremme, che aveva un grandissimo interesse pubblico, ma non poteva dare speranza

neppure di un mediocre profitto privato, e al Governo è parso non senza fondamento di potere in quei momenti agevolare a sé medesimo l'acquisto del capitale, lasciando a chi si faceva strumento dell'operazione un guadagno certo ed immediato che forse si sarebbe dovuto, se si fosse potuto, misurare anticipatamente nella costruzione stessa della strada.

La pena di emettere delle obbligazioni senza rischio era certo pagata largamente dal Governo, che, mettendo il suo credito e il suo denaro, ne abbandonava altrui la spesa e l'amministrazione, e rilasciava senza freno quei guadagni della costruzione che sogliono essere i più invidiati, come sono i più pronti, in simile sorta di affari.

Ad ogni modo, restava all'erario una speranza di rimborso e di profitti.

Per ragione di garanzia ai portatori d'obbligazioni delle maremmane, il Governo paga lire 2627 all'anno. Ora si domanda anche a questa società maremmana di prestatori di volersi fondere, ed ecco i patti.

Si darà alla società maremmana la proprietà delle strade; l'erario rinuncia ad ogni speme per lontana che fosse, e non so perchè dovesse essere tanto lontana, in una linea che, congiunta a Roma, diventerebbe di primaria importanza, di rimborsi e di guadagni, e vi si pagherà, come gli altri, 13,250 lire al chilometro di sovvenzione.

Ciò vuol dire che il Governo pagherà in totale lire 3,060,7000 all'anno, che vuol dire lire 433,566 più che non ora. Queste strade adunque, che dovrebbero ritenersi dello Stato, costeranno oggi allo Stato, cedendole, 433,000 lire all'anno più che oggi non costano.

In questo computo non ho calcolato il di più o il di meno che nella somma presente d'interesse annuale pagato dal Governo deriva dall'essere oggi il prodotto lordo così scarso da dovervisi rimettere altre 3500 lire al chilometro per esercitare la strada, e dallo sperarsi che in breve cotesto prodotto deva oltrepassare le spese dell'esercizio di almeno 500 lire, e continuare senza intermissione ad aumentare. Poichè non si computa una così prossima speranza a diminuzione della somma che il Governo pagherebbe, non si può neanche computare ad aumento una scarsezza ad ogni prodotto, che è affatto passeggera. Ma di dove usciranno gli azionisti di queste maremmane che non ne aveva; giacchè solo azionista o portatore di fondi propri era stato il Governo?

Ecco: a ciascuna obbligazione era stata annessa una cartella di godimento, e il godimento sarebbe consistito nella partecipazione alla metà degli utili della strada, quando il Governo sarebbe stato rimborsato d'ogni sua spesa e l'altra metà sarebbe data di patto. Questo godimento era lontano, lontano: ebbene, cotesti possessori sono per la sua fusione cavati dal Purgatorio ed introdotti nel godimento attuale delle azioni della società nuova in una proporzione che diremo poi.

Ci resta un'ultima società, quella delle strade ferrate romane.

TORNATA DEL 24 MARZO

E qui mi bisogna un preambolo breve. Ci ho pensato molto e ci ho inteso poco. S'io presumessi di darvi della condizione di questa società un'esposizione così chiara come ho pur voluto fare delle altre, sarebbe davvero una presunzione intollerabile.

Vorrei comunicarvi della società delle ferrovie romane quell'impressione che me ne era fatta nell'animo; impressione piena di meraviglie e di sgomento, ma senza nessuna tinta di disistima verso quelli che la dirigono. È una società che ha qualcosa di favoloso, di misterioso: è sempre giù, è sempre su; non trova danaro e anticipa sulla costruzione delle strade; non trova chi compera le sue obbligazioni; trova chi gliel' accetta in pegno, e gliene dà una somma, che resta un segreto. Deve essere un genio davvero colui che conduce così la società delle strade ferrate romane, per monti e piani, per valli e per dirupi. (*Ilarità*)

Si diletta in quella strettezza di curve e in quell'arduità di pendenze che il capitolato la sforza a schivare nelle strade che pur costruisce. È certo che niente meno di un genio avrebbe potuto guidare sinora, trafelata ed anelante, questa società bizzarra, splendida, misera, buia, sbrigliata, che chiede e dà insieme, e corre, corre insino a che non urti in un ostacolo avanti a cui s'arresta e tende la mano, e dice: aiutatemi, o la mia rovina vi farà maggior danno che non vi farebbe la spesa che io vi chiedo ancora per me. Chiede insieme e comanda. Questa poesia di un uomo d'affari io non l'ho studiata; non ve ne posso, non ne so esporre l'estetica (*Ilarità*). È un impaccio persino a dirvene i fatti. Tre anni sono fu presentata alla Camera una relazione dell'onorevole Valerio; vi si diceva che la società romana aveva realizzati e da realizzare 51 milioni, 34 realizzati, 17 da realizzare: oggi l'egregio nostro relatore scrive che ha emesse 170,000 azioni e *dovrebbe* averne ritratto 85 milioni di lire. Che vuol dire *dovrebbe*? Quanto ci corre, in simili cose, da ciò che si dovrebbe aver fatto? Io non lo so.

Del rimanente a questa società non mancano modi molto semplici di trovar ancora dei fondamenti su cui poggiare la sua domanda di altri sacrifici per essa, senza dire della speranza che le è fomentata dall'eserci riuscita già una volta ad ottenerlo.

Nel 1862 la società delle strade ferrate romane aveva, se non isbaglio, computato che le sue strade dovevano costare 206 milioni. A questi si devono aggiungere 16 milioni che avrebbe dovuto costare la strada di Ceperano-Napoli; e faceva in tutto 222 milioni che avrebbe dovuto spendere, e per i quali noi la mettevamo in grado di pagare le sue obbligazioni, e le restavano lire 2,800,000 per il servizio delle azioni.

Ora la società romana torna dopo due anni e dice: Ho sbagliato i calcoli, in luogo di 222 milioni ne devo spendere 313. Dunque trovate modo di darmi il resto, altrimenti son nelle secche e non mi muovo. E la società romana è più forte di voi, è più forte del Parlamento italiano, perchè, come essa non è andata avanti che per mezzo di obbligazioni, e come coteste obbliga-

zioni hanno più o meno implicita una garanzia morale o legale dal Governo italiano, quanto più date, tanto vi sentirete più stretti e sforzati a dare, e non meno vi resta in proporzione a prendere.

Ma per essere salita nei suoi computi da 222 a 313 milioni, la società romana s'era allenata, l'audace aveva trovato un partito. Aveva ottenuta facoltà dal Governo italiano di emettere altre 300,000 obbligazioni. Queste l'avrebbero portata molto da vicino al capitale che le sarebbe bisognato in questa sua nuova stima de' lavori che aveva accettati.

Ma ecco dove mi pare incagliata. L'interesse delle obbligazioni emesse, in tanto maggior numero del dovere, ha cominciato a oltrepassare la somma complessiva delle garanzie dello Stato e dei prodotti delle sue linee. Le ultime 170,000 obbligazioni non le ha più potuto collocare; del denaro che ha preso a prestito, pigliandole, dagli stabilimenti di credito, le si domanda la restituzione. Ecco dove è stata fermata l'eroica e furiosa signora. Pure, a considerare sottilmente, parrebbe che al pagamento degli interessi delle obbligazioni e delle azioni privilegiate, le garanzie ed i prodotti delle linee, tirati coi denti, giungerebbero pure. Ma dove non giungono certo è al pagamento degli interessi delle 170,000 azioni in ordinarie e straordinarie, alle quali, secondo la dichiarazione del relatore della Commissione, la società romana ha continuato e pagare il 5 per cento.

Che cosa vuol dire ciò? Vuol dire che gli amministratori della società romana non hanno avuto cuore di dire agli azionisti: badate che noi non possiamo più darvi nulla, altro che mangiando sul capitale stesso che pigliamo a prestito, e rendendo nell'intervallo sopportabile la condizione vostra, a patto di renderla irreparabile poi, per altre mani che quelle larghissime del Governo italiano, che, come la bontà di Dio, ha sì gran braccia, che prende ciò che si rivolge a lui. Da questa impossibilità di collocare le cento settanta mila azioni, e dal pagamento continuato a fare del cinque per cento agli azionisti, deriva mi pare la difficoltà presente del Consiglio di amministrazione delle ferrovie romane, nasce la necessità di chiedere nuovi sacrifici a voi.

E quali sono? Voglio prima indicarli, e poi provare che i sacrifici che ci si domandano, non varranno, nè a procurarci alcuno dei vantaggi che attendiamo dai medesimi, nè a schivare alla società romana gli estremi danni che ci aspettano, certo, non a schivarglieli, più di quello che potrebbe schivarli oggi da sé.

I sacrifici son questi. La società romana domanda al Governo due cose: ora che mi allargo, dice, fondendomi colla Toscana, e dando loro per lo meno il mio nome, avrete occasione di darmi maggior numero di chilometri a costruire, e quindi, obbligazioni ad emettere, giacchè ad azionisti sarebbe vano pensare, altre e poi altre obbligazioni; così c'è intanto il modo di rifare il giuoco e farlo più grosso. E in ciò, non v'ha nulla di cui altri si possa offendere: questo a cui accenno è uno dei più semplici punti di quell'effettivo di cui parlavo.

Intanto nella parte di chilometri che ho nel territorio italiano; in quelli che io devo avere poi unita colle altre, sarà mutato il tenore della garanzia.

Cominciamo a vedere quest'ultima mutazione, che aggravio porti. Non mi pare che la Commissione ed il Ministero abbiano giudicato di ciò con molta esattezza. Per vedere al giusto quanto sia, mi pare che il Governo e la Commissione avrebbero dovuto paragonare la quantità di chilometri esercitati oggi dalla società romana e colla somma complessiva, che allo Stato costa l'utilità che da essi viene al paese. Giacchè in questa generale considerazione non importa punto che la garanzia del Governo si restringa ad alcune linee sole, o si distribuisca diversamente sopra le une, che sopra le altre. Ciò che importa, è vedere il vantaggio complessivo per il paese dalle linee esercitate oggi dalle romane, che non costa allo Stato, nella combinazione attuale, che cosa gli costerà in quelle che ci propone. Bisogna perciò dividere la somma totale dell'onere dello Stato per il numero dei chilometri che la società romana esercita nello Stato, ma non bisogna già distribuire ciascheduna parte di garanzia su ciascuna parte della strada, e levare così di mezzo quei chilometri che la società romana esercita oggi senza garanzia avendoli costruiti o con un sussidio o colle speranze di vantaggi avvenire.

Difatti i chilometri sui quali lo Stato paga garanzia d'un prodotto netto alla società romana sono 579, cioè 206 da Ancona a Bologna, 233 da Ancona a Roma e 140 da Ceprano a Napoli. La garanzia complessiva di queste linee è di lire 9,964,000. Se questa somma si divide pel numero dei chilometri garantiti che la società esercita, tornerebbe a lire 17,409 di garanzia per chilometro. Ma la società romana esercita anche 41 chilometri da Castel-Bolognese a Ravenna senza garanzia di sorta, per i quali ebbe un sussidio di 5 milioni. Se volete vedere quale sia l'utile che lo Stato ritrae dalla società romana, e da che prezzo bisogna aggiungere questi 41 chilometri, vedrete che allora la garanzia si riduce a lire 16,335 per chilometro. Ma questa garanzia non è pagata tutta: è diminuita dal profitto delle strade stesse. Computando che i 206 chilometri da Ancona a Bologna diano lordo un 16,275 lire al chilometro come hanno dato nel 1864, in cui hanno dato meno del 1863, e che il loro esercizio costi 8000 lire, resta di netto lire 1,753,926, a cui aggiunte le lire 1,176,700 delle altre linee, fanno lire 3,530,626 a dedurre dalle 9,964,000 lire garantite dal Governo. Il che vuol dire che l'onere attuale del Governo è di lire 6,433,375.

Ora in vece che daremo noi a questa società? Noi le daremo per 373 chilometri lire 13,250 ciascuno all'anno che già fanno da una parte lire 4,942,250. Ma non basta: giacchè ci sarebbe, cosa impossibile, un vantaggio dell'erario nel cambio. La giunta è questa.

Quella delle strade ferrate romane, di cui il prodotto era più grosso, e da cui proveniva quindi maggiore diminuzione alla garanzia di prodotto netto assegnata dallo Stato, è la linea da Ancona a Bologna. Per isven-

tura dell'erario, essa si trova sulla spiaggia adriatica, e perciò non può far parte d'una compagnia tirrena, come la romana diventa. Bisognava dunque staccarnela; e ciò aveva già fatto il Menabrea, lasciandola però in sospeso, come mezzo almeno di future e meno dannose combinazioni. Così staccata non ci portava altro danno, se non d'essere stata stimata alle romane 54 milioni, quando il ministro stesso non credeva che le spettasse se non una parte d'interessi corrispondente a un capitale di 47 milioni, e molti non credono che non valga più di 30.

Se non che il ministro Jacini è venuto poi; ed ha trovato il gruppo in cui allogare la linea da Bologna ad Ancona, ed ha escogitata quella combinazione, che dove sinora il prodotto netto di quella strada andava tutto a diminuzione d'un peso che ci gravava addosso, ora che la strada di Bologna andrà a far parte delle meridionali, il suo prodotto andrà tutto per quattro anni a beneficio di una società privata, e poi, dopo quattro anni, non verrà per lunghissimo tratto di tempo che solo per metà a beneficio dell'erario.

Ecco come la strada da Ancona a Bologna è chiamata a far parte del gruppo adriatico della compagnia Bastogi; e questo gruppo ha una combinazione che esamineremo poi, ha guarentita una convenzione fissa di 22 mila lire a chilometro, per i primi quattro anni qualunque sia il prodotto delle sue strade; e poi, trascorso questo spazio di tempo, la convenzione calerà a lire 20,000 e andrà poi scemando a mano a mano, coll'aiuto di Dio, della metà di quello che queste linee gittassero al di là di 7000 franchi al chilometro.

E l'effetto è questo.

Oggi sulle strade da Ancona a Bologna paghiamo lire 3,087,000 di garanzia di prodotto netto, che, detratto il profitto delle strade tutte, si limita ad una spesa di lire 1,400,890 all'anno. Quando questa strada staccata dalle romane verrà alle mani delle meridionali dovremmo ai 206 chilometri delle strade da Ancona a Bologna aggiungere i 41 di quella da Castel Bolognese a Ravenna, e pagare noi tutti i 247, per i primi quattro anni a 22,000 franchi al chilometro lire 5,434,000; seorsi i primi quattro anni potremo far conto, che per il prodotto delle strade di Romagna confuse con quelle di tutte le meridionali, ciascun chilometro dia un 7,000 lire di prodotto annuale; e così la nostra convenzione, che, ridotta a 20,000 lire al chilometro, non ammonterebbe più che a lire 4,940,000 in complesso, ricadrebbe a lire 4,693,000; giacchè delle due mila lire, di cui il prodotto avanzerebbe le lire sette mila, mille servirebbero pure a sgravio dell'erario. Se non che qui il conto non è finito. Giacchè per la stessa combinazione delle meridionali, noi sopra questi 247 chilometri delle strade di Romagna che son finite da un pezzo, dobbiamo pagare una indennità di 500 lire per chilometro all'anno; stantechè, badate bene alla ragione, noi facciamo alle meridionali il danno di non costringerle in altri punti delle lor linee a due passi molto difficili dell'Appennino. Cosicchè la complessiva garanzia che ci toccherà pa-

TORNATA DEL 24 MARZO

gare per i 247 chilometri da Ancona a Bologna sarà nei primi quattro anni non di lire 5,454,000 sole, ma di lire 5,577,500, e poi, insino a che il prodotto di tutte le reti meridionali non oltrepassi le 9000 lire al chilometro, di lire 4,816,500; che vuol dire, nel primo caso di lire 4,176,110 di più che non facciamo ora, poi, di lire 3,415,890 di più che non paghiamo ora.

Se il conto è complicato, non è certo mia la colpa, se vostra e mia è la pena. Ora raccogliamo le vele; ed entriamo in porto da così lungo e faticoso viaggio.

Adunque la società livornese che ci costava lire 5,322,600, ce ne costerà lire 5,949,250. La centrale ce ne costava 2,590,818, ci costerà lire 3,060,750. La maremmana ci costava lire 2,627,184; ci dimanderà lire 3,060,750. Le strade delle Romagne volevano un dispendio di lire 6,913,374, ne vorranno uno di lire 10,519,750. Vuol dire che spendiamo oggi 15,122,976; ne spenderemo lire 22,590,500, il che torna a lire 7,467,524 più che oggi le strade di queste società non ci costano.

Vi parrebbe troppo? Ebbene non è ancora nulla. Costo dipiù di onere annuale per linee già concesse e poco meno che costruite non è che una delle forme dell'aggravio con cui la fusione ci pesa addosso. Le quattro società riunite insieme, riuniscono le loro forze anche a pretendere. E sino a un certo punto gl'intenti loro e quelli dello Stato si conformano, giacchè è interesse nostro che ci si costruiscano strade, quanto può essere vantaggio altrui il costruircele.

Ma come? E a che ragione?

La società riunita piglia dalle mani dello Stato la costruzione della Ligure e della strada da Canello a San Severino; e poi, si soggetta, quando lo Stato lo voglia, a costruire le strade da Terni ad Avezzano, da Spezia a Parma e da Avezzano a Ceprano. Se non che queste tre ultime non le accetta, se non a patto che la sovvenzione di lire 13,250 aumenti per ciascuna delle due prime di lire 750, per la terza di altre lire 500: cosicchè a rete compiuta la sovvenzione diventa di lire 15,250 a chilometro.

Perchè s'accogli questa costruzione, avrà, oltre a sovvenzione chilometrica, delle somme piccole in forma di sussidio, quali con speranze molto remote di ritorno, quali senza speranza di sorte.

Quelle che son date con remota speranza di ritorno, sono i 20 milioni di lavori sulle strade di Ceprano, che aveva a rimborsare, sono gli 11 milioni delle strade da Canello a San Severino: è tutto il prezzo, non ben chiarito, delle strade da Asciano a Grosseto, che il Governo deve finire a sue spese, e consegnare colle sue mani alle società riunite.

Queste somme dovranno esser rese; ma quando? Quando tutta le rete renderà 30,000 lire a chilometro, e solo nella proporzione della parte che superi questo prodotto. Si può senza soverchia esagerazione credere che ciò non deve succedere. Ma v'ha poi i 5 milioni già dati di sussidio alla strada da Castel Bolognese a Ravenna, ed altri 38 milioni alla Ligure e a San Severino-

Avellino, a cui bisogna pur dare un addio estremo. Il tutto ammonta, secondo la Commissione stessa, a 92 milioni di lire. Ma è un còmputo cotesto che non si può ritenere che per approssimativo.

Ebbene, a me, nelle condizioni delle finanze, 7 milioni di più a spendere all'anno e 92 milioni dati poco meno che a dirittura via, mi paiono sacrifici grossi bene; al dirimpetto de'quali bisognerebbe esser sicuri di ben grossi vantaggi. Or bene io non ne vedo che di affatto illusorii. Ma perchè io possa trasfondere nell'animo vostro questa persuasione mia, dovete permettermi di mostrarvi prima quale sia la costituzione interna di questa società nuova e quale speranza resti, alle quattro che voi costringete ad unirsi, di agire efficacemente e bene.

Voi. Si riposi! si riposi!

BONGHIE. Se la Camera me lo permette, riposerò.

(*La seduta è sospesa per cinque minuti.*)

Cotesti adunque sono i sacrifici.

Quale n'è il frutto? Giacchè è certo che delle grandezze dei sacrifici una nazione non può, nè deve giudicare se non in paragone ed in proporzione dell'opera che con essi vuol compiere.

Che cosa adunque noi creiamo? Noi creiamo una società davvero magnifica, una società davvero maestosa, per la grandezza però de'suoi debiti.

Difatti la società che noi creiamo avrà un capitale di lire 735,114,000, col quale dovrà finire di costruire quella strada ferrata, per la quale due anni fa vi chiedeva 222 milioni ed ora vi chiede 313 milioni, ed aggiungervi quella di Canello a San Severino e la Ligure, e, quando si voglia, anche i tronchi da Terni ad Avezzano, da Avezzano a Ceprano, dalla Spezia a Parma,

Ma questo enorme capitale di lire 735,114,000 come si è ritrovato per l'appunto necessario all'impresa? La stima si è fondata in buona parte su calcoli preventivi che nè la società, nè il Governo hanno appurato molto bene, che non hanno dibattuto, e nei quali non sono intesi; su calcoli ne'quali voi non potete fare maggior fondamento di quello che lo vedete oggi avreste dovuto fare tre anni fa su preventivi che società romana vi presentava delle due linee; su calcoli a'quali non hanno preceduto, soprattutto per le tre nuove eventuali, se non forse per quella da Spezia a Parma, studi particolareggiati, pieni, sicuri. La società li accetta intanto solo perchè sa che c'è sempre modo di tornare al Parlamento a domandargli altri danari, ove quelli che le si dà ora non bastino.

Ad ogni modo, questo capitale, constatato con tanta certezza, come si forma, di quali fattori consta? Novantadue milioni di lire, l'ho detto, sono sussidio dello Stato, e lire 515,262,000 sono raccolte mediante obbligazioni emesse o da emettere da coteste società riunite.

Ma sin qui, non abbiamo ancora l'essenza di quello che si chiama società privata; qual è quest'essenza e quanta è? È questa: ciò a cui date il sussidio del Go-

verno, ciò che ha facoltà di far tanto debito, la società privata non ha in azioni se non un capitale suo di 122 milioni di lire. Lascio stare le ragioni diverse di queste azioni, lascio stare il valore intrinseco reale di queste azioni, alcune delle quali non hanno oggi più mezzo di ottenere il pagamento dell'interesse de'frutti dell'impresa, nè lo avranno di poi. Piglio la cifra come la mi si dà.

Dimando. Questa è la società che create? Centoventisette milioni di azioni e cinquecento quindici di obbligazioni. Ora ditemi in qual parte d'Europa vi sia una società la quale abbia il quinto di capitale in azioni, e quattro quinti in obbligazioni; ditemi qual garanzia abbia in sè medesima una società cosiffatta; ditemi quale possa essere il proprio credito suo. Essa non vive che del credito del Governo; ed io vi domando se l'uso che questa società è abilitata a farne, non getti giù il credito del Governo medesimo. (*Bene! Bravo!*)

A un capitale di lire 515,262,000 in obbligazioni bisognerebbero lire 38,683,000 per servirne l'interesse annuale.

E qui mi si permetta di dire di passaggio che dando facoltà alla società di fornirsi una parte così sproporzionata del capitale in obbligazioni, non si fa che aumentare il prezzo della strada stessa; giacchè il danaro non s'investe in obbligazioni che col tasso d'un interesse molto maggiore di quello che le azioni richiederebbero. Mi risponderete che nessuno più prenderebbe azioni di società come questa nostra; ed io vi replicherei subito, che il non essere in grado nè di vendere nè d'allogare azioni, è la più evidente loro condanna. (*È vero!*)

Ora il prodotto netto di tutta la rete di cotesta società nuova (ammonterebbe a 2,351 chilometri) non si computa per i primi anni maggiore di lire 12,987,000; bisognerebbero quindi alla società altre lire 15,696,000, e questo sarebbe solo il carico che il Governo si dovrebbe assumere, se non volesse assicurare che il pagamento delle obbligazioni e delle azioni privilegiate della società romana, come è delle altre tre società riunite.

Ma il Governo va più in là; l'applicazione della convenzione chilometrica garantisce sul complesso dei chilometri della rete, compresi quei tre tronchi ora eventuali che la società accetta di costruire, garantisce un reddito di lire 30,021,250. Cosicché la società nuova può contare, dopo pagate le sue obbligazioni e l'interesse di 22 mila azioni privilegiate della società romana, sopra altre lire 4,325,250 all'anno per pagare l'interesse dei suoi centoventisette milioni in azioni.

Io prendo qui le cifre stesse della relazione della Commissione della Camera, perchè è inutile in una questione già così complessa e in cui si ha tanto vantaggio restando sul terreno dell'avversario, moltiplicare le divergenze e disputare questo terreno stesso.

Ecco la messe: vediamo come è tagliata. Le società non vanno nel campo tutte di egual tempra, e con braccio di pari prestezza. Le livornesi così vegete di

corpo e così acute di spirito, hanno falce e braccio migliori; e lo faranno sentire.

Difatti, questi quattro milioni e qualche migliaio di lire, son divisi tra le società *pro rata* delle loro azioni? Oibò, ce n'ha alcune a cui non resta di azioni che il nome; altre non ne hanno avute mai.

Il capitale in azioni della nuova società romana sarà formato come segue:

Cominciano le livornesi a fare, dopo i patti col Governo, padre comune, i patti coi fratelli; e domandano (e non hanno torto, perchè sarebbe assurdo che una società, la quale paga bene le sue azioni, non si mettesse al sicuro), domandano, in fuori d'ogni capitale sociale, 80,000 azioni per loro, da calcolarsi a 21 lire d'interesse annuo per ciascuna, oltre l'ammortizzazione cui hanno diritto.

Queste 80,000 azioni portano, salvo errore, 1,680,000 lire all'anno, cosicché non restano, come interesse del capitale sociale, a dividere se non che altre 2,648,250 lire.

Quest'ultima somma d'interessi è quella che sola è comune, sulla quale le livornesi pigliano di nuovo esse, ma lasciano anche pigliar parte altrui. La società emette 223,000 azioni; l'interesse che potrà essere pagato per ciascuna azione sarà, se non isbaglio, di 11 lire.

Ora cominciano le diverse società a dividersi questo resto tra loro. Le livornesi dicono: se io non prendessi che le 80,000 azioni, resterei come sono, e per restare come sono, non mi muovo di dove sto; perchè voi mi persuadiate ad unirmi, bisogna che mi diate 13,440 azioni nuove, il che vuol dire, se non isbaglio, lire 147,840 all'anno, le quali portano l'interesse delle azioni della livornese dal 5 al 6. 80 o 6. 85 per cento.

Poi la società maremmana molto stranamente commuta le sue cartelle di godimento avvenire lontanissimo con 12,700 azioni, che fruttano lire 139,700 all'anno.

La Società centrale, la quale ha quella buona linea centrale, mediante cui può passare a destra ed a manca, piglia 16,800 azioni, il che vuol dire lire 184,800 all'anno; ma non si contenta, quantunque non mi parrebbe che oggi stia molto alla larga e paghi le sue azioni facilmente: vuole ed ottiene una concessione privilegiata di altre 42 lire per azione, che monta ad oltre lire 235 200 sommate; non restano alla vecchia società romana che lire 1,940,710, le quali devono essere divise sopra le 170,000 azioni sue e sopra altre 10,060 che la società nuova si riserva di emettere, e che rappresentano tutte le speranze che essa ha di vedere associarlesi altri.

Questo vuol dire che le azioni della società romana, in luogo di avere il cinque per cento che dovrebbero riscuotere, e che riscuotono, non potranno ottenere, anche riuscendo tutte queste combinazioni, che lire 10 e poco più per azione.

Questa è dunque la combinazione delle società fra di loro. Voi vedete il carattere di questa combinazione, e nell'esporgelo non intendo punto dire che le società

TORNATA DEL 24 MARZO

che possono facciano male a stipularci patti gravi; niente affatto: sarebbero stupide se non lo facessero; voglio soltanto dire che la pratica è stata così condotta; che l'unico fine che si voleva raggiungere non si è raggiunto; e la società delle strade ferrate romane, che era quel cadavere così spesso galvanizzato, che vi diceva alcuni momenti prima, e a cui si voleva rifondere vita, quel cadavere è mangiato per tre quarti da quelli che son chiamati a rifarla; cosicchè si trova alla fine con questo miglioramento, dopo la combinazione fatta, che mentre nel 1860 le rimaneva, secondo la relazione Valerio, da distribuire per le sue azioni due milioni e più mila lire, dopo la combinazione si troverà a non poterne distribuire che un milione e novecento mila.

Il che vuol dire che gli azionisti della società romana correranno verso la loro rovina, in fine dei conti, anche più rapidamente di prima. Se non che ci sarà intanto un intervallo in cui potranno colle loro azioni giocare all'altalena e guardare se altri voglia cascare in lor vece. Difatti non si può dubitare che il Consiglio delle romane, il quale rimane diviso dagli altri Consigli, non continuerà a fare come per il passato, ed a mangiare sul capitale per passare l'interesse del 5 per cento alle azioni; giacchè una delle bacchette magiche di cotesto gran mago (*Ilarità*), che io non so chi sia, e che dirige la società romana, è questa: pagare il 5 per cento agli azionisti *usque ad mortem*.

Ora non voglio che ricaviate da queste mie parole un'obbiezione. Voi potreste dirmi: vedete, voi stesso affermate che nonostante tutti questi sacrifici il vantaggio delle romane è piccolo. Ma che importa a me che il vantaggio delle romane sia piccolo? Potreste dirmi, se io non riesco, gittando giù una montagna, a riempire una voragine senza fondo, che io non ho fatto abbastanza per riempirla? Ma chi vi dice di mettervi a riempire questa voragine? Dovete smettere il pensiero, perchè non ci riuscireste; il proposito è vano e dannoso.

Ma non resta questo solo.

Io vi ho dimostrato che la società romana si ritroverà nella stessa condizione in cui era, e correrà a precipizio nonostante i vostri sacrifici. Ma c'è peggio, dirò, in tutta la combinazione rispetto allo Stato.

Queste quattro società non fanno, per ora almeno, che una fusione fittizia. Ciascheduna di esse resta colle sue garanzie speciali sulle sue obbligazioni, ciascheduna di esse resta coi suoi titoli a parte, co' suoi interessi a parte, co' suoi Consigli a parte. E quale è l'effetto che avrete da queste combinazioni? Ne avrete un effetto che potrà ledere ed attaccare radicalmente la buona fede dello Stato. Voi date facoltà a questa società, così enorme per il suo debito, di emettere nuove obbligazioni, e sempre nuove insino ad una somma che è in una grandissima sproporzione col suo capitale sociale. E queste obbligazioni non sono tutte quante soggette alla stessa garanzia per parte del Governo; hanno diverse garanzie; non è ben chiaro se le nuove che dovessero essere emesse l'abbiano o non l'abbiano, pare

che alcune l'avrebbero, alcune no; che alcune l'avrebbero in una misura, alcune in un'altra; alcune in un modo, alcune in un altro. Che importa? Per la confusione stessa e per l'interesse della società nuova si andrà generando un'opinione universale che le obbligazioni nuove e vecchie hanno tutte eguale garanzia dal Governo; e se questa persuasione non si generasse, metterei pegno che la società non troverebbe ad allongare le sue obbligazioni sin dal principio. E voi aumentereste indefinitivamente la necessità che vi preme oggi, o che, per meglio dire, oggi non vi preme che nella vostra fantasia, la necessità di venire in aiuto a questa società che avrebbe dovuto continuare a mangiare sulle obbligazioni per pagare le sue azioni, e che verrebbe da qui a qualche anno a dirvi: le strade costano più che non avevamo detto, ed io non ho più modo di pagare quelli a cui devo; voi Governo italiano siete stato mio complice, venite, pagate. (*Bene!*)

Signori, se vogliamo vere società in Italia, bisogna risolversi a lasciar loro la responsabilità delle loro azioni (*Bravo!*), a lasciarle cadere se non sanno tenersi su (*Bene! bene!*), a lasciarle morire se non sanno vivere. Qui sta tutto il nerbo di quello che voi chiamate società private.

Tutte le ragioni che si possono mai addurre per dimostrare che la società privata è un organo migliore di creazione, di costruzione, di produzione economica che non sia lo Stato, tutte queste ragioni si fondano sopra questo ultimo concetto, sulle responsabilità che lor resta dei loro profitti e delle loro perdite. Se noi a questo interesse privato, che per indolenza ci lascia talora aggirare da quegli a cui s'era commesso lo Stato, viene esso perpetuamente in aiuto, colmando i suoi sbagli, i suoi peccati, le sue indolenze, col denaro pubblico, voi produrrete un effetto contrario, voi aprirete un abisso nel quale sarà tratto giù il credito italiano, ma peggio, lo spirito stesso d'associazione nel paese.

Io mi sono molto meravigliato di sentire che questa combinazione è fatta per salvare il credito italiano che altrimenti rovinerebbe. Come? A questa condizione siamo? Il credito d'una nazione è salvato da tanta facilità nel dare? Il credito d'una nazione è salvato da tanta mollezza nel sorvegliare? Il credito di una nazione è salvato da tanta correntezza nell'accettare le domande e gli apprezzamenti di quelli che richiedono l'opera? Il credito di una nazione è salvato coll'inondare i mercati di una quantità indefinita, varia e molteplice di titoli, che tutti si fondano sulle parole del Governo? Che non hanno nessun proprio fondamento su un capitale sociale? Il credito d'una nazione è salvato col coprire il credito d'amministrazioni che non si chiamano oramai private che per burla? (*Bravo! a destra*)

Io credo che non si aumenterebbe, con una simile maniera di procedere, non si aumenterebbe che la riputazione della nostra follia, non si aumenterebbe che la riputazione che noi siamo della gente oramai ebra e che vogliamo andare a dirupo innanzi, non ferman-

dosi neppure all'orlo del precipizio e tirando gli altri con noi. Io credo al contrario, che se noi continuassimo per questa via, che se non negheremo risolutamente, a quelli che non sanno fare i loro affari, un soccorso così largo con quello rinnovato del pubblico denaro, non potremo rialzare il credito nostro. Quando mostreremo in questa parte della nostra amministrazione quella rigidità che vogliamo introdurre nelle altre parti di essa, noi allora rialzeremo la nostra riputazione, ci scioglieremo da una complicità che mentre pare darci la mano, ci dà la spinta, e ci avvieremo a conquistare nell'opinione pubblica delle persone competenti e dei Governi d'Europa quel credito al quale dobbiamo aspirare, il credito di rigidi dispensatori dei benefizi che vengono dallo Stato, rigidi spenditori del denaro pubblico.

Ve lo ripeto, se è il fallimento della società romana che volete con questi sacrifici cansare, non lo canserete, anzi con questi sacrifici stessi porrete la società romana in condizioni meno vitali che sia oggi, poichè voi farete mangiare una parte del suo cadavere, se cadavere è, alle altre società, con cui la legate: voi non farete altro che aumentare per tutte queste la difficoltà di vivere regolarmente. Se voi lascierete alla società romana il peso dei suoi obblighi, il peso della sua responsabilità, questa società, che è dotata di così potente genio, che è guidata con così felice e fantastico impulso, questa società aiutata da tutti quanti gl'interessi privati che pericolerebbero insieme con essa, troverà modo di salvare se stessa senza che dobbiate soccorrerla. Se la società romana non potesse vivere, tanto peggio per essa.

Non sarete voi che con una larghezza spensierata, con una continua promessa di soccorso, la potrete salvare; sarete anzi voi che colla promessa di facilità maggiori per l'avvenire, accelererete il passo col quale essa andrebbe incontro alla sua rovina.

Dietro queste considerazioni, adunque, io credo non essere in nessuna maniera di vantaggio dello Stato la accettazione della seconda parte di questa legge, cioè a dire la fusione delle varie società dell'Italia centrale.

Mi resta un'ultima parte della legge a trattare; mi rimane a trattare la nuova combinazione colla società delle Meridionali.

Anche il contratto colla società delle Meridionali si divide in più parti. Ve ne sono alcune sulle quali credo poco utile ed importante l'insistere.

Io non sono mai stato in questa Camera nemico della società delle Meridionali, anzi era della Commissione, la quale, usando di un diritto che io credo non potersi negare al Parlamento, giacchè, per mia parte, non sono disposto a cedere senza chiare ragioni, o per l'abuso che se ne potesse fare, di nessuno dei diritti dell'assemblea, surrogò al barone Rothschild il conte Bastogi. Non ho mai fatta nè scritta alcuna accusa al conte Bastogi stesso, che è padrone d'intendere i suoi affari a suo modo, e non ha mai tirato alcuno a sottoscrivere patti per inganno: e se ho un rincrescimento, è quello

di avere il giorno dell'inchiesta risposto *mi astengo*, invece di *no*. Non ostante questo, io credo che per la società delle Meridionali corre la stessa regola che per le altre. La società delle Meridionali fu creata perchè si credette, almeno in me prevalse quest'impressione, che il contratto che allora, nelle condizioni in cui si trovava lo Stato, fu necessario per la costruzione delle strade meridionali, presentava per sé medesimo così larghi profitti, che si potesse usare l'aggravio che ne veniva all'erario a produrre un fatto d'una generale ed immensa utilità per il paese, a creare in Italia una vasta e potente associazione industriale che fosse cagione ed origine di altre associazioni siffatte.

Sin dove questo desiderio sia potuto riuscire, sin dove sia riuscito, per quali ragioni sia venuto meno in gran parte, non è necessario il dirlo qui: checchè si dicesse, non farebbe divario rispetto a ciò che importa. Alla società delle Meridionali gioverà come alle altre, che le resti intera, e lo sappia la responsabilità di quello che ha fatto, e di quello che fa.

Ma cooperiamo noi per avviarla per la strada delle altre: non la mettiamo, come oggi facciamo col nuovo contratto, nella necessità di aumentare il suo capitale in azioni ed in obbligazioni: non potrà farlo nel primo modo, lo farà nel secondo, e lo farà con nostro danno, perchè aggiungiamo ora alle obbligazioni sue la garanzia diretta dello Stato. Non permettiamo che per opera nostra, gli occhi degli azionisti sieno abbagliati dai più grossi guadagni; sperando che dalle più grosse perdite gli terremo immuni noi, caricandone al solito le spalle comuni dello Stato. Non rimaneggiamo, per Dio, ad ogni tratto i contratti colle società; siate sicuri che per ingegneri che siano i ministri, nè certo manca astuzia e sottigliezza di mente all'onorevole ministro delle finanze, ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici: per quanto ingegneri siano i nostri ministri, gli amministratori delle società, gli amministratori di interessi privati, d'interessi che non sono così confusi, così difficili; così complessi come gli interessi pubblici, gli amministratori della società hanno più sottigliezze di loro.

Voce a sinistra. È verissimo.

BONGHI. Al Governo, in grande succede sempre quello che a ciascuno di noi succede in piccolo; ogni volta che entrai in una bottega, e compratovi un oggetto, ci pentiamo dell'acquisto all'uscire, e rientriamo per mutarla, non ci succede di farlo, se non pagando in buona parte così quello che restituiamo, come quello che pigliamo invece. Questa burla al privato o alla Stato, dal bottegaio o dall'impresario, sarà fatta sempre.

È inutile spacciar voci di corruzioni o collusioni per ispiegare il fatto. Sono accuse che non giungono a quelli cui concernono e rimbalzano con quelli che le fanno, giacchè non si potrebbe farle, senza una grande abbiezza di spirito. Ogni società privata come ogni persona s'industria a procurare il suo meglio, e quello che si può solo domandare ed esigere è che lo faccia onestamente, ed è onesto il pretendere se ciò altri vuole che voi facciate alcuna cosa, di non volerla fare se non

TORNATA DEL 24 MARZO

ai patti, a quei patti ai quali vi paia conveniente il farle.

Entriamo nell'esame stesso del nuovo contratto.

Il predecessore dell'attuale ministro dei lavori pubblici era già entrato in pratiche indipendenti da ogni mutazione di tracciato per riformare il sistema di garanzia applicato alla società delle Meridionali. Si era creduto che sarebbe stato più utile allo Stato di applicare alla società delle Meridionali il sistema della sovvenzione chilometrica contemperata con una scala mobile di prodotto lordo, il sistema della convenzione insomma collé Calabro-Sicule.

Per mostrare questo sistema di maggiore utilità, vi ha tutta quanta una teorica di *spinte* e *controspinte*. Ha il vantaggio con quello di garanzia di prodotto lordo, perchè con ciò la società non ha interesse ad eumentare il movimento delle sue strade; ha il vantaggio su quello della garanzia del prodotto netto, perchè la società in questo è libera da ogni freno nelle sue spese. Il sistema che si fonda su una sovvenzione chilometrica, da scemare od accrescere in proporzione del dippiù d'un tale o altro prodotto lordo, è sino a un certo punto motivo delle compagnie di curare l'accrescimento di questo prodotto lordo, insino a che l'aumento non arriva a tal punto che deva andar tutto a diminuzione della sovvenzione dello Stato, o non sia mangiato dalla spesa accresciuta dell'esercizio. Perciò in generale si può dire migliore, ed il ministro è lodevole di aver surrogato un sistema all'altro, che ora reggeva le Meridionali di garanzia d'un prodotto lordo.

Nè si può dire che in questo sia riuscito male. Se da una parte la compagnia è assicurata di poter giungere sino ad avere 31 mila franchi al chilometro in luogo di 29 mila, dall'altra la società ha maggior interesse, in certi limiti, ad accrescere il suo prodotto lordo sino a lire 15,000, al qual punto il Governo non pagherebbe più che 16,000 lire di sovvenzione. È vero che nel primo modo garentendo 28,000 lire di prodotto lordo, ne avrebbe pagate sole 14,000; ma c'è a dire in compenso che sino a che non giunge 11,000 lire di prodotto lo sborso dello Stato, nel sistema di garanzia surrogato, sarà minore.

Si vede che non bisogna neanche esagerarsi questa utilità. Essa non può essere molto sensibile, se non nel caso che la sovvenzione chilometrica sia molto temperata, e la cifra di prodotto lordo che la società può raggiungere senza farne parte, molto alta. Ma quando per un primo contrasto sieno stati sforzati a guarentire un prodotto lordo di 29,000 lire, ed a questo dovete surrogare una sovvenzione chilometrica nei primi anni di 22,000 lire e negli altri di 20,000, e la cifra del prodotto lordo, sopra cui la società non fa parte, è ridotta a lire 7000, è molto difficile, davvero, di girarla in maniera che per un verso o per l'altro si ottengano effetti molto notabilmente diversi.

Non ricuso quindi, nè eccetto con troppa gran gioia la mutazione introdotta dal presente ministro dei la-

vori pubblici; in questa parte la società era in via di farla anche prima. Ancora, come non credo utile a nessuno che le questioni restino un pezzo incerte, e come per colpa, parte del Governo, parte della società, ed è difficilissimo dividere per l'appunto la parte di colpa spettante a quella od a questa, la società non è riuscita sino ad oggi a compiere le linee nei termini in cui avrebbe dovuto, io non ripugno a che tutta questa materia delle multe, nelle quali la società sarebbe incorsa, sia regolata definitivamente nella maniera che nella legge è proposta.

Ma dove a me pare che il concetto del Ministero non sia accettabile è la mutazione di tracciato delle ferrate nelle provincie napoletane. Questa mutazione consiste nella soppressione di due stretti e passaggi dell'Appennino da Foggia a Contursi e da Popoli ad Avezzano, e nella surrogazione ad essi di tre altri da Foggia a Benevento, e da Termoli a Napoli, e da Napoli ad Aquila. Questa surrogazione, se aggiunge un due centinaia di chilometri alla rete delle strade ferrate Meridionali, ed in ciò sarebbe lodevole, non lo fa se non a patto di cedere interessi gravissimi e generali di tutto il paese; interessi che per soprappiù avevano già in favor loro l'autorità d'una legge. Vediamo se questa surrogazione è utile; vediamo se la rete delle strade ferrate meridionali è in tali condizioni che non si possa, non si deva aggingerle da una parte senza levarle dall'altra. (*Movimenti ed interruzioni al centro — L'oratore si arresta.*)

Voci. Parli! Parli!

**ANNUNZIO DELLA MORTE DEL GENERALE
DEPUTATO RECCAGNI.**

BONGHI. Sono distratto da una notizia dolorosa che mi sento ripetere intorno.

PRESIDENTE. Questa subitanea sospensione della discussione è cagionata da una trista novella, che giunge in questo momento: la morte dell'onorevole nostro collega il luogotenente generale Solone Reccagni, deputato del collegio di Brescia. (*Sensazione*)

Comprenderà la Camera come nella commozione dell'animo mio, e ch'io veggio riprodotta sul volto di tutti, io non potrei tessere in questo momento le lodi dell'illustre defunto. Credo farmi interprete del sentimento comune dicendo, che la patria ha perduto in lui un ottimo cittadino, un valoroso soldato. (*Vivi segni di assenso*)

Perciò il collegio elettorale di Brescia è dichiarato vacante.

(*La seduta è sospesa per dieci minuti.*)

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL RIORDINAMENTO
DELLE STRADE FERRATE.**

BONGHI. Mi duole di dover ripigliare il mio discorso dopo che così trista notizia ha conturbato tutti gli animi nostri. Le lagrime che cadono dagli occhi di

molti di noi all'annuncio doloroso della morte del nostro collega, le lagrime che bagnano il volto d'un uomo di così forte tempra come il generale La Marmora, sono la miglior testimonianza della grandezza della perdita che abbiamo fatta. Mi riesce veramente difficile ripigliare, senza molta esitazione, il filo delle mie parole e rientrare nell'arido soggetto che avevo a trattare. Pure la necessità della vostra presenza mi sforza, e, vincendo in me medesimo l'emozione che mi turba, bisogna che io riprenda il tema al punto in cui la notizia che mi si susurrava intorno mi aveva interrotto.

Signori, una risoluzione che la Camera ha preso per ben due volte, che ha preso sotto due differenti ministri dei lavori pubblici, una risoluzione che è stata per 3 o 4 anni il fondamento di tutte quante le speranze, di tutte quante le aspettative, e la lusinga di tutti gli interessi, il centro di tutti quanti i lavori pubblici i più importanti nelle provincie napoletane, una risoluzione di questa fatta non può, nè deve certamente essere distrutta dalla Camera stessa, senza che le siano ricordati di nuovo i motivi per i quali fece bene a prenderla.

Noi abbiamo sentito, noi abbiamo letto che si è scoperta una nuova incognita verità, che stette sinora nascosa a tutti; si è scoperto, dopo averla vista quasi finire, si è scoperto quello che a prima vista potevano scorgere tutti, che la strada che va da Ancona a Napoli per Foggia, Conza e Salerno è la più lunga che tra Napoli ed Ancona si potesse tracciare!

È bisognato dunque quattro anni per venire a giorno di una verità così peregrina!

Io prego i nuovi Colombi di cotesta America, prego il ministro dei lavori pubblici, prego la Commissione di voler leggere le relazioni dei ministri e delle Commissioni nei due casi che fu fatta e rifatta la legge che ora si suole distruggere: e di leggerci in quelle due relazioni che appunto la linea da Napoli ad Ancona per Conza e Foggia era certamente la più lunga che si potesse prendere, e le ragioni per le quali fosse, nonostante scelta.

Quando fatta per la prima volta una convenzione per tutta una rete nelle provincie meridionali, si risolvette che per lo meno due varchi dell'Appennino, ci si avessero a fare: questi due varchi furono l'uno certo e fissato nella legge stessa, quello di Conza, l'altro a scegliere tra le valli del Biferno e del Canfro, nella convenzione di Francesco II con La Hante.

Quando il Ministero italiano dapprima, e la Commissione della Camera dipoi dovettero studiare il problema, videro che questi due varchi avrebbero dovuto soddisfare principalmente all'una o all'altra di queste due condizioni e ad ambedue se si potesse. Bisognava giungere a Napoli, bisognava collegarla colla restante Italia per la strada la più *pronta* a costruire, e la strada la più *breve* a percorrere.

Bisognava che, o tutti e due i varchi adempiessero queste due condizioni, o che ciascuno ne adempisse per lo meno una; che la costruzione di tutta la strada, almeno nella maggiore sua estensione, fosse la più

rapida; che la via fosse la più breve che si potesse trovare.

Di fatti, queste due condizioni non sempre si combinano insieme. Non sempre la via la più breve è quella che voi finirete di costruire prima; giacchè il costruire in breve tempo una strada ferrata, non dipende dal numero dei chilometri, ma dalla quantità dei posti in cui si può cominciare a lavorare ad un tempo, dall'estensione dei tratti in cui il lavoro può essere disteso.

Quando una strada, come quella di Termoli e di Benevento, ha le sue difficoltà sparse, cosicchè non se ne è compiuta nessuna parte, se non si è compiuta tutta, richiede maggior tempo di un'altra che abbia le difficoltà aggruppate in un punto, e il resto facile e spianato.

Giacchè in quest'ultima si potrà riuscir prima, per lunga che la sia, a percorrerne una grandissima parte a vapore, e giovarsene percorrendo in vettura il piccolo ed unico tratto che dimandi tempo ad essere compiuto.

Ora, nella condizione degli studi di allora, quale era la via più breve da Ancona a Napoli? Quella stessa che è oggi: la sola differenza è, che oggi si dice difficilissimo quel passaggio che allora, secondo gli ingegneri della società e quelli del Governo, fu detto il più facile di tutti.

Da questa diversità di pareri io non traggio se non un consiglio di prudenza nel credere a ciò che oggi si dice.

Rammento di avere io stesso letto quei rapporti, visto quei profili; vi si leggeva e vi si dimostrava che nè il passaggio del Sangro, nè quello del Biferno, tra i quali avevano lungamente oscillato gl'ingegneri napoletani, nominati dall'onorevole Devincenzi a riferire sulla materia delle strade ferrate napoletane, fossero per facilità comparabili a quello da Popoli ad Avezzano.

A me non dispiace d'aver letto ciò allora, e molto meno di averlo creduto; mi dispiace che dopo quattro anni si sia così poco seriamente studiato che non si possa ancora dimostrare nè questo, nè il contrario.

Poichè questo passaggio, adunque, da Popoli ad Avezzano era facilissimo e si poteva fare, quanta è la distanza da Ancona a Napoli per Popoli-Avezzano? Stando alle misure della Commissione stessa, a cui non preme certo di ridurle, sarebbe di 514 chilometri.

Ora che è stata scoperta la linea consolare da Ancona a Napoli per Foggia e Benevento, quale ne sarebbe la lunghezza secondo la Commissione della Camera, associata nelle scoperte col ministro? È di 514 chilometri. La differenza adunque di lunghezza tra le linee da Ancona-Pescara-Avezzano-Napoli a quella da Pescara-Foggia-Benevento-Napoli è, per testimonianza dei nemici della prima, di soli 9 chilometri. Questi 9 chilometri sono il frutto dello studio di quattro anni.

Ma frutto, bisogna dire, di molto incerto sapere. Di fatti questi nove chilometri sono stati ottenuti stirac-

TORNATA DEL 24 MARZO

chiando da una parte e troppo raccorciando dall'altra. Il tronco da Avezzano a Popoli, secondo i calcoli ed i profili degli ingegneri d'allora, doveva essere di 88 chilometri e mezzo; oggi per istudi della società delle Meridionali non ancora riveduti dal Governo, si misura di 99. Si aggiunge che, secondo questi studi stessi, nel profilo che la nostra Commissione stampa, il tratto da Ceprano a Pescara sarebbe di 226 chilometri e 75: la Commissione, nelle sue tabelle di raffronto, lo conta di 228. Si aggiunga che la giuntura della strada di Pescara con quella di Ceprano si sarebbe dovuta fare ad Arpino, di dove a Napoli restano soli 127 chilometri, e la Commissione la fa ora a Ceprano, e così mette in conto 140 chilometri; ed ecco ancora 13 chilometri altri di soverchio. E c'è a dire ancora che per poco che c'è la strada di Benevento a Foggia, che per ora non è ancora studiata, richiede un ragionevole sviluppo, bisognerà pure che le succeda ciò che credo essere successo alla strada da Eboli a Foggia che di 192 chilometri che si contava dovesse essere, si è distesa a 220. Non è chiaro dunque che dopo tanti confronti fatti alla misura della linea per Avezzano, e tanti sorrisi accordati a quella per Benevento, si deve ritenere non che essere più lunga di questa di soli 9 chilometri, è ancor oggi la più breve da Ancona a Napoli come la prima Commissione e la Camera avevano giudicato?

Ora vediamo se la difficoltà è provata meglio.

Qui per ragionare fondatamente bisognerebbe da una parte e dall'altra avere quello che ci manca, giacché dopo tanto tempo (e di ciò non posso scusare i vari ministri che si succedettero) noi non abbiamo ancora studi compiti, non abbiamo che un profilo fatto dalla società, non ancora verificato, né approvato dal Governo, profilo che è in contraddizione con un altro di una società anteriore. Non abbiamo, per poter ragionare sulla difficoltà di questo passaggio, che un solo fondamento buono, ed è questo. Quando una linea è data all'appalto e si è trovato chi la costruisce, a un certo prezzo, non dico a una società concessionaria perché una società concessionaria chiede sempre di più per rivendere, ma il vero e definitivo contrattante abbiamo buon fondamento di credere che chi si è assunto l'opera, ci ha pensato bene, e non vorrà rimettersi di tasca.

Ora, se questo ragionamento sta, ed è l'unico di qualunque sorta, che si possa fare, come dal Ministero, come dalla Commissione e dalla società stessa delle Meridionali è ammesso che bisognerebbero lire 300,000 per chilometro per la strada da Pescara a Ceprano, il Governo dovrebbe rimettere lire 11,400,000, giacché la società non è obbligata a spenderci di suo che lire 250,000 per chilometro.

Ora, se è vero che il passaggio da Pescara a Ceprano non costerebbe che lire 300,000 al chilometro, mancando ogni prova in contrario, giacché non posso ammettere per prova delle indagini che abbia fatto tale o tal altro alla sfuggita, né dei profili i quali si contraddicono e che non sono ancora verificati; se questo è

vero, e bisogna ritenerlo, poichè avete chi vi dice: io ho pattuito di costruire questa strada a lire 300,000 al chilometro e non recedo dal mio contratto, senza compensi, come potete sostenere che il passaggio dell'Appennino da Pescara a Ceprano, che sarebbe il più mercato dei passaggi degli Appennini, sia il più difficile? Tutti gli altri passaggi degli Appennini, senza parlare di quello dei Giovi, hanno costato di più; quello da Bologna a Pistoia lire 571,000, quello da Savona a Carmagnola è computato in lire 434,000; e il tratto più breve da Avezzano a Ceprano, che pur mantenuto in lire 324,500, come potrebb'egli che costi meno di tutti il passaggio il più difficile di tutti? Come? si deve pagare un'indennità a coloro che hanno pattuito di costruire la strada a un prezzo così proporzionatamente piccolo, e la strada si deve dire che non si possa fare perchè troppo difficile?

Poichè anche questa difficoltà è tolta di mezzo, vediamo se il passaggio non si deva più fare perchè sia inutile? Giudichiamo un poco questo passaggio in se medesimo.

Ci si propone di sgozzarlo in olocausto alle due linee parallele d'Avezzano a Terni, e a quella da Popoli ad Aquila?

Queste due linee che aprono il varco tra gli Abruzzi, Terra di Lavoro di una parte, e le Marche e l'Umbria dall'altra, come dovrebbero esigere per essere costruite, che fosse tolta ogni pronta comunicazione tra le popolazioni adriatiche e le tirrene delle provincie napoletane più settentrionali? D'altra parte, è vero che la strada da Pescara per Aquila e Rieti è più breve per giungere a Roma, di quella che lo sia per Avezzano e Ceprano. Ma non è vero anche quando Roma deve pur essere il centro di tutto il moto italiano, come tutti vogliamo, non potrà rimanere senza una linea che la meni a Pescara più direttamente di quello che oggi vi si possa giungere per Terni e Rieti. Allora bisognerà pure che da Roma si spicchi una strada che vada per la valle del Teverone e Subiaco ad Avezzano, ed allora il passo tra Avezzano e Popoli ripiglierà, anche per quella parte e sotto questo aspetto, tutta l'importanza sua. È prudente, è ragionevole quindi sopprimerlo ora, ora che sapete chi ve lo deve fare e quanto vi costi.

Ma dove vi è luogo a maggior meraviglia, è in questo che, pur volendo sopprimere il passaggio da Popoli ad Avezzano, non si sia cercato già di surrogarlo con un altro varco il più vicino che si potesse trovare, quello di Sangro, che avrebbe dato anche il più breve tragitto per Napoli, ma uno così lontano, com'è quello del Biferno, che si dirama a Termoli dalla linea adriatica.

Come sopprimere un passaggio dell'Appennino che era intermedio fra quello di Ancona a Roma, e l'altro di Conza, e surrogarlo con un passaggio così discosto dal primo com'è quello di Termoli, e prescegliere questo mentre gli si decreta accosto a due passi un secondo varco dell'Appennino da Foggia a Benevento, che si surroga a quello di Conza? Io credeva che, appunto quando si risolveva un terzo varco da Termoli a Napoli,

si risolveva con questo che quello da Popoli ad Avezzano non si potesse, nè si dovesse sopprimere. Dov'è egli il criterio altrui o dove è ito il mio? Intendete sopprimere il varco da Avezzano a Popoli? Sceglietene adunque uno che sia il meno remoto da quello da Ancona a Roma, e che così possa meglio e più servire ai vantaggi di maggiori gruppi di popolazione. Vi decidete che un altro varco dell'Appennino deve essere quello di Termoli? Allora non lasciate tanto di paese senza modo di passare da una spiaggia all'altra: e lasciate il varco da Avezzano a Popoli. Se aveste scelto il varco di Castel di Sangro, la soppressione del varco di Solmona sarebbe stata scusabile; scegliendo il varco di Campobasso, non ammette più nè difesa, nè scusa. Ho dette le ragioni per le quali fu scelto nel 1862 dalla Commissione della Camera il varco da Popoli ad Avezzano, ragioni che, dopo quattro anni, rimangono ancora salde ed in piedi, e le ragioni anche per le quali oggi questo passaggio non si deve sopprimere.

Devo ora io dire perchè e come l'altro varco degli Appennini a Conza fosse prescelto. Nel risolverci rispetto a un altro varco degli Appennini nè il Governo, nè la Commissione, si dovevano preoccupare di ritrovare la via più breve da Ancona a Napoli. Questa l'aveva già ritrovata. Doveva cercare la linea che più facilmente potesse essere costruita e più presto. Chi guarda la carta dell'ex-regno di Napoli riconosce ad una prima occhiata, come la catena degli Appennini c'entra a vette fiere ed alte, lasciando sui primi passi le più alte delle sue cime, il gran Salto, il Velino e la Maiella; e poi digrada lentamente sino al Malese, s'alza ognor più verso Benevento, lasciando a questo maggiore spazio libero di sè, verso l'Adriatico, come prima l'aveva verso il Tirreno. Per tutto cotesto spazio la catena montuosa s'allarga su molta parte di paese; caccia dall'una parte i suoi contrafforti verso la marina, e non lascia tra l'uno e la stretta che valli e vette, fuori che da Fondi ad Anversa, dove la spiaggia tirrena è larga, e al disotto dei Tortore, dove la montagna contenta di spaziare e giganteggiare nel bitorzolo del Gargano, guarda da più parti ai piedi delle sue pendici, la larga ed ampia pianura di Capitanata. Più in là di Benevento e d'Ariano è ristretta e serrata da una parte e dall'altra; dove è più stretta giace Conza. Ivi, circonscritta dalle due valli del Sele e dell'Ofanto, si restringe e fa collo, si raggruppa e fa istmo. Appena passata Conza la catena dell'Appennino si allarga di nuovo a ventaglio e corre per una parte in Terra d'Otranto scendendo dall'altra per le Calabrie, e si dirama giù nella Basilicata per via di tanti scaglioni che arrivano sino allo Jonio, e che lasciano tra l'uno e l'altro delle valli strette e profonde bagnate ciascuna da un fiume, cioè, dal Bradano, dal Basenfo, dalla Salandrella, dall'Agri, dal Sinno.

La catena dell'Appennino che così si raggruppa a Conza, indi si apre, come dicevo, a ventaglio, e caccia le varie sue stecche sulle diverse sue schiene lungo Calabria, Basilicata e Terra d'Otranto.

Ora, cosa si doveva pensare dal Governo e dalla Camera? Ciò che era già stato detto da tutti gli ingegneri napoletani, dagli ingegneri che colà aveva mandato il Governo italiano, dagli ingegneri della stessa compagnia Rothschild, vale a dire che la via per la quale più facilmente si sarebbe potuto giungere a Napoli era quella in cui le difficoltà erano strette in più breve spazio, giacchè per una parte e per l'altra si sarebbe potuto alla distesa lavorare da due lati e con grandissima scorta di uomini e di denaro arrivare in diciotto mesi, o due anni al più, a non lasciare altro intervallo tra l'Italia superiore e Napoli che il traforo di Conza, e così i quarantasette chilometri che corrono tra Monteverde da una parte, ed Oliveto dall'altra, per i quali si dava tempo più lungo. Allora s'era trovato che la galleria di Conza dovesse misurare duemila seicento metri, e vi potesse giungere con pendenza dell'otto per mille; come oggi, che non si vuol più fare, si dice, che vi bisognano tremila ottocento metri e delle pendenze del dodici per mille.

Questa differenza se porterebbe un anno o diciotto mesi di lavoro, non fa che il concetto di quelli che scelsero quel varco, a cui se ne vuol surrogare ora degli altri non studiati che ben poco, non fosse allora e non sia ancora scelto. Che fosse o sia scelto, lo dite voi stessi, lo dice la società delle meridionali, lo dice ogni cosa; giacchè a quest'ora se il Ministero precedente non avesse soverchiamente esitato, e il precedente non si fosse rimutato, a un tratto di parere, a quest'ora voi non avreste da un pezzo tra Napoli e Foggia altro che quaranta chilometri da percorrere in vettura per una strada già fatta.

Se ciò non è accaduto si è perchè sono stati troppo lungamente ritardati gli studi, troppo indugiate le approvazioni; e non mai sollecitati i lavori: insino a che, quando ci si è pur messo mano coll'aiuto di Dio, non si è tentato anche infelicemente di sospenderli; e dico infelicemente, perchè coloro che gli avevano ad appalto, non hanno voluto smettere, sapendo che quanto più lavoro, tanta più grossa indennità avrebbero diritto a pretendere. Ma bisogna dire il vero, e dire il vero a tutti.

Certo io non posso lodare l'oscitanza del Governo nell'esigere dalla società maggior sollecitudine in lavori dai quali, del resto, la società non ripugnava allora, nè ripugna ora.

Bisogna però dire che gran colpa di questo ricade sopra i napoletani stessi.

I napoletani una volta visto che la strada adriatica correva verso Brindisi, e non girava sopra Napoli, si sono messi a gridare che la strada di Conza era stata scelta per dividere Napoli dal resto delle provincie già sue. Tutto indicava, tutto mostrava, tutto provava che la strada di Conza era stata scelta invece per unire Napoli col resto d'Italia al più presto; ma intanto il tempo passava; le fantasie si riscaldavano e i Consigli municipali e provinciali si misero in coro ad esclamare che la strada fosse stata scelta per far dispetto e danno

TORNATA DEL 24 MARZO

a Napoli; quasi un così assurdo fine e pensiero potesse cadere in mente a ministri d'Italia o venir accolto da rappresentanti d'Italia.

Però, quanto fondamento di vero ci fosse in queste voci, lo vedete oggi, che vi si propone la soppressione della strada di Conza, e che il Municipio ed i Consigli provinciali di Napoli e di Capitanata, non che gli altri, protestano contro; e le provincie che avevano fatto all'erario delle offerte per venirgli in aiuto alla costruzione delle strade da Foggia per Benevento e Napoli ci fanno ora questa postilla di cui non pare si sia accorto: che le manterranno sì, ma a patto che la strada di Conza resti. Se non che noi sentiamo ora l'effetto delle grida di prima, che con quelle d'oggi ci sforzano a combattere perchè questa strada non sia soppressa.

Cotesto nugolo di accuse contro la strada di Conza, perchè fosse la più lunga verso Napoli e fosse perciò stata scelta, non aveva dunque fondamento di sorta; falsi sospetti l'avevano raccolta: la coscienza pubblica la dissipa oggi. Ma quand'anche fosse stato vero, oggi avreste obbligo di dimostrarvi che una strada per la quale a quest'ora a voi non vi resta a fare che un 70 o 80 chilometri, dei quali una buona metà potrebbe essere compita in breve e l'altra percorsa già in vettura, si possa utilmente surrogare per Napoli con un'altra, non ancora studiata, la quale, se si prescrive che deve essere fatta in tre anni, si può onestamente supporre che non sarà prima di cinque anni.

Nè con ciò voglio dire che la linea di Benevento si debba fare; sono appunto di parere opposto; ciò che per essa si deva fare lo dirò poi. Voglio solamente dire che anche rispetto al solo punto di veduta della più pronta congiunzione di Napoli coll'alta Italia, oggi la linea di Conza non è surrogabile da quella di Benevento. Ma non è punto necessario di far passare la linea di Conza per così stretta cruna di ragionamento. Essa ha ben altri e maggiori titoli. Chi ha letto i discorsi dei ministri, le relazioni della Camera; chi ha visto gli studi degli ingegneri ed i loro pareri; chi sa il passato di questa linea non può dimenticare che la sua vera direzione, il vero scopo della strada che sarebbe sboccata un giorno da quella gola aperta nell'Appennino non sarebbe stata già Foggia, meta provvisoria, ma Bari da una parte e Taranto dall'altra. Quando ciò fosse stato fatto, al tronco da Conza a Foggia, oggi necessario a fine di congiunger Napoli alla linea adriatica, sarebbe rimasta un'importanza meramente locale, e nei rapporti di Napoli con Foggia e le linee adriatiche sarebbe stato surrogato dalla strada che fosse andata da Foggia a Napoli per Benevento.

Questo potrete leggere nei discorsi dei ministri d'allora e della Commissione, ed è nella logica delle cose.

Ora voi che cosa fate sopprimendo la linea di Conza? Sopprimete ogni speranza alla più ricca e popolosa delle provincie del Napoletano, a Terra di Bari, di avere una strada che la percorra; vi levate ogni modo di costruire una delle strade più importanti per Napoli e per tutta quanta l'Italia, quella che per tragitto più

breve condurrebbe da Brindisi per Bari e Conza a Napoli, e da Napoli condurrebbe poi lungo tutto il Tirreno, anzi vicino a Marsiglia.

Per quella strada diffatti s'avvierebbe tutto quanto il commercio orientale che facesse capo a Brindisi, almeno insino a che non fosse finito il traforo del Moncenisio od altro valico delle Alpi, del quale si potesse giovare e sbucare al di là la linea adriatica. Sino allora la strada da Brindisi andava per Bari a Napoli, e da Napoli a Ceprano, e da Ceprano a Roma, e da Roma al Chiarone, e dal Chiarone a Massa, e da Massaa a Nizza, a Marsiglia, strada in gran parte già fatta, la vincerebbe per molti commerci sulla linea adriatica, che in una strada da Conza a Bari si servirebbe anche ad un interesse locale rilevantissimo, del quale mi occorre dire qualche cosa.

Uno dei punti che è stato affatto perso di vista, e che pure bisognava tener innanzi agli occhi nell'interesse dell'erario e delle provincie napoletane certo era questo: la capacità che una provincia va ad usare di una strada ferrata, la preparazione che si trova avere già fatta sinora per usufruire di questo nuovo e più spedito mezzo di comunicazione. Certo da queste considerazioni si deve procedere per alcune linee principali; e sarebbe stato male lasciarcene imporre per la linea Adriatica e condurla per l'interno del paese. Ma anche in questa linea è una considerazione da non disprezzare, e che potrebbe decidere della preferenza tra due tracciati di pari lunghezza.

Se diffatti costruite una strada ferrata in una provincia senza strade ferrate, tutta montuosa, scarsissima d'abitanti, questa strada ferrata deve creare tutto quello di cui si servirà poi; quando invece le fate percorrere una provincia ricca di popolazioni accentrate e raccolte in città, come Terra di Bari, che forse non è vinta da nessun'altra provincia italiana, ed ha, quasi come la provincia di Milano, 7 chilometri e 145 metri di strade nazionali, provinciali e comunali per mille abitanti, quantunque non ne abbia che metri 729 per chilometro quadrato, mentre quella di Milano ha metri 3239 sulla stessa superficie, voi potete sperare che questa strada vi rimunerì di una rendita sufficiente a pagarvi una parte almeno della vostra spesa.

Ora che cosa avremmo dovuto fare nelle provincie meridionali? La maggior parte è gran pezzo lontana da Terra di Bari; non le supera che la provincia di Napoli; non le si accosta che Terra di Lavoro. Ebbene, quelle che mancando di strade rotabili d'ogni maniera, non sono in grado di profittare con vantaggio loro e dell'erario d'una strada ferrata, avremmo dovuto sin da ora segnare, indicare, tracciare le strade ferrate che in un avvenire più o meno prossimo le avrebbe percorse. Allora in queste provincie sarebbe sin da oggi principiato un moto, sarebbesi fatto uno sforzo, per fare di questa strada ferrata avvenire, ma certa, il nucleo di tutto quanto lo sviluppo delle strade rotabili sia provinciali che comunali, in quel giro d'influenza che sogliono e possono confluire lungo una linea.

In quella vece, nelle provincie nelle quali questo sviluppo era già fatto, e questa capacità di costruire le strade ferrate già esisteva, la costruzione doveva sin da ora esserne promossa dallo Stato, meno che fosse entrato nelle linee principali con maggior sussidio a queste qualità di strade secondarie che dicevo; avrebbe dato quel tanto d'impulso e di aiuto che le sue condizioni e l'importanza relativa di ciascuna avrebbero comportato.

Per non avere considerato questa diversa preparazione delle provincie a giovare delle strade ferrate, s'è sbagliato anche, mi pare, così dal Governo, come dalle società stesse meridionali, nel calcolare il probabile delle strade ferrate nelle diverse provincie napoletane, si è sbagliato, mi è parso, principalmente per due modi.

Nel computare i prodotti delle linee, le due cose più importanti che in Terra di Bari rispetto a quelli delle spiagge del Molise e degli Abruzzi, non vi si è tenuto conto di tre elementi che mi paiono importantissimi. La proporzione della popolazione rispetto all'estensione delle provincie; il maggiore o minore accentramento di questa popolazione stessa; e poi le condizioni della viabilità in ciascheduna. E se è perno di vita l'importanza di un fatto, è quello della congiunzione della strada con Napoli, il più grosso centro della popolazione che vi sia in Italia.

Io noto queste lacune dei calcoli, che sono ben lontano dal volerli qui rifare da me od avanti a voi. Ma chiunque per poco consideri il prodotto delle altre strade ferrate di Europa, vedrà che sbalzo vi succede appena che la strada ferrata tocca un grosso centro di popolazione, e lo mette in comunicazione con un altro.

Il moto non si moltiplica in ragione diretta della popolazione; si decupla tra popolazioni grosse in ragione ben altrimenti sensibile. Se una numerosa popolazione sparsa lungo tutta una linea di centro, un egual numero di gente aggruppato in due grossi centri alle due estremità delle linee, non duplica solo il prodotto, lo deve decuplare, per così dire. Ebbene, questa grande influenza di Napoli, e le condizioni attuali e diverse delle provincie in rispetto al prodotto delle strade, mi è parso che non fossero considerate punto.

Questa strada che da Conza fosse andata verso Bari, e che poteva essere la più vicina di tutte, sarebbe stata anche la più breve da Brindisi a Napoli. E che tale sarebbe vien dimostrato dalla relazione stessa della Commissione; giacchè quella paragonando le tre strade, da Napoli a Brindisi, l'una per Conza, Foggia e Bari; l'altra per Benevento, Foggia, Bari; la terza per Contursi, Potenza, Taranto, trova che quella per Potenza misurerebbe 422 chilometri, quella per Conza e Foggia ne percorrerebbe 456, e quella per Benevento e Foggia 416.

Si può adunque semplificare il ragionamento.

Quella che da Conza va a Foggia e poi scende a Bari è certo fuori battaglia. Era così evidente che non potesse competere con nessuna delle altre due, che non

sappiamo perchè la Commissione fu stretta ad entrare in lizza. Quella di Potenza è vinta già di 6 chilometri dalla strada di Benevento; e sarebbe vinta in velocità, stante, certo, le sue maggiori pendenze, oltre il lungo tempo che richiede per essere costruita. Cosicchè alla linea da Contursi al Basento deve restare il vero e puro ed indispensabile suo carattere la linea dell'Jonio e la Tirrena. Resta la linea di Benevento, Foggia, Bari, Brindisi coi suoi 516 chilometri.

Ora non è egli evidente che se la strada di Conza si spiccasse il più direttamente che si potesse sopra Bari, toccando città popolate e ricche per via, separerebbe la base del triangolo di cui la strada per Benevento e Foggia e per Bari percorre i due lati? Non è evidente che quella di Bari a Brindisi sarebbe più breve che si potesse pensare da Brindisi a Napoli? Non si può dire di quanto più breve, perchè una tale determinazione non avrebbe serietà in difetto d'ogni studio; ma si può dire certamente che sarebbe più breve di 50 o 60 chilometri, giacchè per essa si percorrerebbe la base di un triangolo di cui nel caso dell'altra strada si dovrebbero percorrere i due lati. Il passaggio di Conza dunque non può essere soppresso senza danno delle provincie napoletane, non si può sopprimere senza danno del commercio locale e generale d'Italia.

Ne bisogna altre prove? Si guardi a quello che gli si surroga, giacchè il ministro in questo caso non aggiunge, surroga. Ci saremmo intesi facilmente se avesse aggiunto. Egli surroga. Ora voglio qui lasciare affatto da parte un vantaggio grandissimo ed unico del varco di Conza, che dando adito da una parte all'altra alle due valli forse le più lunghe e le più larghe dell'ex-regno, lascia luogo a descrivere una linea ferrata, sulla quale è più facile e più numerosa che sopra ogni altra la confluenza d'interessi molteplici di diverse provincie. Lascio star questo, e mi contento di domandare se i due passaggi che ora devono esser fatti per legge, non appaiano alla prima i più ragionevoli in se medesimi, giacchè sono l'uno il più a settentrione, l'altro il più a mezzogiorno del corpo di quelle provincie ex-napolitane; su cui si trattava di designare una rete. Ove vi si surrogano due passaggi dell'Appennino i quali sono i due più vicini possibili che si possa pensare: quello da Foggia a Napoli per Benevento, quello da Termoli a Napoli per Campobasso. Come si può intendere la surrogazione di due passaggi vicinissimi dell'Appennino, di due passaggi che obbligheranno tutte le popolazioni adriatiche al disotto di Foggia a salire sino a Foggia per arrivare nelle provincie tirrene, e tutte le popolazioni tirrene al disopra di Napoli a scendere insino a Napoli per salire nelle provincie adriatiche al disopra di Foggia, come si può intendere la surrogazione di due passaggi così vicini agli altri due che s'erano pensati i primi e che abbracciavano in mezzo a sè tutto il gran corpo di quelle provincie?

Io non capisco che concetto vi sia in questa surrogazione, e non lo capisce neanche l'onorevole relatore per quanto gli possa parere di dire il contrario nella re-

TORNATA DEL 24 MARZO

lazione. (*Risa ironiche*) E ne ho una prova evidente ogni volta che egli ha dovuto misurare la linea da Napoli-Termoli per Campobasso. Che cosa di fatti ha dovuto fare per lasciarle una qualche importanza quando le si era messa ai fianchi quella di Foggia e Benevento? Ha dovuto ammettere per verificata una ipotesi che per ora è affatto campata in aria; e con ciò questa linea da Termoli a Napoli in luogo di restare di 247 chilometri, come diceva il ministro Menabrea; di 245, come voleva il ministro Jacini; di 235, come pretende l'onorevole Rovera, diventa di 198 chilometri alle mani della Commissione, come si spera che possa diventare nel caso che si trovi il mezzo di andare lungo le pendici di Pontelandolfo e Casalduni ed arrivare bel bello a Campolattaro. Che ciò si possa fare, il relatore stesso non è punto sicuro, ed io metto pegno che, se si domandasse al relatore nel caso che questa sua ipotesi non si reggesse (ed è soltanto una ipotesi della quale non vi è a prova nemmeno un profilo, prova che la mia esperienza, l'esperienza d'un uomo per fortuna non tecnico (*Ilarità*), m'ha insegnato essere debole bene), nel caso, dico, che questa ipotesi non si realizzasse, per qual differenza di distanza tra la linea di Termoli a Napoli per Campobasso e quella di Foggia a Napoli per Benevento si farebbero cotesti due passaggi dell'Appennino? Per una differenza di 19 chilometri?

E questa differenza è sicura? No, perchè non basta il numero dei chilometri a misurare la lunghezza di una linea: bisognerebbe comparare la qualità e quantità delle pendenze.

Ora se mi posso giovare di un argomento al quale veramente ho tolta ogni forza pochi momenti or sono, se posso giovarmi d'un profilo, dirò che la linea Napoli-Campobasso-Termoli sarebbe delle più difficili. Cosicché questa piccola differenza di 19 chilometri sarebbe molto probabilmente tolta da due circostanze: la prima, le maggiori pendenze della linea Napoli-Termoli; la sovrachia cortesia usata dal relatore alla linea da Benevento a Foggia, facendola andare in linea quasi retta; mentre egli è certo impossibile che a questa linea non succeda almeno quello che è successo alla linea di Conza, la quale, invece dei 220 chilometri che oggi le si danno sino a Foggia, era stata misurata per 211.

Per poco che anche in questa strada da Napoli a Foggia per Benevento qualche inavvertita difficoltà di tracciato si mangi del pari un nove chilometri, che è un patto non più che discreto, il passaggio dell'Appennino da Napoli a Termoli avrà perciò ogni ragione d'interesse generale, avrà perciò ogni titolo a tener luogo di quella molteplicità di vantaggi, i quali fornivano i due passaggi che sopprimiamo.

Permetta la Camera che prenda un momento di riposo.

(*L'oratore si riposa per cinque minuti.*)

Io ho discorso contro il concetto della surrogazione dei due passaggi dell'Appennino da Termoli a Napoli, e da Benevento a Foggia ai due passaggi di Conza e Popoli-Avezzano. Ma non vorrei che si credesse che io

avessi discorso contro le due strade di Termoli e Benevento. No.

Io credo che nelle provincie napolitane debba essere buona quella stessa politica che è stata buona nelle provincie settentrionali. Io credo che nelle provincie napoletane debba essere buona quella politica che domanda bensì maggior denaro, che impone maggiori carichi, ma nel tempo stesso feconda e provoca per tutti i modi quelle ricchezze che sono ancora latenti ed in gran parte non ancora coltivate nel paese. Non mi sgomento io che si domandi più denaro alle popolazioni. È indizio di civiltà l'essere in grado di pagar molto allo Stato. Vuol dire, che gli si chiede la soddisfazione di molti bisogni generali; e che questi si sentono. Le popolazioni che pagano molto lavorano più e valgono meglio, ma nello stesso tempo bisogna creare in quelle provincie, se si vogliono pareggiare nei pesi colle altre, un moto economico, un moto sociale, che non vi esiste ancora nello stesso grado. Perciò è necessario agevolarvi, bisogna aiutarvi, promuovervi questo moto cogli stessi mezzi che si sono tenuti nelle altre parti del regno. Ebbene, le provincie napoletane non credo che abbiano gittate troppo alte grida per le imposte che sono state loro addossate; se le hanno gittate queste grida, non potevano, nè dovevano essere sentite; era giusto che fossero soggette agli stessi aggravii a cui sono soggette le altre.

Ma in quelle provincie però, sarebbe bisognato che la mano del Governo si fosse allargata più che non fu fatto; perchè una pioggia copiosa di beneficii avesse preparato al Governo stesso più larga messe. Ora non si può, non si deve credere che la concessione fatta due anni sono, al conte Bastogi, fosse l'estrema parola del Parlamento italiano per le provincie napolitane in fatto di strade ferrate. Certamente in queste provincie crederemmo che quella rete si sarebbe fatta; ma non hanno creduto che nessuno di noi pensasse che quelle sole strade si sarebbero dovute fare per esse. È cosa evidente che nelle condizioni delle provincie napoletane così tagliate dall'Appennino, così tenute indietro dal precedente Governo rispetto allo sviluppo loro economico, le strade ferrate devono costar più e rendere per un pezzo meno che altrove, ma è nello stesso tempo evidente che se si vogliono queste provincie portare allo stesso grado cui sono le altre, bisogna anticipare alle medesime questo danaro perchè ve lo rendano ad usura.

E che cosa abbisogna loro? Le due linee longitudinali che si son date a quelle provincie non possono essere d'una grandissima utilità locale, perchè sono due linee d'interesse generale, ma non sono linee di grandissimo vantaggio economico locale, giacchè costeggiano il mare che è via anch'esso e meno costosa d'ogni altra. Ciò che vi feconderà davvero il commercio, saranno le strade che le metteranno in grado di portare le loro merci a quei porti lungo i quali corrono le due linee tirrena ed adriatica.

Giunte ai porti, preferiranno forse un pezzo la via

del mare con cui le tariffe attuali delle strade ferrate, soprattutto per le merci di molto volume, di poco valore in proporzione, come il grano, l'olio, il vino, delle quali quelle provincie più abbondano, possono malamente competere. Le molte convalli che si seguono lungo le catene devono essere studiate con quell'effetto con cui l'onorevole relatore delle convalli Alpine di Lombardia. Anche in quella la vaporiera deve salire sin dove può, sino a' piedi di monti, e con brevi ed acconcie diramazioni ricercarne i visceri e condurne i prodotti sino alle due linee tirrena ed adriatica. Ed era certo necessario anche non lasciarvi due coli soli, giacchè sarebbe stato troppo lungo e difficile per una buona parte della popolazione adriatica comunicare colle tirrene e viceversa.

Ora quali passaggi si dovevano per i primi aggiungere a quelli di Conza e di Popoli?

Prima di dirlo guardiamo per poco come verso quelle provincie noi ci siamo comportati, e se avremmo il diritto di lagnarci che dimandano troppo.

Ebbene, noi lo sappiamo: una legge, scarsa, se volete, meschina, misera, che dava un sussidio di venti milioni per la costruzione di strade rotabili in quelle provincie, è stata bensì presentata dall'onorevole Menabrea, ma non è mai venuta avanti alle Camere. Ciò non è accaduto che ad esse. Io non ne invidio punto quelle a cui questo sussidio fu dato, ma mi è lecito dolermi che, senza colpa di nessuno, per le soverchie note degli affari che s'affollano, solo quelle tra le provincie che ne avevano bisogno, sono rimaste prive del soccorso dell'erario.

E non è bastato; si vuol loro produrre oggi un gravissimo danno.

Voi non potete immaginare quanto, per vecchia abitudine di mentire del Governo che per lungo tempo tenne quelle provincie oppresse, e menti mezzo secolo, quelle popolazioni siano diffidenti da ogni promessa.

Io credo che se ne dovranno correggere nell'avvenire, ma certo non ne sono già corrette, nè avrebbero potuto essere corrette oggi.

Ora, che impressione credete voi di produrre sui Consigli provinciali e comunali, nelle popolazioni di quelle provincie, quando voi, dopo tre anni, venite ora a sopprimere una linea, già poco meno che eseguita, di strada ferrata, e se, sopprimendola, dite loro che se avessero già fatto o pensato di fare quelle strade, il centro d'una confluenza di strade rotabili, avrebbero lavorato e speso invano?

Voi con ciò non solo fate loro un danno presente, non solo fate un danno attuale, ma fate un danno avvenire molto più grave.

Quelle popolazioni diranno, sino a che gli occhi non le avranno disingannate, che queste nuove strade che oggi loro promettete non si eseguiranno mai, che non le mettete innanzi se non per sopprimere quelle che avevate promesse prima; che è una burla vana e nuova la nostra, e che esse, che sono astute, nè intendono la-

sciarsi burlare, non le crederanno vere sino al giorno in cui vedranno la vaporiera a percorrerle.

Come volete infatti che abbiano fede in una strada ferrata avvenire se vedono il Governo dopo quattro anni ordinare persino che le rotaie fossero strappate dalla strada su cui erano state già poste? Se vedono che i comuni di Candela e Poggia hanno dovuto mandare qui i loro deputati, i quali hanno potuto, dopo infinito piatire e pregare, ottenere che quaranta chilometri da Candela a Poggia non fossero distrutti, soggettandosi essi ad un peso di garanzia che gli schiaccia? Poichè una rete, ben fondata, sfuma così dopo quattro anni, volete che una legge fatta oggi acquisti fede?

Bisognerà anzi che neghino fede al Parlamento, ai ministri presenti, passati e futuri, e ripetano quello che ripetevano sotto il vecchio Governo borbonico: « crederemo quando vedremo. »

È un brutto difetto il non credere, ma è peggio ancora il darvi occasione legittima; è peggio ancora l'industriarci così a recidere i nervi della fede pubblica. (*Bene!*)

Si doveva adunque, e si deve non sopprimere; che cosa si deve aggiungere?

Certamente, fra le strade ferrate che devono percorrere quelle provincie non tutte sono della stessa importanza. Quella che ne aveva e ne ha più d'ogni altra è la strada da Foggia per Benevento e Napoli.

Che volete? I commerci hanno le loro abitudini e le loro vie. E se ne distolgono difficilmente e non senza pena. Il commercio orientale è un dorato sogno di pochi.

Ciò che i più sanno, ciò di cui tutti sentono necessità che moltiplichi, è il vecchio ed usuale commercio delle Puglie che porta pesci, olii, vini lane a Napoli per la via che ci mena meglio, da Avellino, prima, da Benevento ove quella strada da Foggia per Benevento a Napoli porterà due effetti eccellenti, quando il ministro e la Commissione non intendano di sciuparli ed annientarli.

I due effetti eccellenti sono che questa strada è una di quelle da cui si può sperare con maggior fondamento un prodotto pronto. Il commercio per questa strada non si deve creare, raccogliere; è già creato e raccolto da un pezzo. Nello stesso tempo darà a questo commercio quella via più breve per Napoli che esso dimanda, e su cui fa fondamento di grandi speranze, in un avvenire prossimo.

Trovare un terzo passaggio dell'Appennino, vicino a quello di Benevento a Foggia, a cui si possa schietamente assegnare un carattere d'interesse generale, in verità non potrei e non saprei. Quando quello di Popoli ad Avezzano fosse soppresso, questo carattere spetterebbe certamente al varco di Castel di Sangro: che, quando si voglia, come veramente di dovere, con un altro passaggio dell'Appennino, provvedere a un grande e ricco interesse locale, non se ne poteva scegliere nessuno che meritasse la preferenza sopra la valle del Biferno, a cavaliere della quale siede Campobasso, ricca

e popolosa industrie città, che era con Teramo e con Aquila il terzo dei capoluoghi di provincia, a cui non era anche stata designata strada di sorta.

I due passaggi adunque di Benevento e di Campobasso bisognava per i primi aggiungere a quelli di Avezzano e di Conza. Veniva in pari grado quella di Aquila e Rieti; strada ancor essa d'importanza grandissima, quantunque meramente locale, quando il passaggio da Popoli ad Avezzano si faccia, e si costruisca la linea di Terni ad Avezzano, che sarà la continuazione di quella linea longitudinale interna che non so perchè l'onorevole relatore vorrebbe si fermasse a Rieti. Di molte altre linee più secondarie, ma pur necessarie, io non parlo, giacchè nella condizione presente degli studi non potrei far a meno di ometterle.

Io ho rilevato questo carattere locale nelle due linee da Popoli a Rieti e da Benevento a Termoli, non per levare loro valore, ma per mostrare, che è conforme a ragione che le provincie e i comuni napoletani giovati da questo complesso di strade concorrano a costruirlo con una parte di sussidio loro. Perciò io ho proposto che questo sussidio rilevasse a lire 1,200,000, somma maggiore che non è quella del ministro che ne chiede 500,000. Se non che parte le offerte già fatte dalle provincie, parte la buona voglia che mostrano i comuni, sono indizio, che le somme, che io dimanderei ai loro erarii non sarebbe grave; e che vi si acconcierebbero volentieri, piuttosto che a pagar meno, perdendo due linee; giacchè le tre strade da Popoli a Rieti, da Benevento a Foggia, da Napoli a Termoli potrebbero bensì o l'una o l'altra assumere un carattere locale, quando fossero aggiunte ai passaggi di Avezzano e di Conza; ma quando non fossero che surrogatè a questi, dovrebbero rivestire il carattere d'importanza generale, che questi hanno, e cadere tutti a carico dell'erario, il cui interesse certo, bisogna pur conciliare con quello delle provincie. Ora, è qui appunto dove la combinazione del ministro è più debole.

L'interesse delle provincie è che queste strade siano condotte in maniera, che maggiori centri di popolazione se ne giovino; l'interesse dell'erario è che si spenda il meno possibile: sulla proposta del ministro accade il contrario. Proviamolo.

Una volta che voi fate amendue queste strade, quella da Napoli a Termoli, e quella da Benevento a Foggia, e che una sola di esse s'informa a un concetto generale d'interesse comune, sarà quella che può raggiungere per più diritta linea e più su la linea adriatica. Sarebbe quella da Napoli a Termoli, se quelle girative dell'onorevole relatore, per risparmiarle 47 chilometri, si trovasse possibile. Allora la strada da Foggia a Benevento, che ha comune coll'altra il tronco da Benevento a Napoli, dovrà piuttosto servire all'interesse d'un commercio locale, che comunque le due strade si dividano tra loro questi uffici, è certo, che tutte e due possono esser costrutte con questo fine, che siano le più brevi, e raccolgano lungo il lor corso le maggiori influenze di commercio possibili.

Ora che cosa ha fatto il Ministero? Il Ministero ha dovuto, prima che gli studi fossero abbastanza compiuti, risolversi per i tratti da Foggia a Benevento e da Benevento a Napoli, risolversi a due tracciati, che l'unanime grido delle popolazioni riprova; perchè come più lunghi costeranno più di sovvenzione all'erario, e come quelli che passano, almeno quello da Benevento a Foggia, per lande disabitate, fanno sperare minor prodotto all'erario, e tagliano fuori i borghi e le città popolate della provincia. Che gli studi da Foggia a Benevento non siano compiuti è evidente, poichè non sono ancor fatti; e nel tratto da Benevento a Napoli, quando voi vedete tante e così autorevoli contraddizioni, come potete riposare coll'animo sicuro? Perchè risolversi anticipatamente a tirare la via per la valle del Calore, allungandola certamente più di 30 chilometri, e i vostri ingegneri devono confessare in pieno Consiglio provinciale di Napoli d'essere stati troppo corrivi ad accogliere informazioni inesatte nella valle Caudina? Come? Voi non dubitate punto. Eppure vedete il Consiglio provinciale e municipale di Napoli deliberare per la valle Caudina d'accordo coi Consigli provinciali di Capitanata e di Benevento; voi sentite che in pieno Consiglio provinciale un ingegnere del Governo, il Rovere, attesta che l'altro ingegnere a cui era stato commesso lo studio del tracciato, il Parotti, si era lasciato tirare in inganno da informazioni false; voi non dubitate quando stanno per la valle Caudina le due maggiori autorità tecniche in fatto di strade nel Napoletano, l'ingegnere Menzio e il colonnello Del Carretto?

Quanto all'altro tracciato da Foggia a Benevento il ministro stesso ha dovuto consentire un tracciato non abbastanza ponderato. Certamente, io non posso dire che sia erroneo; poichè nessuno ne sa precisamente nulla, e queste cose o si sanno precise, o non si sanno; e per caso in cui si possa appuntare di leggerezza il risolvere senza maturi studi un tracciato, è certo questo. Diffatti che cosa egli succede? La Capitanata è molto popolata nella regione subappennina, dove siede Lucera, sede dei Tribunali, e la seconda città oggi, la prima, in altri tempi, della provincia. Questa regione si avvalla prima dove corre il Celone: la lunga e larga pianura che la corona più in là è deserta, arida, senza acque, senza abitanti; e serve per grandi tratti al pascolo delle pecore che vengono dagli Abruzzi; cotesta è la valle del Porcaro; nè si ripropose il paese che sia più sui confini di Terra di Bari ove il ministro ha consentito che la strada passi attraverso quella landa riarsa non solo, ma che la Società abbia facoltà di servirci di alcuni chilometri di quell'inutile tronco da Foggia a Candele, che il ministro poteva strappare, ma che è pur lasciato mezzato ed esangue dalla legge nella proposta della Commissione. Tante sono state le grida di quei comuni e tanto è stato l'aggravio che ci sono imposti, per non vedere consumare avanti ai loro occhi un'opera così barbara! Ora, c'era caso, in cui bisognava con più maturi studi o cercare di contentare le

popolazioni o convincerle che fosse impossibile? Come volete, che, senza bestemmie, si vedano coi loro danari costruire una strada, lontana da loro, parte in un deserto, e più lunga di quella che sarebbe se fosse segnata più vicina ad esse?

Che cosa doveva succedere? Ciò che è pur succeduto.

Consigli provinciali della Capitanata e della provincia di Napoli, ed il Consiglio municipale di Napoli, per avere il Ministero troppo facilmente acconsentito a determinazioni di tracciati che la rendono in parte poco servibile alle popolazioni, in parte la rendono più lunga, hanno dovuto protestare e dichiarare che a quelle condizioni non avrebbero dato concorso di sorta.

Ora veniamo all'altra parte, alla combinazione finanziaria per la quale il Ministro ha creduto di poter eseguire queste due strade surrogandole alle altre. Io dirò brevemente perchè devo confessare che dopo aver fatto io stesso alcuni calcoli, e dopo aver interrogato molti sopra i calcoli che avevo fatti, son rimasto stupefatto del risultato al quale ero giunto. Questo risultato a solamente enunciarlo pare assurdo. Guardate la combinazione che il ministro ci presenta sarebbe così fatta, che a non fare i due passaggi di Conza e di Solmona si spende più che se si facessero. Dichiaro io per il primo che se c'è cosa strana è questa, e spererei quasi che il ministro possa dimostrarmi il contrario. Ma, quanto a me, io vi dicevo, ho interrogato molti; io stesso dubitava dell'esattezza dei calcoli così alle prime improbabili; ma nessuno mi ci ha ritrovato errore. Vedete, se potete ritrovarcene voi.

Ora come egli accade questo?

Al ministro Jacini è parso bellissimo quel concetto della fusione che io credo fallace. Nella maniera in cui il ministro Menabrea ne aveva abbozzato la statua, le rimaneva un braccio pendente, la strada cioè da Ancona a Bologna, la quale lo Stato aveva bensì acconsentito di prendere dalla Società romana a prezzo maggiore che non valesse, ma che non sapeva a chi e a che patti dare. Allora le Meridionali non erano ancora in gioco, almeno non più che come un elemento ideale e possibile di fusione e gruppo. Il ministro presente ha creduto che, riformando il loro tracciato, potesse darle anch'esse nel giro di cotesto incantesimo. Il desiderio gli è rimasto in gran parte monco da una difficoltà che basta accennare per dimostrare quanto sia incompiuto ancora il concetto dei gruppi. Non ha trovato verso di mettere insieme d'accordo la Società lombarda e la meridionale per il tronco da Voghera a Brescia per Pavia, che appartiene a quest'ultima e sta nel bel mezzo della strada della prima. Che cosa ha fatto, che partito ha dovuto prendere?

Non ce n'era che un solo: lasciare in questa parte le cose come stanno. Quelle due strade li fitte in mezzo al gruppo delle Lombarde, come ne saranno scostate mai? Non vedo veramente nessun mezzo di riparare nell'avvenire a questo sconcio veramente grosso.

Che compenso le Meridionali potranno mai chiedere alle Lombarde che queste si contentino di pagare? Che

tratto di strade le Lombarde potranno cedere alle Meridionali? Non si vede; e si può senza troppa baldanza affermare che, quando si vorrà porvi un rimedio, si chiederà un compenso dalle tasche non meno vuote che munifiche dell'erario. (*Risa di approvazione*)

Poichè adunque le Meridionali dovevano diventare un elemento di cotesta fusione magnifica e formare un gruppo, la strada di Ancona e Bologna, così gran parte della linea adriatica, c'entrava certamente bene. Così si è fatto; ed io ho chiarito più, che cosa questo nuovo abbraccio della strada da Ancona a Bologna costi allo Stato, e di quanto accresca la garanzia ch'esso deve pagare alle Meridionali. Come prima l'ho considerato in quanto elemento della fusione delle Romane, così ora lo considero in quanto elemento della combinazione nuova delle Meridionali. Sarebbe fastidioso ripetere i calcoli. Abbiamo detto che saranno da spendere all'anno 4,176,110 di più nei primi quattro anni, lire 3,415,890 di più nei seguenti. Ora devo dire, che così in questa come nelle altre partite, io computo l'onere secondo i primi quattro anni; giacchè si deve certo sperare che le nostre finanze migliorino, e ciò che ci pesa più è ciò che ci pesa al presente, che stanno così basse, e quando ogni aggravio, che lor s'aggiunga, risica di farle piegare sotto di sé.

Ora, alle Meridionali si domandava di più, perchè si conformassero al vero tracciato delle strade napoletane, che rinunciassero all'obbligo di eseguire i due passaggi di Conza e di Avezzano. L'obbligo naturalmente diventava un diritto.

Esse hanno cominciato a fare un calcolo che la Commissione ha poi ridotto a metà, tanto era sicuro, ma di cui è ancora così dimezzato è difficile trovare il fondamento. Esse domandarono un'indennità per i due passaggi difficili che non dovevano più fare. È vero che per uno di questi non avevano l'obbligo che di spendervi 250,000 lire a chilometro, ma è vero altresì che queste 250,000 lire sono ancora un prezzo chilometrico molto maggiore nel prezzo medio delle loro strade.

Dissero: per il passaggio di Avezzano-Solmona che si abbandona, e per quello di Conza che è così difficile voi dovete darmi un'indennità; non gli eseguisco e per ciò appunto dovete pagarmi. Non ne ho già conchiuso gli appalti per più di 50 milioni? E chi gli ha presi non vorrà essere rifatto dal guadagno che sperava fare, delle spese che ha fatte? Ma qual era il prezzo delle nuove strade che si aggiungono alle Meridionali?

Qui, da capo, non si sa nulla di preciso; nessuno è sicuro di quello che dice. Ad ogni modo la Società stessa afferma che la strada da Pescara a Rieti deve costare 247,000 lire a chilometro, quella da Termoli a Napoli al più 260,000, e 270,000 (ciò che proverebbe non dovere poi essere tanto facile) per la strada da Foggia a Benevento. In media lire 252,000 a chilometro. Così almeno risulterebbe dal libretto che la Società stessa ci ha fatto distribuire.

Dove la Società non s'accorse che per essa il prezzo

TORNATA DEL 24 MARZO

di questi tre tronchi non doveva calcolarsi da solo, ma come si era fatto per il tratto di Conza, doveva confondersi col prezzo di tutti i chilometri facili ch'essa aveva ed ha, riducendo il tutto ad una media comune, e guardare se questa, per la mutazione, ingrossava.

Ciò la Società non ha fatto: ma ce ne goveremo, giacchè questi suoi calcoli, se non si possono ammettere da essa stessa, ci possono pure servire per criterio di quello che al più una qualunque Società ci potrebbe chiedere.

Intanto la Società delle meridionali, con questo suo raziocinio ha pensato che un'indennità le si deve per isciogliere i contratti lungo Conza ed Avezzano. Questa indennità, prima computata dal ministro a 1,600,000 lire all'anno, in ragione di 1000 franchi a chilometro, ora è ridotta a lire 800,000, in ragione di 500 franchi a chilometro, dalla Commissione.

Ancora, il tronco da Avezzano a Ceprano resta, ma passa alla Società delle Romane. Esso è stato conservato quantunque dimandi pendenza più rapida; pare, che non il tronco da Avezzano a Popoli, perchè è il congiungimento della linea da Termini ad Avezzano con quella di Ceprano a Napoli e di Ceprano a Roma.

Ora questo tronco, chiamato a far parte della rete della Società romana, avrà una sovvenzione complessiva di lire 1,850,000, sovvenzione che corrisponde a lire 23,500 al chilometro. Di più a questo tronco appartiene una parte del sussidio generale dei 92 milioni che la Società romana ottiene nella nuova organizzazione che se n'è fatta.

Ecco dunque da una parte la combinazione finanziaria del ministro che vi leggo, con quel carico che ci addossa di certo durante i primi quattro anni:

	Km.	Lire	Lire
Strada da Napoli a Termoli	235	22,000	5,104,000
Id. da Benevento a Foggia	95	22,000	2,090,000
Id. da Popoli a Rieti	133	22,000	2,926,000
Id. da Pescara a Popoli	50	22,000	1,100,000
Id. da Avezzano a Ceprano	79	23,500	1,850,000
Indennità annuale alle meridionali			800,000
Parte di sussidio alle Romane afferente alla strada da da Ceprano ad Avezzano:			
Sopra chilometri 2351, ci danno 92,832,000, torna a lire 39,486 al chilometro: per 79 chilometri, in tutto lire 3,119,394, che dimandano al 7 per 100.			218,357
Strada da Popoli a Solmona			73,000
Strada da Foggia a Candela			125,000
Maggiore garanzia sulla strada da Bologna a Ravenna ed Ancona.			4,176,110
Sommano a			<u>18,462,367</u>

Giungeremo adunque a spendere, non facendo i varchi di Avezzano e di Conza, lire 18,462,367.

Quel trattolino di strada da Popoli a Solmona non vi arrivi nuovo. È alle grida di Solmona che la Commissione ha dovuto cedere, lasciando che il Governo prometta 75,000 lire all'anno a chi lo voglia costruire. Del pari è bisognato promettere 125,000 lire di sov-

venzione alla Società delle Meridionali, perchè eserciti come si va il tronco da Candele a Foggia.

Ora vediamo dall'altra parte. Il signor Menabrea, nella sua precedente proposta di legge, aveva dimendato di dare la linea da Termoli a Napoli alle stesse condizioni della concessione della strada da Potenza al Basento alle Calabro-Sicule. Egli aveva chiesto di poterle dare la stessa sovvenzione, cioè lire 16,000 per chilometro, che sarebbero andate scemando della metà dell'avanzo quando le strade cominciassero a gettare un prodotto lordo maggiore di lire 12,000, non vedo perchè si deva portare la sovvenzione da lire 16,000 a lire 22,000 così di sbalzo e senza diversi studi, non lo vedo tanto più che, stando ai calcoli che la Società stessa presenta, e pigliando quella media di prezzo ch'essa dice per coteste tre strade di lire 252,000 al chilometro, ed aggiungendovi 25,000 lire al chilometro per materiale mobile, e supponendo appena che quelle strade dessero un prodotto netto di un 1500 lire al chilometro; precauzione troppo al di sotto del vero per il tratto da Napoli a Foggia, supponendo non più di così una Società che si formasse il capitale con un terzo di azioni e due terzi di obbligazioni, dovrebbe poter accettare coteste strade a lire 252,000 al chilometro.

Ad ogni modo io non intendo davvero come si possa aumentare così stranamente una sovvenzione al di là di quello che un ministro ha annunciato in un progetto di legge, presentato solo sei mesi fa, senza nessun maggiore studio, senza neanche provare se si possa ottenere la costruzione a meno; soprattutto, quando tra queste tre strade ce n'è una, quella da Foggia a Napoli, il cui prodotto non può non essere significante. Giacchè questa strada, come ho già detto, raccoglie sopra di sè un commercio già formato.

Ed ecco adunque, il calcoio che si deve fare. Computare le strade nuove a 16,000 lire di sovvenzione al chilometro in primo luogo.

Poi, aggiungere la maggiore spesa del tratto da Pescara a Ceprano, secondo il calcolo fatto dal ministro, dalla Società e dalla Commissione...

CORRENTI, relatore. La Commissione no.

BONGHI. Se la Commissione gliene vuole dar di più lo faccia. (*ilarità*)

Restano ad aggiungere le sovvenzioni calcolate a 22,000 lire al chilometro per i due tronchi da Pescara a Ceprano, e da Contursi a Foggia.

Ecco le partite, ecco le somme:

	Km.	Lire	Lire
Strada da Termoli a Napoli	235	16,000	3,760,000
Id. da Benevento a Foggia	95	16,000	1,520,000
Id. da Popoli a Arieti	133	16,000	2,128,000
Id. da Pescara a Ceprano	228	22,000	5,016,000
Soprappiù di spesa pel passaggio da Solmona a Ceprano		"	798,000
Garanzia su 120 chilometri da Contursi a Foggia	22,000		2,640,000
Sommano a			<u>15,862,000</u>
			<u>2,600,000</u>

Avremmo dunque, nel caso che non si facessero colla combinazione del ministro, i due varchi di Conza e di Avezzano, lire 18,462,367 a spendere; nel caso che li facessimo ci basterebbe spendere solo lire 15,862,000.

A fare adunque quei varchi ed ogni altra strada proposta insieme si spenderebbe per le provincie meridionali lire 2,840,367 di meno che a non fargli. *Incredibile, ma vero. (ilarità)*

(Il ministro pei lavori pubblici sorride.)

Ora io propongo per giunta un sussidio delle provincie maggiore che quello chiesto dal ministro di 650,000 lire; sussidio che le provincie pagherebbero più volentieri, che non la minor somma, come già dimostrava, che chiede il ministro. Cosicchè lo sgravio dell'erario a contentarle ammonta a lire 3,250,000. Per iscontentarle bisogna spendere meglio di tre milioni di più.

Io, a dire il vero, non devo credere a queste conclusioni, alle quali il ministro sorride. Ma devo annunciarvi che non solo ci ho ripensato io molte volte, ma ne ho discusso con molti, e un altro deputato ha pur rifatti cotesti calcoli per un'altra via; ha esagerato i prezzi delle linee nuove, ed è venuto alla conclusione che al più bisognerebbe spendere lo stesso per fare i due varchi soppressi che per non farli. Il che lascierei dire a lui come sia, giacchè son già stanco di dire quello che ho potuto trovare da me medesimo.

So che mi si può obbiettare che a 16,000 lire di sovvenzione quelle strade non si fanno. Ebbene, giungete a 18,000, giungete a 20,000. Avrete un altro milione e 800,000 lire da dar via. Vi resta ancora un largo margine facendo ogni cosa, senza implicarvi in una combinazione così fastidiosa, così intricata, senza perturbare aspettative legittime, senza levar fede all'autorità del Parlamento, del Governo e della legge.

Alle mie osservazioni il ministro ha testè sorriso, ma egli deve notare due cose. In primo luogo egli ha trattato con una Società, ed io credo che il suo acume sia grande; ma quello di una Società privata nei fatti propri sarà sempre maggiore del suo. *(Si ride)*

Poi, come ho veduto dopo che per mia fortuna, o sventura, mi sono cacciato nello studio di quella legge, niente più facile che essere aggirato ed avviluppato in combinazioni così complicate dalla vicenda dei calcoli.

Cosicchè io non ho osato ripetergli se non dopo che il giudizio di molti mi aveva fatto sicuro di non avere errato. Ora quello che io propongo in luogo del progetto che ci sta innanzi si deduce molto facilmente dalle osservazioni che ho fatto.

Quanto alla vendita delle strade ferrate, se il ministro delle finanze ci dimostrerà di non aver altro mezzo più mercato di trovare duecento milioni, non potrò negargli di pure ottenergli a questo modo, per doloroso che possa essere.

Quanto alla fusione delle strade ferrate dell'Italia centrale, non posso non rigettare l'idea, non solo perchè ci si presenta così monca, sia perchè, non essendo che per il suo costo, cadrei votandola in contraddi-

zione. È impossibile ch'io deputato nello stesso giorno accetti due progetti di legge uno dei quali dice: datemi denaro, e l'altro mi dice: gettatelo via. Posso tanto meno accettare questo secondo progetto che, secondo me, con esso si toglie valore a tutti i principii più sani sui quali si fonda il vigore, la salute e l'avvenire delle Società private industriali.

Questo progetto toglie qualunque sentimento di responsabilità a queste Società; perchè compromette la buona fede dello Stato, e perchè crea Società le quali non avranno nessun modo di vivere prospere da sè medesime, non ostante il grandissimo sforzo che noi facciamo oggi. Se per le Società delle Romane c'importa di mettere oggi in grado di congiungere le strade toscane alle romane, se solo essa può farvelo, se in ciò vedete, come davvero vi è, un interesse di primo ordine, ebbene, presentateci questo problema schietto e da solo: diteci che cosa ci deve costare: non aggiungete ad un sacrificio che possa parer necessario dei sacrifici che non vi possono non parere superflui.

Non vedete già che questi non giovano a creare nulla di potente e di gagliardo? Non vedete che alla Società nuova manca già l'animo ai primi passi? E per le Liguri vi domanda, e il ministro accorda, che sieno pure costrutte con metodi che non possono mai essere consentanei a una linea di primissimo ordine?

Quanto alle strade ferrate delle provincie napoletane, io vi ho già detto le gravissime ragioni che vi dovrebbero impedire a qualunque patto di sopprimere un tronco di strada che voi avete votate due volte. Io personalmente non ho nessun interesse, come deputato, si intende in questi tronchi di strada soppressi, giacchè il mio è Manfredonia, che io non ho nominato mai, mentre la Commissione, che non le dà strada, la nomina sempre. *(ilarità)*

Io, come deputato, avrei interesse nella linea di Foggia per Benevento a Napoli, la quale necessariamente deve metter capo a Manfredonia, che è il porto adriatico più vicino a Napoli, se non che questo tratto esso è ripresentato sempre e non è concesso mai, tutti confessandone la necessità, e tutti schivando di confonderlo per la unica ragione che può farsi a buon prezzo, giacchè facilissimo, questo tratto, un anno prima, o un anno dopo, dovrà pur essere fatto per una ragione superiore alla volontà nostra: Manfredonia ha, e nessuno le può levare, la rada più larga, la più sicura *(ilarità generale)*, anzi la sola rada sicura di tutta la spiaggia adriatica. Non voglio io già parervi più virtuoso di quello che io sono. Se non mi preoccupo così unicamente di questo breve tratto di strada, gli è perchè sono sicuro che voi lo farete. Mi parrebbe del resto una grandissima negligenza d'ogni mio dovere, se oggi, per un interesse che io credo sarà soddisfatto, per un interesse che io credo al sicuro, io, preso da una velleità passeggera, acciecato da una trepidazione di spirito, abbandonassi e sacrificassi l'interesse di tanta parte delle provincie napoletane.

Io quindi vi scongiuro pel vostro credito stesso, pel

TORNATA DEL 24 MARZO

credito delle leggi che fate, per l'avvenire di quelle provincie, a non sopprimere quei due tronchi che avete già votati. Avete una Società che è obbligata a farveli; essa non si ricusa a farveli; è un falso concetto quello pel quale siete entrati in una combinazione così complicata e costosa a fine di sopprimerli. Ritornando sui vostri passi, non invidiate a quelle provincie le nuove strade che loro potete concedere oggi. Anche coll'aggiunta di questa, la loro rete non è ancora in complesso tutto quello che quelle provincie possono esigere da voi, al paragone di ciò che le altre già hanno non in isperanza e in avvenire, ma in fatto e nel presente.

Nè basta; nel tempo stesso che si devono lasciare quelle due strade che si vogliono sopprimere, si deve il Governo studiare di disegnare quelle che in un avvenire più o meno remoto devono compiere la lor rete. A quelle provincie non importa l'averle sei mesi prima o sei mesi dopo; ma importa sapere di doverle avere di sicuro, e potervi fare fondamento sopra.

Per quelle provincie importa che questa prima legislatura che finisce, e che ha avuto il coraggio (coraggio che non è mancato certamente a molti dei deputati di quelle provincie stesse) di duplicare, e forse più (*Mormorio*) di duplicarvi e forse più le imposte d'ogni maniera, di autorizzare le vendite di tutti quanti i beni demaniali e di fonderli come far si doveva nei proventi generali dello Stato, abbia il coraggio di mostrarsi loro così larga di beneficii, come ha pur dovuto esser loro larga di aggravii.

Come potranno i deputati di quelle provincie che non hanno rifiutato per esse nessun sacrificio (e loro ne farei rimprovero se avessero fatto altrimenti), che non hanno rifiutato per esse nessun sacrificio, ritornare avanti ai loro elettori, ritornare nel loro paese e dire: all'ultima ora noi non abbiamo potuto procurarvi delle altre strade ferrate, noi non abbiamo potuto procurarvele se non a patto di levarvi ogni fede nella matura coscienza del Parlamento e nella autorità e saldezza delle leggi che esso vota; se non a patto di sacrificare gl'interessi a quelli delle altre.

Voi siete state diseredate dei vantaggi che vi erano già stati guarentiti perchè noi siamo stati costretti a votare gli uni contro gli altri, perchè abbiamo dovuto per forza scegliere tra interessi locali ed interessi locali, perchè a così crudele strætta noi non abbiamo potuto mantenere solo e vivo avanti ai nostri occhi quell'interesse generale di tutte quante le provincie napoletane, che è, è stato e sarà sempre l'interesse generale d'Italia. (*Applausi*).

ANNUNZIO D'INTERPELLANZA DEL DEPUTATO

G. RICCI SULLE SCUOLE DI MARINA.

PRESIDENTE. Essendo presente il ministro della marina, io debbo annunziare a lui ed alla Camera una interpellanza, che intenderebbe muovergli l'onorevole

deputato Ricci Giovanni, vale a dire sulle voci che corrono intorno al divisamento di sopprimere le scuole di marina di Napoli, e di Genova.

Prego il signor ministro di dire se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

ANGIOLETTI, ministro per la marineria. Per quanto riguarda a me, io sono agli ordini della Camera, perchè in tale questione ciò che potrei dire fra otto o dieci giorni sono in grado di dirlo anche subito.

PRESIDENTE. Avendomi il deputato Venturelli, al quale ora tocca di parlare, avvertito particolarmente che gli rincrescerebbe incominciare ad ora tarda il suo discorso, si potrebbe esaurire ora cotesta interpellanza qualora la Camera lo credesse.

SELLA, ministro per le finanze. Domando la parola sull'ordine della discussione.

Io non posso a meno di pregare la Camera di voler osservare che vi sono niente meno che trenta o trentacinque oratori iscritti...

Voci. Quaranta. (*Movimenti*)

SELLA, ministro per le finanze. Non mi meraviglia; e oltrechè andrà ancora crescendo ogni giorno il numero, è a prevedersi che questi oratori debbano trattenere lungamente la Camera, perchè la materia è vasta.

Ma se parlasse soltanto un oratore al giorno, lascio considerare alla Camera quando potranno aver termine queste discussioni.

Quantunque, come ben capisco, possa spiacere all'onorevole Venturelli di cominciare il suo discorso ad ora tarda, io mi permetterei di pregarlo, nell'interesse di questo stesso disegno di legge, in favore del quale egli parla, a voler cominciare la sua orazione ed esaurirne almeno quella parte che egli crederà, mentre faccio preghiera al mio collega di rimandare l'interpellanza ad altro giorno.

PRESIDENTE. Prego i signori deputati che sono nell'emiciclo a recarsi ai loro posti perchè la seduta continua.

VENTURELLI. Io sono perfettamente agli ordini della Camera; certo, dovendo prendere la parola, tanto fa prenderla adesso quanto domani; ma io pregherei l'onorevole ministro e la Camera di riflettere che siamo alle cinque.

Voci. Non monta! Parli! parli!

VENTURELLI. Li prego di sentirmi. Dunque noi siamo alle cinque, e certamente sopra un argomento che abbraccia tanti punti, per quanto io voglia esser breve, bisogna pure che dia una certa estensione al mio discorso; quindi non potrei terminarlo dentr'oggi. La Camera ha prestato un'attenzione molto seguita, è ben con ragione, all'eloquentissimo discorso dell'onorevole Bonghi. Egli ha parlato contro, io parlo in favore. Ora voler pretendere che la Camera continui a prestare un'attenzione seguita, non per il valore di chi vi parla, ma per benevolenza, è chiedere l'impossibile per la forza fisica stessa delle cose; poichè, quando si presta un'attenzione così seguita, si fa un lavoro.

Io quindi conchiudo che sono agli ordini della Ca-

mera; ma osservo che sono le cinque, e che quindi il mio discorso varrebbe meglio fosse rinviato a domani...

Molte voci. No! no! Parli! parli adesso!

PRESIDENTE. Come ben vede, la Camera è disposta a sentirla oggi.

Allora interpellò il ministro della marina a dire quando intenda rispondere all'interpellanza dell'onorevole Ricci.

ANGIOLETTI, ministro per la marineria. Domani, se la Camera lo crede.

Voci. Sì! sì!

RICCI GIOVANNI. Va bene.

PRESIDENTE. Allora domani al principio della seduta.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE SULLE STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. Il deputato Venturelli ha la parola.

VENTURELLI. Signori, non vi nascondo che è con apprensione che prendo la parola dopo l'eloquente discorso dell'onorevole Bonghi, soprattutto a quest'ora, come ho avuto già l'onore di dirvi: ma la Camera supplirà colla sua indulgenza all'insufficienza in me delle abitudini parlamantari ed alla mia pochezza. Entro quindi nell'argomento.

L'onorevole oratore che mi ha preceduto non si è limitato solamente a fare degli appunti alle diverse stipulazioni che il Governo ha fatto colle varie società per attuare il riordinamento delle ferrovie; egli ne ha attaccato il sistema.

Credo che in quanto ha detto l'onorevole Bonghi del sistema ci sia stato un poco di confusione; quindi io stimo utile di fissare bene quale è il sistema del progetto.

Il concetto generale, il sistema fondamentale del progetto consiste nel costituire di presente in quattro principali gruppi tutte le ferrovie esistenti; ma coll'intenzione di ridurli in un avvenire più o meno lontano, a due principalissimi gruppi, uno del versante Adriatico, l'altro del versante Mediterraneo, e di far convergere a questi due gruppi principali quante altre ferrovie in avvenire si costruissero od attivassero.

Tutte le convenzioni poi che racchiude il progetto di legge, tanto la veduta delle ferrovie dello Stato, quanto la fusione delle romane colle toscane, e quanto le ferrovie meridionali, non sono che l'attuazione di questo sistema.

L'onorevole Bonghi, come diceva, dunque ha vivamente impugnato il sistema. E qual sistema ha egli proposto invece di quello che il Governo nostro nel suo progetto accenna di voler attuare e che io credo vantaggioso, come spero di dimostrarlo?

Nessuno; egli ha detto, rimaniamo nello stato in cui siamo: ciò ha detto nel principio. Ma poi nel corso della sua lunga orazione ha dimostrato chiaramente che il suo concetto fosse quello dell'assoluta libertà, della libera concorrenza.

Signori, anch'io son partigiano della libera concor-

renza, di questo gran principio economico, di questa conquista moderna; solamente non credo che la libera concorrenza sia a proposito sull'argomento delle ferrovie. Perchè la libera concorrenza possa esercitarsi proficuamente è mestieri che la produzione non sia punto limitata, nè per sua natura, nè per particolari circostanze.

Ora l'industria ferroviaria non solo è limitata per sua natura, ma lo è peculiaramente in Italia, dacchè il Governo ha adottato il sistema d'una ingerenza, d'una compartecipazione più o meno attiva, più o meno importante.

Discutere se questo sistema sia o no vantaggioso, se convenga meglio seguire il sistema adottato dall'America, od anche in parte dal regno unito della Gran Bretagna, sarebbe quanto meno ozioso.

Noi non siamo al caso di dover seguire un sistema; il sistema è scelto. Noi lo abbiamo abbracciato, e ci siamo impegnati in questo sistema con tanti sacrifici che non sapremmo abbandonarlo senza andare incontro a gravissimi danni.

Ora, in questo stato di cose, io non esito ad affermarlo, e credo essere nel vero affermandolo, la libera concorrenza in fatto di ferrovie sarebbe dannosa per lo Stato, perchè lo Stato venendo in aiuto delle Compagnie, con sovvenzioni e garanzie d'interesse, in fin dei conti farebbe concorrenza a se stesso. Questa verità mi sembra così evidente che la Camera mi dispenserà di entrare in ulteriori argomenti per dimostrarla. La sola libera concorrenza quindi che io credo sia possibile in fatto di ferrovie è quella dell'emulazione di una buona amministrazione tra le diverse società. E siccome sono d'avviso che questo vantaggio si può più agevolmente ricavare dalle grandi agglomerazioni industriali ferroviarie, egli è per questo che io mi faccio difensore del sistema del progetto, in cui ravviso un sistema accentratore. Chè se questo sistema costituisce un monopolio, invece di spaventarmi dell'idea del monopolio, io trovo che in ciò appunto sta il bene del concetto.

Permettetemi di svilupparvi la mia idea.

I Governi che come la Francia e l'Italia seguono il sistema delle guarentie e delle sovvenzioni d'interessi, evidentemente vanno incontro ad ingenti spese ed a fortissimi sacrifici.

Però questi sacrifici che sono sopportati tutti dalla generazione attuale non riguardano tutti la presente generazione, ma bensì due ere, direi quasi due cicli distinti: il ciclo presente, ed il ciclo avvenire, e secondo me, più l'avvenire che il presente.

Infatti quale è il vantaggio reale, immediato che la generazione attuale ricava dalle ferrovie? La rapida locomozione. Certo questo è vantaggio grande, ma non è il tutto, ce n'è un altro ancora più grande che è corollario del primo, ed è il buon mercato della locomozione.

Ora il buon mercato, nelle condizioni attuali normali, noi non lo ricaviamo, e se lo ricaviamo è in una

TORNATA DEL 24 MARZO

assai tenue proporzione. Noi non potremo ottenerlo se non quando, spirate le concessioni attuali, il Governo rientrerà nel pieno possesso e proprietà delle ferrovie; ma allora vedete bene che ciò riguarda le generazioni future.

Però se noi possiamo, come dicono i Francesi, *escompter l'avenir*, se noi possiamo usufruttare una parte dei vantaggi riservati alle generazioni future a profitto della generazione presente che è quella che sopporta i maggiori carichi, non avremo fatto allora un'opera molto vantaggiosa? Ed io credo che ciò si possa e si debba ottenere colle grandi agglomerazioni ferroviarie, col sistema di gruppi preconizzato dal progetto di legge sottoposto alla vostra disamina.

Certo creando i gruppi tali quali il progetto ce li presenta noi li costituiamo in uno stato di vitalità indubitata; molto più quando a questi gruppi venghiamo in aiuto con quelle concessioni e con quei favori che l'onorevole Bonghi deplorava, e che io invece non deploro punto; noi li mettiamo sulla via della prosperità, accrescendone la forza produttrice. Che se poi nell'avvenire concentreremo quei quattro gruppi in due soli, dando loro maggiori privilegi, è indubitato che anche di più accresceremo la loro prosperità e la loro forza produttiva, e che in allora potremo ricavare da questi gruppi così potentemente costituiti quei vantaggi che invano domanderemmo all'industria sparpagliata.

Voi comprenderete, o signori, che io alludo all'importantissimo argomento delle ferrovie secondarie.

È certo che, nonostante gli sforzi dell'industria privata, nonostante gli studi e, dirò anche, i progressi della scienza, per far sì che le ferrovie secondarie potessero costruirsi ed esercitarsi al minor prezzo possibile, finora (e pur troppo credo che sarà ancora così per l'avvenire) le ferrovie secondarie non presentano quell'attrattiva di lucri che sola può spingere i capitali privati e sollecitarne la concessione.

Nè lo Stato saprebbe, come per le grandi linee, venire in loro soccorso con sovvenzioni e garanzie d'interesse, perchè, dovendo queste aumentarsi in ragione inversa dello scarso prodotto di quelle, lo Stato incorrerebbe in una spesa evidentemente improduttiva.

Invece, col costituire le grandi società, come io intendo che debbano essere costituiti in futuro i due grandi gruppi dell'Adriatico e del Mediterraneo, e come appare dal progetto ministeriale che vogliansi in effetto costituire, quando noi domanderemo a queste società dei sacrifici avremo diritto di domandarglieli, perchè saranno un corrispettivo dei nuovi lucri che per mezzo di quella specie, se si vuole, di monopolio avremo loro procurato.

L'esempio della Francia mi convince sempre più nella mia opinione. È innegabile che la Francia si trova in uno stato evidente di prosperità in fatto di ferrovie, ma non è stata sempre così. Prima del 1848, non che in istato di prosperità, trovavasi al contrario in uno stato d'inferiorità tanto rispetto alle potenze dello stesso

suo ordine, quanto relativamente rispetto alle potenze di secondo e di quarto ordine.

Infatti, prima del 1848, la Francia con 38 milioni di popolazione e con un territorio tanto vasto numerava appena 2222 chilometri di ferrovie, mentre il Belgio, piccolo Stato per territorio e con una popolazione di poco più che quattro milioni, esercitava 735 chilometri di ferrovie, ed il nostro Piemonte ne esercitava 100, che indi a poco sommarono a 398.

Non entra nel mio argomento di dimostrare d'onde provenisse quest'inferiorità della Francia; ma ciò che debbo dire si è che appena una vigorosa amministrazione successe agl'incerti Governi sorti dalla rivoluzione del 1848, appena i capitali che naturalmente si erano nascosti in presenza delle sanguinose lotte del febbraio e del giugno di quell'anno, ricomparvero sul mercato, desiosi di entrare nel movimento che logicamente doveva svilupparsi nelle varie industrie e nei vari commerci della Francia, il Governo francese d'allora prese in mano di preferenza l'industria ferroviaria, l'avviò a miglior avvenire coi capitali della nazione, e vi fece rifluire tanto potentemente i capitali dell'industria privata che questo straordinario movimento si tradusse in un aumento incredibile al quoziente dei chilometri di ferrovie costrutte od esercitate, ed in favolosi dividendi agli azionisti delle Compagnie delle strade ferrate, i cui titoli si negoziarono al doppio e fino al triplo del loro tasso di emissione.

So bene che mi si rammenteranno, ed io ne fui testimonia oculare durante la mia lunga dimora in Parigi, gl'inconvenienti che si verificarono a causa di questo movimento nel 1848, cioè a dire le rapide e scandalose fortune, gli ancor più rapidi e terribili disastri, e tutto ciò che i francesi chiamano *les tripotages des agioteurs*. Ma se il Governo francese aveva un'idea preconizzata (e dall'operato suo posteriore credo che quest'idea preconizzata l'avesse) quanto a me non esito ad affermare che ha operato bene nel favorire di preferenza l'industria ferroviaria.

In fatti nel 1854, se non erro, dopo la guerra di Crimea, quando gli imprestiti per sottoscrizione pubblica e popolare ebbero fatta luminosissima prova ed ebbero consociato sino il minuto popolo alla fortuna nazionale, rendendone per così dire più interessatamente solidale; quando le Compagnie ferroviarie avevano raggiunto quell'apice di prosperità, oltre il quale è più facile declinare che progredire, il Governo francese, da una mano riuniva in cinque o sei grandi gruppi le Compagnie ferroviarie, ciò di cui naturalmente queste Compagnie non si lamentavano, ma dall'altra parte imponeva ad esse, come corrispettivo, l'onere della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie secondarie con sommo vantaggio della nazione e delle finanze di questo Stato.

Un onorevole amico mi dice che questo si faceva allora, e non si farà più adesso. Ma tutto sta mi pare, nel cogliere l'occasione, il momento opportuno per far le cose. Credete voi che le compagnie francesi ac-

cettassero a prima giunta questo sacrificio, questo onere che diminuiva quei favolosi dividendi di cui testè vi accennava? No, signori, esse vi si opposero con tutte le loro forze, lottarono fortemente, e nonpertanto alla fine consentirono.

E sapete come il Governo francese le fece consentire?

Il Governo francese le minacciò di una disastrosa concorrenza per mezzo di canali e di linee ferrate parallele alle linee già concesse, ed era tale in quel tempo la foga delle intraprese industriali che il Governo francese era sicuro di trovare concessionari per i canali e per le ferrovie e capitali per condurli a termine.

Il Governo francese fece balenare agli occhi delle compagnie la minaccia d'una espropriazione forzata per causa d'utilità pubblica, a mezzo di un gigantesco imprestito per sottoscrizione pubblica, che ben mi ricordo i giornali di quell'epoca chiamarono l'imprestito della pace.

Per queste considerazioni, e per altre che sarebbe lungo lo sviluppare, le Compagnie francesi accettarono l'onere delle ferrovie secondarie, perocchè il loro compito, quantunque un po' stremato, era ed è vantaggioso, nonostante l'onere delle ferrovie secondarie.

Io credo quindi che si possa dall'attuazione del sistema preconizzato dal progetto ritrarne benissimo questi ed altri vantaggi.

E se gli onorevoli ministri proponenti nel presentare il progetto pel riordinamento delle ferrovie non hanno perduto di vista, come io lo credo, questi grandi vantaggi che si possono nel futuro ricavare, non esito a dichiarare che approvo il sistema generale del progetto e che lo voterò favorevolmente. Esaminato il concetto generale, passerò ad esaminare rapidamente alcune delle diverse attuazioni a cui il progetto si informa.

Tre sono i punti principali delle attuazioni del progetto:

1° Formazione per mezzo della vendita delle ferrovie dello Stato alla società lombarda del nucleo che deve giungere in prosieguo al gruppo principale dell'Adriatico, quando le meridionali verrebbero a fondersi colle lombarde.

2° Modificazioni in alcune parti del tracciato primitivo e del primitivo capitolato d'onere della Società delle ferrovie meridionali, alla quale si aggiungerebbe una parte delle linee attuali delle romane, e che cederebbe alla sua volta eventualmente alla società lombarda alcune linee che si scosterebbero alquanto dal suo centro d'azione.

3° Finalmente: fusione delle ferrovie romane col gruppo delle toscane; riforma della nuova Società sopra nuove basi, principalmente per quanto concerne la sede della società che verrebbe impiantata obbligatoriamente in Italia; concessione effettiva della linea ligure in costruzione ed eventuale di altre linee in iscambio di quelle di Bologna-Ancona e Castellborgnese-Ravenna ceduta alle meridionali; obbligo imposto

alla nuova società delle Romane di trattare la fusione con essa della Società delle ferrovie Calabro-Sicule, onde completare in futuro il gruppo del Mediterraneo.

Vendita delle ferrovie dello Stato.

Trattandosi della vendita delle ferrovie dello Stato, la prima domanda che si affaccia alla mente di chi si fa a riflettere su quest'argomento è la seguente: perchè il Governo effettua questa vendita al momento appunto in cui una nazione come l'Inghilterra fa rivivere la questione, se non convenga meglio ricomprare dall'industria privata le linee ferrate, onde esercitarle a conto dello Stato?

L'onorevole relatore della Commissione, nella sua egregia ed elaborata relazione, solleva anch'egli questo dubbio, ma si astiene dal risolverlo, e ne dà tali convincenti ragioni ch'io son felice di seguire il suo esempio; quantunque per parte mia non voglio tacere che sono pienamente convinto del principio economico il quale vieta allo Stato di farsi intraprenditore di private industrie, e d'entrare con esse in una concorrenza, che al fin de' conti non può che riuscire disastrosa per lo Stato.

E di vero, o signori, a che giova discutere se questo sistema sia buono o no? Io ve l'ho già detto poco fa: noi fatalmente (e per me fortunatamente, poichè approvo il sistema) ci siamo impegnati in una via, e ci siamo in essa impegnati talmente, e con tali ingenti capitali della nazione che non potremmo indietreggiare senza imporci degli enormi sacrifici.

Siamo noi, signori, in istato di fare questi sacrifici? Ma se il prodotto della vendita delle ferrovie figura nelle combinazioni ministeriali per coprire una parte del *deficit* delle nostre finanze? Non discutiamo adunque di sistema, e sino a certo punto non discutiamo nemmeno di convenienze in faccia alle necessità presenti.

Esaminiamo piuttosto la vendita sotto altri punti di vista, e quanto meno esse ci apparirà utile quale è in effetto.

Io ho avuto l'onore di esporvi le mie idee circa il concetto principale del progetto, cioè a dire circa il sistema dei gruppi, e credo aver dimostrato quali vantaggi possono ricavarne in un avvenire non lontano.

Quanto la vendita delle ferrovie dello Stato alla società delle lombarde concorra a questo scopo della formazione dei gruppi, ognuno sel vede, ed io a questo proposito non potrei che ripetere l'anzidetto e quello che tanto evidentemente è stato dimostrato nell'elaborata relazione della nostra Commissione.

Ma, si dice, e l'onorevole Bonghi, che mi dispiace di non vedere al suo posto, l'asseverò recisamente, che il prezzo stabilito per la vendita delle ferrovie dello Stato è lesivo dei suoi interessi, perchè questo non viene nemmeno a rifarsi di quello che vi ha speso.

Signori, l'onorevole deputato Bonghi rammentava le massime dell'economia sociale, e certamente in virtù dei primi elementi di questa scienza che apprendemmo a scuola, sappiamo che il valore di un prodotto si co-

stituisce dalla spesa di costo combinata col prezzo corrente, il quale alla sua volta risulta dalla ricerca e dall'offerta.

Però questi principii sono applicabili all'industria in generale, ai produttori che fanno, per così dire, commercio di produzione.

Ma potrà dirsi seriamente che lo Stato italiano (allora era il Piemonte, non era l'Italia) avesse costruite le ferrovie per speculazione?

In questo caso avrebbe mostrato che era un ben cattivo speculatore, imperocché da buon speculatore avrebbe dovuto limitare le spese di costo per proporzionarle col prezzo corrente probabile.

Dunque non importa nulla che lo Stato abbia speso cento per un oggetto che oggi vale cinquanta.

Ed infatti, sapete perchè lo Stato ha speso cento in ciò che vale cinquanta?

Prima di tutto perchè lo Stato spende sempre più che l'industria privata; in secondo luogo perchè sono stati commessi degli errori nella costruzione, errori inerenti all'inizio dell'industria ferroviaria, all'epoca in cui questa costruzione fu fatta. Lo Stato infine spese cento perchè egli non aveva punto l'intenzione di vendere; ma si imponeva qualunque sacrificio purchè raggiungesse lo scopo di avvantaggiare i popoli col compimento delle sue ferrovie.

La questione dunque non è di esaminare quanto han costato allo Stato le linee vendute, ma bensì quanto rendono; è di vedere se il prezzo stabilito corrisponde al prodotto delle ferrovie.

Sotto questo particolare, parrebbe che la Commissione è stata di unanime avviso nel convenire che il prezzo pattuito è remuneratore della rendita attuale delle ferrovie, ed anche al di là, se si vogliono considerare e tradurre in cifre i nuovi oneri che la Società acquirente si è indossati.

Non mi arresto, o signori, all'obiezione della garanzia di un prodotto minimo, contro la quale tanto ardentemente scagliavasi l'onorevole deputato Bonghi, perchè per me questa garanzia è illusoria. Di fatti, io sono convinto che la Società acquirente non ha insistito su questa garanzia, perchè credesse che ne avesse di bisogno, onde rimborsarsi di una deficienza di introiti. No, signori; per me credo che l'ha domandata come *une réclame* per i sottoscrittori di azioni all'estero, i quali devono fornire il capitale per pagare le ferrovie, dacchè non bisogna immaginarsi che Rothschild abbia in pronto i 200 milioni. Bisogna che egli li cerchi sul mercato.

Ora è naturale che i sottoscrittori stranieri, non conoscendo le condizioni peculiari delle ferrovie dello Stato, potrebbero concepire qualche dubbio sui probabili proventi delle ferrovie, soprattutto in vista del cambiamento della capitale da Torino a Firenze.

Ma se i calcoli della Commissione sono esatti, ed io credo che lo siano, se risulta evidente che il prezzo stipulato corrisponde alla rendita attuale, signori potete credere seriamente che una grande Compagnia volesse

impiegare un capitale così cospicuo di 200 milioni per ritrarne che cosa? Il semplice interesse. Ma, signori, il semplice interesse quella Società avrebbe potuto trovarlo dovunque.

A giorni si aprirà il prestito, e avrebbe fatto un negozio assai migliore che quello di comperare le ferrovie, se le ferrovie non dovessero rendere che quel tanto, su cui è fissato adesso il prezzo della vendita.

Siate tranquilli, o signori, la Società acquirente ha comprato le ferrovie perchè sa che devono produrre molto di più del limite sul quale il prezzo è stato fissato, ed il Governo non deve quindi punto temere di vedere funzionare la sua garanzia.

Ma allora, dicesi, se le ferrovie sono suscettive di produrre più di quello che producono adesso, perchè il Governo non ha aspettato un altro momento per venderle con maggior profitto? La risposta è semplice; non ha aspettato un altro momento perchè, prima di tutto, non aveva la facoltà di aspettare: quando vi è la suprema legge della necessità non si può aspettare un momento più propizio; eppoi, se avesse aspettato questo momento, così detto propizio, effettivamente esso non sarebbe stato propizio. Questo parrà curioso, ma io spiegherò la mia idea.

Il prodotto delle ferrovie ha necessariamente un limite. Ora, se il Governo per vendere avesse aspettato che il prodotto delle ferrovie avesse raggiunto quel limite, non avrebbe più trovato compratori, per quella stessa ragione che poco fa vi ho detta, cioè: che il capitale non è allettato dalla semplice prospettiva dell'interesse; ci vogliono degli altri guadagni per allettarli; ci vogliono le speranze di dividendi; ed allora, siccome le linee non avrebbero potuto produrre oltre quel limite, è naturale che non si sarebbero più trovati dei compratori.

Io termino questa parte che riguarda la vendita delle ferrovie con un'ultima considerazione che credo varrà a dileguare ogni dubbio dall'animo della Camera e persuaderla della convenienza del prezzo, e conseguentemente della convenienza stessa della vendita. La vendita delle ferrovie è stata accampata da circa tre anni. Durante questo non breve periodo di tempo il tasso della rendita pubblica, questo gran termometro finanziario, ha variato dalle lire 75 alle 62, vale a dire 13 lire di differenza sopra una media di 68 50.

Ora io domando: quale e quante offerte si sono presentate per far concorrenza all'offerta della società che si è resa acquirente delle ferrovie dello Stato? Nessuna; e ne chiamo testimonia l'onorevole ministro. Ebbene, se nessuna offerta si è presentata, è segno che il prezzo che è stato stipulato è il prezzo reale, è il prezzo debito.

Quanto a me, signori, voterò la vendita.

Ora pregherei l'onorevole presidente a volermi concedere un po' di riposo, avvertendo in pari tempo che sono le cinque e mezzo.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Interpellanza del deputato Ricci Giovanni al ministro della marineria intorno alle scuole di Napoli e di Genova;

2° Seguito della discussione del progetto di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del regno.

Discussione dei progetti di legge:

3° Abolizione degli ademprivi nell'isola di Sardegna;

4° Acquisti di oggetti per completare la dotazione di campagna delle divisioni attive;

5° Convalidazione di decreti per autorizzazione di spese nuove e maggiori sui bilanci 1860-61 ed anni precedenti;

6° Provvista di materiale per dotazione di ospedali militari;

7° Soppressione delle corporazioni religiose e ordinamento dell'asse ecclesiastico;

8° Svolgimento della proposta di legge del deputato Crispi per modificazioni alla legge elettorale e per una indennità ai deputati.

TORNATA DEL 25 MARZO 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi.* — *Interpellanza del deputato Ricci Giovanni intorno alla soppressione delle scuole nautiche di Napoli e di Genova — Dichiarazioni del ministro per la marineria, Angioletti, e osservazioni del ministro per l'interno, Lanza.* — *Domanda del deputato De Boni circa i prigionieri politici venuti dallo Stato pontificio, e spiegazioni del ministro per l'interno.* — *Seguito della discussione generale del progetto di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del regno — Il deputato Venturelli termina il suo discorso in favore del medesimo — Discorso del deputato Cadolini contro — Discorso del deputato Fiorenzi sopra il medesimo — Continua dopo domani.*

La seduta è aperta al mezzo tocco.

MASSARI, segretario, legge il processo verbale dell'ultima tornata che è approvato, ed espone il seguente sunto di petizioni:

10652. Pavone Giuseppe, di Torchiara, provincia di Principato Citeriore, domanda che a termini dell'articolo 356 del regolamento sulla contabilità generale, i pensionati delle provincie meridionali possano essi pure esigere i loro mandati coll'esibizione dei certificati di vita rilasciati dal sindaco e non sia necessario di ricorrere ai notai certificatori.

10653. La Giunta municipale di Colorno si rivolge alla Camera per ottenere la sollecita effettuazione della ferrovia dal Po al Mediterraneo per Parma, Borgotaro, Pontremoli, Sarzana e Spezia.

10654. I canonici della collegiata di San Simone in Oliveto, diocesi di Sora, i parroci ed i sacerdoti di quella città, non che i partecipanti della chiesa ricetti-

zia di Santa Maria Assunta in Cielo, fanno adesione alle proteste dell'episcopato contro le proposte di sopprimere le corporazioni religiose e di assoggettare i chierici alla leva militare.

10655. La Giunta municipale di Colico, circondario di Cosenza, chiede che la casa religiosa dei frati Cappuccini esistente in quel comune non sia compresa nella soppressione degli ordini monastici.

10656. Il presidente della Camera di commercio ed arti della provincia di Abruzzo Ulteriore II espone alcune considerazioni in favore della linea ferroviaria Pescara-Aquila-Rieti proposta dal Ministero.

10657. La Giunta municipale di Loreto delle Marche, interprete dei voti dei suoi amministrati, invita la Camera a deliberare che le rendite dei beni provenienti dalle corporazioni religiose che saranno soppresse siano applicate a strumento di civiltà e di benessere delle rispettive locali popolazioni.