

## TORNATA DEL 30 MARZO 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi. — Congedi. — Spiegazioni del deputato Leopardi. — Omaggio. — Istanza dei deputati Di San Donato e Lazzaro sull'ordine del giorno, ed il numero delle sedute della Camera — Osservazioni del presidente, e del ministro pei lavori pubblici, Jacini — Riserva. — Seguito della discussione generale del disegno di legge pel riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del regno — Discorso del deputato Depretis contro il medesimo.*

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:

10672. Il sindaco, i consiglieri, il clero e 170 cittadini di Campi Salentina chiedono che i due terzi dei beni degli Ordini religiosi che saranno soppressi siano destinati a vantaggio di quei comuni ove esistono gli istituti stessi.

10673. La Giunta municipale di Pontremoli fa istanza perchè la Camera voglia decretare la continuazione della linea litoranea tra Spezia e Chiavari, non che la costruzione della linea trasversale Spezia-Pontremoli-Borgotaro-Parma.

10674. La Giunta municipale di Città Ducale appoggia il progetto di legge sulla soppressione delle corporazioni religiose nei termini proposti dalla Commissione parlamentare, e invita la Camera a volerlo approvare.

10675. Le Giunte municipali di Romano, di Antegnate, di Pamenengo, di Calcio, provincia di Bergamo, rappresentata l'opportunità e necessità della costruzione della ferrovia Treviglio-Coccaglio, fanno istanza perchè venga effettuata sollecitamente.

10676. Mille novecento ottantacinque abitanti dei comuni di Cavriglia, di Lierna, di Montevarchi, di Pistoia, pregano la Camera a non voler sanzionare la proposta soppressione delle corporazioni religiose.

10677. La Giunta municipale di Recanati rappresenta che per effetto dell'abolizione delle corporazioni religiose ed altri enti morali ecclesiastici dovranno i beni ritornarsi a quella destinazione originaria che loro era stata attribuita dall'espressa e presunta volontà dei pii donatori.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Hanno fatto i seguenti omaggi:

Il presidente della Società di mutuo soccorso degli artigiani forlivesi — Resoconto della Società medesima, esercizio 1864, copie 6;

La tipografia Ghilini di Oneglia — Documenti a lode del maestro elementare Daffieno Stefano di Oneglia, copie 4;

Il Ministero d'agricoltura, industria e commercio — Secondo volume del censimento della popolazione, copie 12;

Introduzione al volume medesimo, stampata separatamente, copie 450.

**BRIGANTI-BELLINI BELLINO.** Prego la Camera di dichiarare d'urgenza, e di rinviare anzi alla Commissione incaricata dell'esame del progetto di legge sull'asse ecclesiastico, la petizione 10677, nella quale la Giunta municipale di Recanati raccomanda che vengano destinati i beni posseduti dal clero, tanto secolare che regolare, a quegli scopi ai quali originariamente erano stati assegnati.

**PRESIDENTE.** Sarà trasmessa a quella Commissione. Quanto all'urgenza, correrà il corso delle altre simili petizioni.

**GOVONE.** Domando che sia trasmessa alla stessa Commissione la petizione del municipio di Cittaducale, che porta il numero 10674.

**PRESIDENTE.** Sarà trasmessa.

Il deputato Griffini, mentre accusa ricevuta della circolare presidenziale del 28 di questo mese, significa essergli impossibile recarsi immantinentemente alla Camera per trovarsi ammalato. Gli si accorderà un congedo di 15 giorni.

**LEOPARDI.** Domando la parola.

Mi occorre dichiarare alla Camera, che avendo ieri nel mio discorso dovuto parlare più d'una volta della via che da Vigevano va a Milano per Abbiategrasso, e come ne ho parlato per giovarmi di quell'esempio a pro di un'altra deviazione, io dichiaro che non sapeva punto né poco che l'onorevole nostro relatore era deputato di Abbiategrasso; non ho quindi voluto fare la menoma allusione a questa circostanza; conosco troppo l'integrità, la probità dell'onorevole mio amico Correnti.

D'altra parte mi era necessario chiedere la parola per un fatto personale nel vedermi due o tre volte citato

dall'onorevole Camerini, ma per risparmiare il tempo della Camera, mi riservai di rispondere oggi, e dirgli semplicemente che egli si batteva contro i molini a vento (*Risa*), poichè nè io nè altri oratori hanno mai contraddetta la linea di Aquila, e se dalle sue parole qualcuno argomentasse che io non ami questa città nella quale ho passato tutta la mia gioventù, s'ingannerebbe; io l'amo quanto Solmona, quanto il mio paese natale, e perciò mi rincrescono gl'inutili paragoni del mio amico l'onorevole Camerini, i quali non giovano, se non ad alimentare condannevoli gare fra due città sorelle...

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole Leopardi di prescindere dall'entrare in questa materia; questo darà luogo a controvepliche e non finiremo più con questi incidenti.

**LEOPARDI.** Non c'è nulla; io dico due parole soltanto.

**PRESIDENTE.** Ma anche due sole parole possono dar luogo ad incidenti gravissimi.

**LEOPARDI.** Siamo molto lontani dal tempo che dava materia al poema del Tassoni, ma gli onorevoli ministri modificatori potevano dispensarsi dal fornire il tema, non di una secchia rapita, ma di una ferrovia bubbolata. (*Movimenti diversi*).

**MELCHIORE.** Domando la parola, signor presidente, per far osservare che l'onorevole Leopardi ha parlato mentre Camerini non era presente. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Ma e ancor questo! Vorremmo dunque impegnare delle polemiche individuali?

**DI SAN DONATO.** Eh! Lo leggerà.

**PRESIDENTE.** Bisognerebbe che i signori deputati si ricordassero un po' più che il pubblico interesse sovrasta a certe personali suscettibilità, e quindi ne facessero sacrificio; altrimenti sarà impossibile di portare a termine le quistioni gravissime che ci stanno dinanzi.

**DI SAN DONATO.** Signor presidente, quando i deputati saranno un poco più numerosi, io lo prego di darmi la parola per una mozione d'ordine.

**MOLINARI.** Domando la parola, signor presidente, per presentare un omaggio alla Camera.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**MOLINARI.** Esce oggi stesso per le stampe un'opera importantissima, già preconizzata dai giornali assai favorevolmente, intitolata: *Italia e Confederazione germanica*, fatica longenne dell'egregio professore avvocato Bonfiglio. Scopo di quest'opera egli è di chiarire o determinare i confini naturali d'Italia dal lato delle Alpi Retiche e delle Alpi Giulie, vale a dire, d'illustrare dal punto di vista geografico, storico, economico e politico le frontiere naturali d'Italia, che sono abitate dai Trentini, dai Triestini e dagli Istriani. Altro scopo poi di questo libro, ed anche importante, si è quello di provare con documenti irrefragabili che se l'Austria ha introdotto nella Confederazione germanica parte dei paesi a cui testè accennava, questo fatto non può menomamente infirmare il diritto che ha l'Italia di ricuperare le sue frontiere naturali, nè il di-

ritto che hanno quelle popolazioni di riunirsi alla madre patria.

**PRESIDENTE.** Non vorrei che a proposito di un omaggio ella entrasse in una questione germanica (*Si ride*). Se ella parla per presentare il libro, sia; ma non vorrei fosse detta qui in Parlamento, e per pura occasione, parola, che potesse dar luogo a meno giuste induzioni, od a meno benevole insinuazioni. L'onorevole deputato ricorda già qualche caso di simil guisa.

**MOLINARI.** Non vado più oltre nell'accennare; solo dico che l'opera è stata promossa e stampata a cura e spesa di generosi patrioti istriani e triestini, e che gli emigrati istriani e triestini credettero saviamente che si dovesse far omaggio alla Rappresentanza nazionale dei primi esemplari che sarebbero usciti alla luce. Di che hanno dato a me l'onorifico incarico, cui adempio rassegnando questo omaggio alla Camera, non senza aggiungere che a questo omaggio si annodano i sospiri, le speranze, i dolori di parecchie centinaia di migliaia di fratelli che ancora gemono sotto il giogo straniero.

#### MOZIONE D'ORDINE.

**PRESIDENTE.** Il deputato di San Donato ha la parola per una mozione d'ordine.

**DI SAN DONATO.** Signor presidente, io vorrei azzardare una proposta. Vedendo dal lavoro degli uffizi che vi sono ancora da discutere vari interessantissimi progetti di legge, e pensando d'altronde che gli attuali dibattimenti ferroviari prendono sempre più delle proporzioni assai lunghe, io vorrei che la Camera consentisse ripigliare il sistema di due sedute al giorno.

Oramai tutti di noi sappiamo che molti deputati aveano in ferma credenza che per la fine di marzo al più tardi si sarebbe sciolto il Parlamento; il sentimento del dovere impone a molti l'obbligo di continuare a rimanervi. Ma molti altri se la svigneranno. Per trattenerli affrettiamo ed alterniamo i lavori, o signori. La Camera accettando la mia proposta darebbe agio a più lunghe sedute, ed userebbe così un riguardo a coloro che, chiamati per pochi giorni, vi sono da più mesi. Si terrebbero adunque due sedute al giorno. Si comincierebbe il mattino a mezzogiorno preciso e si continuerebbe sino alle cinque. Quindi si ripiglierebbe alle ore otto della sera per continuarla sino ad ora tarda.

Credo che questo temperamento possa incontrare l'approvazione di tutti, e dal lato pratico e dal lato parlamentare. Date uno sguardo, o signori, all'ordine del giorno della Camera, e troverete in esso tanti progetti di legge che da più tempo stanno aspettando i nostri dibattimenti e pareri.

**PRESIDENTE.** Faccio osservare al deputato Di San Donato, che non è l'ora che manca ai deputati, ma che sono i deputati che mancano all'ora. Se avessimo potuto cominciare a mezzogiorno, come è stabilito, saremmo

TORNATA DEL 30 MARZO

già da un'ora entrati nella discussione, ed i nostri lavori progredirebbero. La sua proposta di cominciare a mezzogiorno per sospendere alle cinque la seduta non può giovar molto, perchè non potremmo mai cominciare prima dell'una, e non si potrebbe più proseguire sino alle sei; nè credo che si possa guadagnar molto col ripigliare la seduta alle otto di sera, poichè si perderebbe nuovamente assai tempo nell'ingresso, poi le forze umane hanno un confine, e la sera si è stanchi. Quindi invece della sua proposta proviamo se può valere la caldissima preghiera, che rivolgo ai signori deputati, di venire alla Camera all'ora stabilita. Se questa mia preghiera non otterrà l'effetto desiderato, vedremo che cosa sia il meglio a farsi.

**DI SAN DONATO.** Prendo la parte dei deputati assenti e dico francamente che moltissimi deputati si sono spaventati dell'attuale discussione.

Molti aspettano con ansietà il discorso dell'onorevole mio amico Depretis, che avrà luogo questa mattina, per vedere rialzato il dibattito ai grandi principii di prosperità nazionale e commerciale.

Noi in questi giorni, o signori, non ci siamo occupati direttamente del progetto, ma si bene di alcuni singoli interessi di campanile. Io rispetto altamente l'affettuoso e patriottico pensiero che ha ispirato parecchi deputati, ma dichiaro che molti dettagli da noi intesi non erano all'altezza di un Parlamento. Si è parlato di *tracciolini*, di *pendenza*, di *trafori*, ecc., e si è lasciato in disparte il vero interesse di tutte le provincie meridionali.

Ora pregherei il signor presidente di voler riflettere che per quanto sia giusta e dovuta l'autorità che egli ha diritto di esercitare sui deputati e che esercita con meritata influenza, difficilmente otterrà che molti rimangano fedeli ai loro seggi oltre il 10 del mese di aprile; si assicuri, onorevole presidente, se noi andiamo di questo passo, difficilmente per il giorno 12 di aprile noi potremo trovarci in numero per votare le altre leggi di massima importanza che si debbono discutere.

**PRESIDENTE.** Perdoni, non li tratterrà la mia autorità, ma il loro dovere.

**DI SAN DONATO.** Così sia.

**LAZZARO.** Io credo, nell'interesse stesso della discussione, di dover fare un'osservazione.

Noi dobbiamo partire da un termine prestabilito dalla condizione delle cose.

Il Ministero più volte ci ha fatto sentire che oltre la metà di aprile non si potesse andare; ammettiamo ancora che si potesse andare sino al termine del mese di aprile, io voglio essere largo, e concedere questo termine ulteriore. Or bene, nel modo con cui si procede, e dovendo discutere la legge che abbiamo sotto gli occhi, e quelle sulle quali il ministro domandò l'urgenza, non potremo arrivare in tempo con una seduta al giorno. Io, ripeto, voglio essere largo nel concedere questo termine, poichè sono dell'avviso medesimo dell'onorevole San Donato, che oltre al 15 di aprile diffi-

cilmente, per certe condizioni di cose dalle quali non tutti possono prescindere, la Camera non si possa trovare in numero.

L'onorevole signor presidente ha detto saviamente: sono i deputati che mancano all'ora, non il tempo che manca ai deputati. Ma giacchè si è spesso verificato che sono i deputati che mancano all'ora, io debbo fare osservare all'onorevole presidente che, benchè giusta questa sua avvertenza, tuttavia ordinariamente si è sempre veduto mancare i deputati nella prima ora, e mai si è potuto cominciare la seduta se non un'ora dopo che fu aperta; e talvolta, se sono mancati i deputati, sono mancati anche i ministri, benchè con ciò io non intenda far loro appunti, essendo che molte volte le loro occupazioni stesse loro non permettono di fare altrimenti.

Per conseguenza io credo che è difficile che la discussione fissatasi a mezzogiorno possa cominciare a tale ora. Contro questa opinione protestano quattro anni di precedenti parlamentari.

Per conseguenza se si facessero due sedute al giorno, ed apporterei un temperamento alla proposta dell'onorevole San Donato, io credo che qualche cosa di tempo si guadagnerebbe.

Io crederei dunque che queste due sedute si potessero cominciare a tenere dopo che la discussione generale di questo progetto di legge sarà chiusa, ed allora avremo questo vantaggio, cioè di aver presto i lavori della Commissione per i provvedimenti finanziari, e si potrebbero poi fare le due sedute, la prima per discutere intorno ai diversi emendamenti ed ordini del giorno proposti sulla legge ferroviaria, la seconda per discutere i provvedimenti finanziari. Credo che un poco di tempo sempre vi si guadagnerebbe, giacchè se la prima cominciasse a mezzogiorno e la seconda alle otto, per lo meno due ore al giorno sarebbero guadagnate, che per 15 giorni verrebbero a fare un bel tempo, che ciascuno di noi sarebbe lieto di poter ottenere.

In conseguenza, come emendamento alla proposta San Donato, proporrei che finita la discussione generale della presente legge, la Camera stabilisca due sedute al giorno, la prima dalle 12 alle 5, e la seconda dalle 8 in poi. Nella prima si continuasse la discussione del progetto di legge sulle ferrovie, nella seconda si cominciassero a discutere i provvedimenti finanziari.

**PRESIDENTE.** Bisognerebbe che questa proposta fosse un po' meditata; è a notarsi come i ministri hanno pur bisogno di molte ore pel disimpegno degli affari del Governo; crederei quindi che per ora non si avesse a deliberare nulla in proposito, salvo al tornarci nuovamente di poi.

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Io proporrei che si avesse a soprassedere a decidere sulla proposta dell'onorevole Lazzaro, aspettando che la discussione generale sia chiusa, per vedere a quel momento se convenga precipitare i lavori tenendo due sedute al giorno, o se convenga continuare come ora. Potrebbe darsi che la discussione generale finisse presto, ed allora forse

potrebbe essere dubbio se occorra affrettare straordinariamente i lavori della Camera. Se invece la discussione generale si protraesse, allora non vi sarebbe più alcun dubbio sulla convenienza di accettare la proposta Lazzaro.

Per conseguenza io pregherei l'onorevole Lazzaro a voler riprodurre la sua mozione quando sarà chiusa la discussione generale che è in corso.

**PRESIDENTE.** Aspetteremo dunque a deliberare quando sarà chiusa la discussione generale.

**DI SAN DONATO.** L'abbiamo fatto per debito di coscienza; al 12 partiremo.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER IL RIORDINAMENTO ED L'AMPLIAZIONE DELLE FERROVIE DEL REGNO.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale sul riordinamento delle reti ferroviarie.

La parola è all'onorevole Depretis.

**DEPRETIS.** Signori, il vasto tema che da più giorni stiamo discutendo non è che una parte del tema ancora più vasto, quello dei mezzi di comunicazione del paese, de' suoi commerci, de' suoi servizi di trasporto. Sicuramente se accade che una locomotiva arrivi alla spiaggia del mare e non trovi un porto, se il passeggero giunto in porto e sceso a terra non trova la locomotiva, se alla vaporiera che attraversa le nostre pianure e le nostre vallate si giunge sul dorso del somiere, certo, o signori, che questi fatti indicano che ci troviamo in uno stadio incipiente e quindi transitorio, ovvero che nelle cose nostre regna una grave perturbazione amministrativa.

Ma io abuserei della compiacenza della Camera, sulla quale debbo affidarmi quest'oggi, se volessi entrare in questa gravissima e vastissima discussione; io sarò più modesto nel mio compito.

Noi abbiamo davanti dei contratti, l'ha osservato l'onorevole relatore; il nostro esame è ristretto dalla natura dell'atto che ci fu posto dinanzi. Volentieri ne usciremmo, se il potessimo: nol possiamo.

Io quindi seguirò l'esempio degli oratori che mi hanno preceduto. Non potendo percorrere il campo che, anche così limitato, riesce ancora vastissimo, sceglierò quella parte di esso sulla quale non mi pare siasi abbastanza fermata la discussione, e vedrò, per quanto si possa, di portarvi qualche lume, esponendovi i miei dubbi ed i miei pensieri. Io procurerò di non portarvi dinanzi e di non ispaventarvi con un grosso bagaglio di cifre; verrà chi forse lo potrà fare meglio di me: colle considerazioni che saranno pratiche nel modesto ordine amministrativo, più che in altro, vedrò così di illuminare i miei colleghi senza imbarazzarli troppo colle cifre.

E prima di tutto io debbo fare alla Camera una dichiarazione.

Io sarò costretto nel corso del mio discorso, e per la

natura stessa degli atti sui quali dobbiamo pronunciare un giudizio, a parlare del modo di essere delle società industriali che costruiscono ed esercitano le ferrovie italiane: io darò qualche consiglio, farò qualche censura: non vorrei che le mie parole fossero intese al di là delle mie intenzioni; io non sono così cieco della mente da non conoscere l'alto ufficio cui siano chiamate le società industriali, questi fattori di produzione e di civiltà, ma io credo che anche le ottime istituzioni molte volte degenerano; e che molte volte bisogna richiamarle ai loro principii e del resto io credo che alle società industriali si possa nuocere egualmente colle improvide accondiscendenze e coi rigori inutili.

Il progetto di legge, venendo al soggetto che ci sta dinanzi, è l'ordinamento delle ferrovie, disse l'onorevole Nisco, e deve essere la base di tutta la nostra discussione, io credo che sarebbe meglio detto che la legge intenda più che a riordinare le ferrovie a ripartirne il servizio e l'amministrazione in un modo più conveniente.

La prima questione già toccata da altri, e sulla quale dirò poche cose, è quella della opportunità di questo provvedimento.

È opportuno il momento dell'innovazione: può giudicarsi la proposta ministeriale ed in sé stessa, cioè nel suo concetto, e pel metodo col quale venne attuata e pei risultati che ragionevolmente possiamo riprometterci e pei sacrifici a cui si deve sottoporre l'erario, può, dico, la proposta ministeriale per quanto riguarda gli obbiettivi che ho indicati, e pei sacrifici che impone necessariamente, ravvisarsi utile, e può accettarsi dalla Camera?

Questa è la prima domanda che mi sono fatta.

In verità io ho dato mano, appena mi è stato possibile, a sfogliare il grosso volume che ci è stato distribuito, e dico il vero che le obiezioni e i dubbi mi crescevano, per dir così, fra le mani, e più seguitava lo studio più crescevano i dubbi, più aumentavano le obiezioni. Tant'è che io credo mia ventura che oggi e non domani sia venuto il mio turno di parlare, che così sarò più breve.

Prima di tutto, signori, io non posso, io che pure ho avuto non so se la fortuna o la disgrazia di dover meditare un po' di tempo su questa sorta di affari, io non posso lasciar passare questa occasione senza osservare alla Camera qual gravissimo inconveniente sia lo esaminare un progetto di legge così complesso. Da Aosta a Gallipoli non c'è paese in Italia che non sia, non dico turbato, ma certo commosso dalla grande discussione che ci sta dinanzi. Tutte le terre d'Italia sono interessate, tutte. Bisogna andare sul Jonio, dove non corre ancora locomotiva, o passare nelle parti insulari per trovar terra che non sia preoccupata delle nostre discussioni.

Eppure il momento non è propizio, signori, per giudicare tranquillamente e pronunziarci sopra così delicate questioni.

Alla vigilia delle elezioni generali! I deputati sono uomini, non sono eroi. Bisogna che lo diciamo una buona volta: il Parlamento è una istituzione umana, e dagli uomini e dalle umane istituzioni bisogna domandare il possibile, non l'impossibile.

Col metterci avanti questo progetto di legge in questo stato di cose, mi permetta il Ministero che io glielo dica, ha assunto una grande responsabilità. Non ci guadagnano le istituzioni quando una legge simile viene a dividere, si può dire, il Parlamento ed il paese tra le aspettative dei vantaggi ed il timore dei danni. Non è la prima volta che questo è avvenuto, ma giammai in questa misura, epperò più la deploro ed altamente protesto contro un simile sistema.

Perchè non bisogna dissimularsi, signori, che la civiltà ha anch'essa le sue commozioni, le sue passioni, direi quasi, ed una di quelle che commuovono più profondamente le masse è appunto questa che sorge al pensiero dell'apertura d'una ferrovia, che passi presso il paese nativo; le popolazioni non hanno motivo di agitazione più potente di questo.

Dunque è stata una grande imprudenza il riunire tanti interessi e tante passioni in questa discussione; e se il Ministero ha veduto il pericolo, l'offesa recata alle istituzioni costituzionali, e tuttavia ci ha condotti su questo terreno, bisognerà forse concludere che vi sia stato spinto da una grande necessità.

Io dico che è un'imprudenza, perchè, lo ripeto, anche ai Parlamenti bisogna chiedere il possibile.

Qui, o signori se ci pensiamo bene, non facciamo una legge che possiamo domani mutare, non facciamo nemmeno un contratto od una concessione di una ferrovia che possiamo riconoscere, per le sue condizioni, dannosa allo Stato, ma che possiamo compensare con un patto migliore domani: si tratta che noi comprendiamo, meno poche, tutte le ferrovie d'Italia, tutte le linee principali fissate, le tariffe istabilite; è una specie di grande fedecommesso che noi istituimo per 99 anni sul servizio dei trasporti in Italia, è più che un contratto; potrebbe essere un trattato, poichè il capitale non ha patria, e tutti i Governi difendono gl'interessi dei loro cittadini; potrebbe essere tale atto e tale vincolo da non poter esser sciolto che colla guerra o colla rivoluzione.

Ho fatto questo cenno per capacitare i miei colleghi che mostrano una certa impazienza di venire al termine della discussione, e per constatare che, oltre alle infinite difficoltà che presenta una stipulazione contrattuale, c'è il vincolo che con queste disposizioni e con questa legge si viene a porre sulla più grande delle industrie del paese.

Ho detto che sarà forse una suprema necessità. Ma il Parlamento finora non la vede; il Parlamento vive di luce, il mistero non fa parte del sistema parlamentare.

Venendo al problema che ci sta dinanzi io credo poterlo formulare esattamente nei termini seguenti:

Quando si tratta del generale riordinamento delle

ferrovie, e loro amministrazione, che si cerca? Si cerca di ottenere le ferrovie di cui il paese ha bisogno, e di ottenerle nel minor tempo, al minor prezzo, nella miglior direzione possibile, e di ordinarne il servizio e le discipline per modo da ottenere una progressiva diminuzione nella spesa dei trasporti.

Questi termini sono inscindibili tra di loro se si vuole risolvere il problema. Non vi è problema più di questo complesso, e alla cui risoluzione, se voi vi applicate ragionando sopra uno o sopra alcuno soltanto dei termini che vi ho indicati, facilmente cadrete in errore.

Per esempio, se vi occupate esclusivamente della direzione delle linee e non degli interessi a cui deve servire, del tempo entro il quale può essere costrutta la ferrovia, del probabile afflusso di merci e di passeggeri, certamente risolverete la proposta in un modo che non sarà completo, perchè non comprende tutti i termini da me indicati.

Poi non debbo tralasciare di dire che non vorrei che troppo sovente in questa sorta di questioni si mischiasse la politica, senza però volerla escludere; ma bisogna limitare l'azione della politica in questa sorta di affari. Io ho capito, per ispiegarmi chiaro con un esempio, che fosse una necessità politica il fare rapidamente le ferrovie che congiungessero Napoli al resto d'Italia, ma io non capisco, e non ho capito, e non capirò mai che fosse una questione politica, che a questo intento si arrivasse piuttosto col mezzo di Tizio che di Sempronio.

Probabilmente sentiremo a dire, perchè difficilmente, per quanto un oratore sia abile, difficilmente si mantiene nei limiti di uno stretto e severo raziocinio, per poco che un affetto qualunque lo muova, probabilmente anche in questa questione sentiremo a dire: Signori, è l'unico mezzo di andare a Roma; adottando questa legge, si fa presto; è l'unico mezzo di andare a Napoli, altrimenti non andremo più. E per dimostrare queste proposizioni vedremo a sorgere fuori delle nuove, delle non mai pensate impossibilità.

Io prego la Camera di stare in guardia contro questa sorta di argomenti in una questione che è tutta positiva ed in cui bisogna forzare sé stessi a mantenersi calmi se la vogliamo risolvere adeguatamente.

Io credo che perderei tempo io stesso, e stancherei la pazienza della Camera, se volessi intavolare una discussione sul miglior modo di formare i gruppi delle ferrovie in Italia. Però, permettete un'osservazione. Si possono ordinare le ferrovie in un provvisorio che non sia troppo provvisorio, o in un definitivo che possa meritare questo nome, quando l'assetto politico non è ancora intieramente fissato? Io credo di no.

Ricorderò, per esempio, la capitale dello Stato. Le comunicazioni di un paese sono in strettissima relazione col centro della sua amministrazione. Qual è il nostro centro? Firenze? Roma? Io non so.

Il momento per questi lavori definitivi non è giunto, io l'ho già detto altra volta. Cosicchè io credo che quello che possiamo, che dobbiamo fare, è un lavoro provvisorio.

Però in questo progetto di legge io non posso a meno di notare fin d'ora, per sbrigarmi subito di una questione, un difetto a' miei occhi assai grave e che avrà colpito tutti quelli che hanno studiato la questione un po' accuratamente e che si preoccupano degli interessi politici del paese. Io credo sempre opportuno di dar mano sollecita alle opere pubbliche che sono necessarie alla difesa del paese. Ebbene, noi vediamo tutti che ci sono due strade militari, indicate nel progetto di legge come militari, e che tali sono veramente. Ora sono precisamente quelle che non sono concesse che in modo eventuale: e che eventuale! Due anni a presentare la legge, sei anni a costruire la linea di Parma! Ma vi pare che si possa tralasciare questa linea quando trattasi di un generale riordinamento? Io do, per esempio, una tale importanza alla ferrovia da Spezia a Parma, che non so perdonare a un Ministero il quale assume la responsabilità di ritardarne l'esecuzione.

Non è per parlare di cosa mia personale, che nulla importa; ma siccome è un fatto, posso dirlo.

Prima che io lasciassi il Ministero, questo progetto era preparato, ed era pronta la relazione; mi erano state fatte anche delle offerte. Non so perchè sia rimasto dormiente tutto questo tempo.

Non vorrei, signori, che noi, per riordinar troppo, finissimo per lasciare quello che occorre venga fatto.

E poichè mi viene in acconcio, dirò poche parole rispetto alla linea di Parma.

Napoleone diceva che del grande emiciclo della valle del Po, il centro era Parma.

Diffatti, coincidenza strana, fra Ancona e Susa, Parma è alla metà precisa del cammino: sono 296 chilometri da una parte, 296 dall'altra; a 10 chilometri più verso Piacenza è la metà della strada tra la Cattolica, che chiude nel mare la gran cortina dell'Appennino, e Torino, la sede dell'antico guardiano delle Alpi; è di una importanza così evidente questa linea che va direttamente sul grande arsenale della Spezia, e nel tempo stesso dà sfogo alla corrente che viene da tutte le regioni vaste e belle che versano le acque nel Tirreno, e dove sono tre delle nostre grandi città, Napoli, Roma e Firenze, che io veramente non so come si lasci in disparte.

Sarà questa una delle poche osservazioni che farò nel riordinamento, e di cui mi sarò così sollevato.

Intorno al riordinamento delle ferrovie ed al modo col quale ci viene proposto di farlo, non posso tuttavia tralasciar di notare che si è invocata male a proposito l'autorità di quello che s'è fatto in Francia.

Si è detto nella relazione, si è detto nella discussione che questo riordinamento ha prodotto dei grandi risultati in Francia e che perciò dobbiamo farlo anche noi.

Mi pare che qui sia un po' come di quelle usanze francesi che quando arrivano in provincia non sono più di moda a Parigi, poichè mi pare che non ci sia più la gran voga delle fusioni in Francia.

E poi le circostanze nostre sono affatto diverse. Noi non possiamo argomentare in Italia da ciò che si è fatto in Francia.

La Francia ha la sua unità fatta, consolidata, incrollabile; la capitale, secolare, invariabile; Parigi è il crocicchio delle quattro grandi strade romane delle Gallie, la nazione ha formato Parigi; non si può spostare; è lo intelletto, il pensiero della nazione francese riuniti in un punto che è il cuore della Francia, come ha detto un nostro grande poeta.

E pensate anche che nelle grandi fusioni operate in Francia traspare il colore politico.

Queste sei grandi compagnie colle loro linee collocate intorno ad un centro, che è Parigi, come tanti raggi, sono come gli stati maggiori che stanno a disposizione del Governo; cionondimeno non si può negare che tutte queste operazioni si sono in Francia mirabilmente compiute.

Nè d'altra parte si può negare che in Inghilterra, dove s'è seguito, non dirò un sistema opposto, ma un sistema diverso, si sieno ottenuti splendidi risultati, poichè se in Francia si fa la rete delle strade secondarie, in Inghilterra si fanno le ferrovie rurali.

Osservi la Camera in qual modo si sono in Francia operate queste fusioni, e vedrà che si sono fatte intorno a nodi robustissimi. Si è cominciato dopo il colpo di Stato, nel 1852.

*Un ministro.* Nel 1854.

**DEPRETIS.** Nel 1854 si sono cominciate le fusioni più importanti, ma il sistema cominciò a farsi palese nel 1852, e ciò si fece mettendo in pratica il principio da me indicato, quello in ispecie che tende a far crescere la produzione del paese. Paragonate le tariffe francesi alle nostre, e vedrete quale differenza passi fra le une e le altre; il confronto è doloroso per noi, è meglio il non pensarvi.

L'onorevole Nisco, che mi spiace di non vedere presente, diceva che, seguitando questo sistema propostoci dal Ministero, non riusciremo ad avere le nostre ferrovie con sacrifici minori che in Francia.

Se vogliamo avere un aumento di chilometri di ferrovie proporzionato a quello della Francia, dovremmo farne da 10,000 a 12,000, ed io sarei lietissimo che per questo scopo si facessero da noi i sacrifici che fa la Francia, e per cui era impegnata nel 1863. Sono cose che tutti possono sapere; le spese furono valutate circa ad un miliardo e mezzo e un po' meno, circa 70,000 lire al chilometro di sussidio dello Stato; e si saranno migliorati i mezzi di comunicazione con 20,000 chilometri di strade ferrate.

Se potessimo fare lo stesso noi, saremmo ben fortunati.

E poi, o signori, se vogliamo imitare la Francia non bisogna spaventarsi d'imitarla in quello che si fa di eccellente nella sua amministrazione. Quell'amministrazione, massime in fatto di ferrovie, come è condotta? Quante cautele non si mettono innanzi prima che questi interessi così gravi vengano elevati, dirò così, alla dignità di legge, alla dignità di privilegio o di concessione? Non sono mai più finiti gli esami, e questi si fanno da molti e diversi Consessi, Commissione con-

TORNATA DEL 30 MARZO

sultiva delle ferrovie, Comitato misto dei lavori pubblici, Consiglio di Stato, Consiglio generale dei lavori pubblici; insomma bisogna che lo confessiamo: noi facciamo in fretta, e purtroppo molte volte facciamo male. Quando si imita il sistema, bisogna imitarne l'esecuzione.

Vedete, tutte queste nostre leggi sulle strade ferrate, tutte discusse in fretta, votate sotto l'ardore della canicola, in mezzo ai trambusti dei nostri sentimenti agitati, le abbiamo votate.

Ma facciamo senno una volta.

Io non parlo della condizione del credito, poichè ognuno può indovinare, dopo quello che ho detto, il resto che potrei dire.

Certo che noi non rialziamo il nostro credito dello Stato così facendo; ed io credo fra le altre cose, poichè sono su questo argomento, che in Francia non si sarebbe fatto il riordinamento come l'abbiamo fatto noi.

La composizione dei gruppi nella direzione dei paralleli all'equatore, io non credo che si sarebbe fatta in Francia mai.

Io accenno adesso ad una parte della legge, cioè alla vendita delle strade ferrate. Io non sono avverso alla vendita delle ferrovie, anzi sono favorevole: dirò tuttavia schiettamente che un sistema misto, quello cioè di conservare una delle ferrovie allo Stato, può ravvisarsi utile quando l'Italia potesse avere una strada dello Stato e non una strada locale o regionale.

È un sistema che si può discutere ed a favore del quale si possono dire delle buone ragioni nell'interesse generale del paese.

Il Belgio ha una configurazione diversa, ed una disposizione diversa delle sue reti ferroviarie, ma ha un sistema misto. E se l'Italia avesse per esempio una gran linea longitudinale non credo poi che sarebbe la perdizione del paese. Ma io dico: il fare un gruppo settentrionale, il dare tutte le ferrovie della valle del Po ad una sola compagnia, è cosa provvida? Io sono uno di quelli che apprezzano il modo col quale quella compagnia amministra la sua vasta impresa.

L'ho detto più volte, ma questo non basta: perchè io stimi od ammiri il procedere di una amministrazione ciò non vuol dire che io sacrifichi tutto a questo sentimento; ed io non posso assolutamente prescindere dal richiamare i giudizi che si sono fatti altra volta su questa questione.

Io ho sentito in tutta questa discussione parlare della vendita delle ferrovie come se nulla fosse, e ultimamente l'onorevole Nisco anche lui l'ha trovata la cosa la più bella del mondo.

Ma pure nel 1862 quante obiezioni non si fecero! Spero che il ministro giustificherà questa parte del progetto: e lo prego anzi di cercare tutti gli argomenti che può per giustificare questa parte della legge; ma la cosa non è facile.

Ecco cosa diceva la Commissione parlamentare nel 1862. Sono parole un po' esagerate se si vuole perchè eravamo in momenti, non so, di perturbazione, per

adoperare la frase più parlamentare che possa trovare.

« Sotto la forma di un obbligo che pare si voglia imporre dal nostro Governo alla società, quello di scindersi in due, formandone una che abbia le ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, e un'altra le ferrovie del sud dell'impero austriaco, comprese quelle della Venezia, non si vuole in realtà dai signori Rothschild e Talabot che domandare l'esecuzione a mezzo del Parlamento italiano di una ingiunzione fatta dal Governo austriaco e suggellare in certo modo la separazione delle provincie venete dal regno d'Italia. »

E seguita esponendo i danni di questa separazione finchè conchiude:

« Il senso doloroso che produrrebbe ai nostri fratelli della Venezia ed a tutti gli Italiani l'accennata condizione del contratto la fece riconoscere inaccettabile. »

Ecco pronunziata la sentenza: ecco che cosa dissero i giudici di quel contratto.

L'onorevole Jacini, che fu, gli rendo questa giustizia, uno dei più miti e dei più benevoli oppugnatori del Ministero in quella circostanza, e che anzi dichiarò che non si univa a quelli che gli scagliavano la pietra, cosicchè è stata una sassata di meno che mi è toccata (*Ilarità*), anch'egli aveva un'opinione che è tanto autorevole, che la Camera mi permetterà che io gliela esponga, trattandosi di una questione abbastanza delicata, perchè sia completamente rischiarata.

« È fuori di dubbio, diceva l'onorevole Jacini, che in tesi generale lo Stato ha non solo il diritto, quando nulla sia stabilito in contrario, ma deve far di tutto perchè rimangano separati gl'interessi che si trovano nel paese da quelli dei paesi esteri; ma i rapporti fra l'Impero d'Austria ed il Regno d'Italia non erano essi i più anormali del mondo dopo la pace di Villafranca? L'Austria rimaneva materialmente in possesso di un paese che noi riconosciamo come nostro, e verso il quale tendono tutti gli sforzi della nostra politica per liberarlo e farlo entrare nella grande famiglia italiana. Or bene, ottenuto una volta che ogni influenza austriaca fosse esclusa dalla concessione del capitolato e dagli statuti, che bisogno vi era di affrettarsi a decidere la questione della separazione delle ferrovie? A che mai occuparci di separare fuori di tempo degli interessi, che, a tempo debito, naturalmente si dovranno riunire da sè? »

« Vi è poi un'altra circostanza economica. »

« La rete delle linee lombarde e centrali italiane, riunite alle venete formano un magnifico gruppo, uno dei gruppi più promettenti che vi siano in Europa. »

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

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

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

E più avanti egli si esprime chiaramente (pagina 3250):

« Io dico il vero, una compagnia di ferrovie, la quale avesse in questo momento ad abbracciare tutto il versante dell'Appennino, e si estendesse dal piede delle Alpi Retiche o Lepontine fino ad Otranto ed a Taranto sarebbe pericolosa. »

Ed anche più chiaramente dove dice:

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

L'onorevole Jacini troverà modo di giustificare come tutti i passaggi delle Alpi non siano in mani della stessa influenza; questa parola ha il suo significato, o che io non la capisco. Quanto a me, che non voglio reticenze, ho dichiarato allora e dichiaro adesso che non posso ammettere, qualunque siano i meriti di un'amministrazione, l'utilità e la convenienza di riunire sotto una sola compagnia tutte le linee che stanno sulle due sponde della valle del Po. Io posso concepire benissimo una compagnia che possieda una linea che da Susa scenda alla estrema Otranto, che pure è un punto il quale ha la sua importanza, purchè qualche cosa si faccia pel suo porto (ciò sia detto per parentesi), malgrado l'apparenza archeologica che vi ha trovato il relatore, io capisco, dico, una compagnia che occupi tutta questa linea e avendo un grande interesse di esercitarla bene, io credo che potrebbe prosperare. Io capisco una compagnia la quale pigliando tutto quello che dalla riviera del Tirreno si avvia e giunge a Genova lo porti direttamente a quella plaga della Svizzera che sta fra il lago di Costanza e Basilea. Queste compagnie le capisco. Capisco egualmente una linea che da Venezia vada al Brennero. In tutti questi casi il giuoco della concorrenza è perfettamente mantenuto. Come pure capisco altre linee che radendo la spiaggia dell'Adriatico, si volga al passo delle Alpi Carniche, che salendo da Napoli, e trapassando la Toscana e l'Appennino si metta in comunicazione colle 4 grandi diramazioni che debbono traversare le Alpi, ma io non capisco un'organizzazione che chiuda nelle mani di una sola compagnia tutta la grossa parte superiore d'Italia.

Signori, supponiamo che il Veneto sia nostro, io vi domando: faremo noi una sola compagnia in tutte le ferrovie dell'Italia superiore? E questa non avete voi detto che dominerebbe tutte le altre? Ancora se si potesse formare una compagnia intieramente italiana, ovvero fosse governata con certe cautele: ma non sarebbe, secondo me, un buon concetto economico. Non lo sarebbe, perchè l'Italia che ha un'immensa piegatura verso l'Oriente e che fa ufficio di molo, ha bisogno e per questo, e per altri motivi di organizzare principalmente le sue linee in senso longitudinale.

E poichè sono su questo argomento dirò che ho visto con dispiacere che non si sia data l'importanza che merita alla linea che va a toccare la estrema punta di Reggio di Calabria.

Immaginate, signori, che la linea dell'Jonio che corre lungo la marina, e se la tenessero un po' lontana da quelle spiagge paludose e malsane sarebbe una gran carità pel paese e per quelle popolazioni, immaginate dunque che questa linea partendo da Reggio e giunta alle rovine dell'antica Metaponto risalga la valle del Basento, passi l'Appennino, scenda a Contursi e vada a Napoli; è una lunghezza mai più finita, quando invece abbiamo 230 chilometri da Reggio sui battelli a vapore per arrivare a Napoli. Colla ferrovia ne facciamo settecento venti o settecento cinquanta traversando l'Appennino che non sappiamo ancora se sarà traversabile.

La è questa una questione da studiarci sul serio, poichè per una data qualità di trasporti anche la Sicilia può essere un punto di approdo quando sia fatto tutto quello che va fatto a' suoi porti. La Sicilia ha uno dei suoi lati verso l'Africa, l'altro vi è vicinissimo, e guarda l'oriente. Nè bisogna pensare all'Africa d'adesso: il mondo procede per trasformazioni infinite, e l'Africa è uno dei più gran continenti del mondo, e ci sono merci, interessi e persone che ne vanno e vengono: lo stretto di Messina, mercè l'artiglieria d'oggi, è un mare interno: tre chilometri che cosa sono pei cannoni che si usano oggigiorno? La questione non merita di essere studiata, trattandosi di una linea che potrebbe risparmiare tutto questo gran circolo dell'Jonio e del Basento?

Io non mi pronuncio, perchè non ho l'abitudine di pronunciarmi senza studi, ma rammento solo che è fissata la diramazione nella valle del Crati, e che dalle valli del Lamato o del Savuto forse questa linea potrebbe rannodarsi ad una linea sul Tirreno. Ricorderò che la Commissione degl'ingegneri napoletani stessi che spesse volte furono ricordati, e più spesso contraddetti, proponevano di girare nella valle dell'Agri, e di cercare un valico per passare nel vallo di Diano per scendere a Contursi. (*Interruzione*) Io non voglio pregiudicare nessuna legge; quello che c'è, c'è, e una strada di più o di meno non conta (è la mia opinione d'oggi nella questione), una strada di più non sarà la rovina d'Italia. Ma sono studi che raccomando all'attenzione del Governo, perchè io credo che su questo



TORNATA DEL 30 MARZO

argomento non si sia studiato abbastanza, nè a questa diramazione si sia data tutta l'importanza che merita.

Dirò ora brevemente della vendita delle ferrovie.

Anche in questa parte della legge io trovo un difetto che trovo in tutte le sue parti, ed è che i calcoli istituiti per venire ad una soluzione spesse volte sono, non dirò aritmeticamente, ma logicamente poco esatti.

Per esempio, ho qui una tabella che pone in bilancia da una parte gli interessi che la società acquisitrice pone a credito dello Stato, perchè paga le diverse rate senza interessi, dall'altra parecchie somme per opere a farsi, per spese che occorreranno ed altro, somme che pareggiano a un dipresso la prima.

Prima di tutto da una parte si capitalizza ad un saggio, dall'altra ad un altro. Poi si dimentica che le rate si pagano e sono conteggiate a semestri, e i frutti delle ferrovie si incassano giorno per giorno, ciò che in un grosso conto porta via dei milioni.

Poi gli impegni che si mettono in conto non sono immediati.

Dunque se avete scontato da una parte, scontate dall'altra.

Io non faccio questi appunti per dire che si sia fatto apposta; tutt'altro; ma che in affari così gravi, quando si tratta di milioni, nelle nostre condizioni finanziarie dico che bisogna essere più esatti.

Dirò una parola sulla vendita delle ferrovie.

Io scorgo che le condizioni sono troppo dure per lo Stato. Credo che se si farà bene il conto, si vedrà lo Stato pigliare assai poco.

Le strade dello Stato costano 245 milioni, senza tener conto del prezzo del danaro che costituisce una perdita; inoltre alcune di queste strade si sono acquistate molto a buon mercato, perchè l'antico Piemonte usava colle Società industriali un sistema affatto contrario a quello usato nella legge che stiamo discutendo.

Noi abbiamo sentito ieri dall'onorevole Nisco una teoria singolarissima, che ricorderò quando parlerò delle strade ferrate toscane. Nel vecchio Piemonte era quasi organizzata, istituita, mi si permetta di dirlo, un'onesta persecuzione, per modo che molte volte le società industriali erano costrette a capitolare col Governo.

Io non disapprovo che questo si facesse, ma questo mi dà il diritto di metterlo innanzi ai miei colleghi come una specie di antidoto, onde non siamo troppo corrivi. Gli estremi sono sempre estremi: non vorrei che finissero per toccarsi.

Non debbo celarvi una cosa.

Vi fu un ritardo nella presentazione alla Camera di questo contratto, e un rifiuto d'una delle parti a mantenerlo qual'erasi inteso.

Questo non può aver avuto che due ragioni: o il ritardo a presentarlo, o il trasferimento della capitale.

Quanto al ritardo veramente io non lo capisco intieramente. Non c'era termine prefisso per la presenta-

zione del contratto al Parlamento. Il trasferimento, anche qualificato caso di forza maggiore, certo non dava per sé una ragione per isciogliere il contratto.

Ma la Società sostiene che il Ministero lo sapesse quando si addiveniva alla convenzione 30 giugno, e non avendolo manifestato alla parte contraente, che non poteva prevederlo, era il caso in cui si potesse portare avanti ai tribunali la dimanda per la risoluzione del contratto. Da ciò la transazione. Dispiace che avvengano queste cose per parte di un Governo.

Quando il Governo ha stabilito un impegno, questo deve esser sacro anche per l'altra parte; e se ci ha da essere una modificazione, questa modificazione debbe essere ben chiaramente giustificata.

Un altro degli errori che ho trovato in questa convenzione è questo. C'è un caso, ce ne sono moltissimi; ma ce n'è uno che riguarda la ferrovia di Torreberretti. La ferrovia di Torreberretti naturalmente entra col suo prodotto nella somma dei 28 milioni. Ma se una delle ferrovie che non appartengono allo Stato, ma all'industria privata, cessa di essere esercitata dalla compagnia, l'ammontare del prodotto brutto di questa linea è dedotto dai 28 milioni con un piccolo aumento, ed il Governo paga alla compagnia l'ammontare di questa deduzione per mantenere intatta la somma garantita.

Ora, in questo caso è certo che la linea di Torreberretti in un dato tempo passa ad un'altra amministrazione; evvi una legge che dispone così. Ma aperta la linea Vigevano-Milano, che viene esercitata dalla compagnia, una gran parte dei prodotti della ferrovia di Torreberretti passeranno alla compagnia, per modo che si verificherà questo fatto: quando la strada di Torreberretti passerà all'amministrazione delle Meridionali, in forza della legge 21 agosto 1862, probabilmente nello stesso tempo sarà fatta la strada da Vigevano a Milano, ed il maggior transito piglierà questa via, l'altra via di Pavia non appartenendo a questa società; quindi farà da una parte un guadagno, perchè sarà rimborsata questa somma come una perdita per la società; e dall'altra parte un altro guadagno, perchè i transiti avranno abbandonato la linea Torreberretti e si avvieranno sulle linee della compagnia. È una cosa a cui si poteva badare.

Io ho visto poi con una certa meraviglia un'espressione che c'è nella relazione del ministro riguardo al Moncenisio.

Il ministro Menabrea dice che lo Stato si riservava di compiere i lavori del Moncenisio e l'amministrazione di quel tronco importante. Ma si riservava che cosa? Si riservava di finire i lavori, e sta bene, sopportando la spesa. Ma l'esercizio di quel tronco importante il Governo lo farà in che modo e con che frutto?

Io credo che il ministro avrà fatto tutti gli sforzi a questo proposito.

Avete, o signori, che difendete il progetto ministeriale, interpretato la legge del 21 agosto 1862 riguardo alle garanzie in un modo molto severo. Chi comincia a

difendere un progetto nuovo è solitamente molto severo col vecchio. Abbassando le idee degli altri, ognuno crede innalzare le proprie.

È questa una tendenza del cuore umano, è vero, ma su che cosa si fonda tutta la vostra critica del sistema che adottate? Non vedeste che in circostanze eccezionali doveva, come dimostrerò in seguito, essere adottato un sistema eccezionale?

Tutto il vostro ragionamento si fonda sulla supposizione che ci fosse la determinazione fissa, irrettrabile, ostinata da parte della società delle ferrovie meridionali, di opporsi a qualunque disposizione della legge che le impone un lodevole esercizio, ed a qualunque azione per invitare i transiti alla sua linea. Chi contrae dei contratti ha riguardo molto alle persone con cui contrae.

Abbiamo adunque presentato un contratto in quell'epoca sotto la nostra responsabilità personale, con un determinato contraente, che poi la Camera ha pensato di mutare. Fin qui non c'è nulla a ridire, ma non bisogna esagerare nel sospetto, per non dar luogo al proverbio, che però non è sempre vero, che dice: chi mal fa, mal pensa.

In fin dei conti vi sono delle stipulazioni, vi sono delle leggi. Per mio conto dico francamente che trattandosi di contratti che interessano lo Stato non sarei imbarazzato a farli eseguire. Certo che ne avverrebbero degli urti. Abbiamo visto nel piccolo Piemonte quante opposizioni si dovettero incontrare per mantenere i diritti dello Stato. L'ondata degli interessi è così forte in certi casi che vi fa traballare se non tenete fermo; ma i cordoni della borsa sono sempre nelle mani dello Stato, e su questo contratto debbono, grazie al cielo, decidere i tribunali, e non gli arbitri.

Io dirò una sola parola su una questione speciale. Io ci ho guardato più volte, e non sono mai arrivato a capacitarmi che si sia risolta bene una questione: voglio parlare della questione Hambro.

Io ho letto quella relazione che giustifica i diritti dello Stato, e sostiene che non si offende l'equità o la giustizia verso i detentori dell'Hambro; ma francamente quali ne sono le ragioni?

Questa cosa merita di essere discussa, poichè, io credo che sia nell'interesse dello Stato, e nell'interesse del nostro credito all'estero. Quando in Inghilterra si sappia che il Parlamento si è occupato di quest'affare, ed abbia una volta pronunciato un giudizio, e che questa causa, qualunque essa sia, è stata qui ventilata e qui risolta, io credo che gli inglesi che sono i più fidi e i più sicuri amici della legalità parlamentare, si acquetteranno.

Ma dunque, che ragioni si oppongono alle domande dei detentori delle cedole Hambro?

Si dice che lo Stato non è obbligato di ammettere la rendita al cambio colle azioni della società, perchè questa società ha comperate le ferrovie dello Stato, e non emette azioni.

Ma quando i contraenti hanno stipulato il loro atto

quale era la previsione secondo l'andamento naturale delle cose?

Quando la legge dice che in caso di vendita delle strade ferrate dello Stato i detentori delle cedole Hambro avranno diritto di permutare la loro rendita al pari colle azioni, quando la legge dice questo, egli è perchè si prevede la vendita delle strade ferrate dello Stato ad una Società anonima.

Dal momento che le strade ferrate sono tutte in mano a Società anonime; dal momento che queste rappresentano col mezzo delle azioni la proprietà della ferrovia, come rappresentano colle obbligazioni il debito ipotecario della ferrovia stessa, dal momento che la rendita Hambro è non solo una ipoteca, ma una eventuale proprietà, in caso di vendita non so come possa il diritto pregiudicarsi per ciò solo che la vendita si fa in un modo insolito e non prevedibile.

Sarà poi conveniente che si stabilisca in che modo finanziariamente debba costituirsi la società. Bisogna bene che il Ministero ci dica qualche cosa sul modo con cui la società è costituita, sul capitale di questa società, sulle azioni, sulle obbligazioni che lo costituiscono. È cosa troppo importante per lasciarsi indecisa.

Capisco che forse sarà convenienza della società di tener piccolo il capitale in azioni e grosso quello in obbligazioni, ma se vi è convenienza della società non credo che sia dimostrato, nè che sia dimostrabile che sia di convenienza del paese.

Anche per questo io dico che non è ancora deciso che non vi debbano essere azioni che dovranno rappresentare la proprietà dello stabile ipotecato con questo patto di prelazione a favore delle cartelle Hambro.

Io sentirò volentieri quello che mi diranno il ministro e la Commissione.

Chi volesse pensar male direbbe molte altre cose intorno a questa combinazione della vendita delle strade ferrate dello Stato.

Una società che possiede delle strade ferrate con una garanzia del 5 per cento, delle strade con una garanzia in una somma fissa, delle strade con una garanzia di prodotto brutto, delle strade con l'obbligo dell'esercizio dividendo il prodotto delle linee in diverso modo, una società così costituita, che abbia un uomo che non sia uno degli amministratori rispettabilissimi della società lombardo-veneta, che sia invece uno di cui si possa pensar male, uno di quelli che avrebbe abusato del sistema della garanzia a 29,000 lire di prodotto brutto, e vedrete che giuochi vi farà con tutte queste cifre, con tutta questa corrente di viaggiatori e con tutti i giuochi possibili di facilitazioni e di tariffe!

Io me ne appello all'onorevole Ranco, il quale in questa parte vede chiarissimamente quello che io non posso che intravedere, me ne appello a lui il quale se volesse studiare questo quesito degli inconvenienti possibili che potrebbero essere la conseguenza di una amministrazione abile che esercita tutte queste ferrovie

TORNATA DEL 30 MARZO

con diversi sistemi di garanzie e di comproprietà, io credo che verrebbe a delle curiose dimostrazioni.

Ma su questa questione io credo averne detto fin troppo.

Ora vengo ad una questione molto più grave, secondo me, e molto più delicata, la questione della fusione delle ferrovie romane.

L'onorevole Bonghi ha delineata la fisionomia delle società ferroviarie toscane: e credo che l'abbia delineata, non solo felicemente, ma anche fedelmente.

È una curiosa specialità nelle specialità, l'organismo delle tre società toscane. Dirò tuttavia che io non ammetto, massime quanto alle livornesi, un argomento che si fa molto campeggiare per far vedere che questo modo di amministrare è cattivissimo, che non vi si vede nulla dentro, che insomma bisogna mutare uno stato di cose pessimo. Io non dirò che sia la perfezione, l'ordinamento delle livornesi perchè, in fin dei conti, anche nelle livornesi il capitale è garantito dallo Stato, azioni ed obbligazioni, e si possono, quanto alle obbligazioni, aumentare non indefinitamente, come ha detto l'onorevole Nisco, ma a misura dei lavori; ma dico vi è una legge che regola il modo di agire di questa società, il modo in cui le sue spese devono essere liquidate, il modo in cui i suoi titoli devono essere negoziati.

Sapete di che mi rincresce? Che questo sistema che si mette tanto in basso non si sia perfezionato e non si sia cercato di estenderlo ad altre società, poichè ci sarebbe forse qualche danno di meno.

E tanto è vero che questo sistema vale qualche cosa che io dichiaro non essere persuaso che si debbano ammettere come cifra dimostrata i 16 milioni che la società dichiara dovere spendere ancora.

Io ho visti i documenti stati presentati, ma non ho visto che si siano compiute tutte le giustificazioni da cui questa somma deve risultare. Ora, io non ammetto che si debbano liquidare a favore delle società dei debiti in questa maniera così speditiva, ficcando le cifre dentro un conto, ficcando il conto dentro un altro e l'altro in un progetto di legge.

Questa società, avendo una garanzia, avendo in vista un avvenire che le promette non prontamente, ma dentro un certo tempo di migliorare le sue condizioni, si è mostrata molto restia nell'entrare nella fusione, ed aveva tutta la ragione di mostrarsi restia, perchè naturalmente chi sta bene non si muove. Io credo che sarebbe stato meglio che ci fosse stata, poichè vedo che alla fine questa combinazione finirà con far perdere alla società livornese ed allo Stato.

Vedete, strana combinazione, massime quanto alle società toscane, e più specialmente alle livornesi, la vendita delle ferrovie dello Stato alla società lombardo-veneta, a cagione del traferimento, non è più stata ratificata, se non mediante una perdita per lo Stato.

Il ministro dimostrerà forse che ci ha guadagnato, mi mostrerà un conto, parlerà di diritti postali, di risparmi, ma, se faremo bene i conti, si vedrà che il guadagno starà entro una proporzione ben ristretta.

Io non credo poi che si sarebbero fatti pregare per dare tutto quello che si voleva.

**JACINI**, ministro dei lavori pubblici. Ci siamo riusciti.

**DEPRETIS**. Se ci ha riuscito, ha fatto un miracolo, come quelli che noi vedremo anche in appresso.

Io credo però che lo Stato ci ha perduto, e se mi mettessi a fare il conto, non mi sarebbe difficile a dimostrarlo.

Le livornesi hanno già avuto dei tronchi che hanno reso 29,000 lire il chilometro. Naturalmente, aprendosi degli altri tronchi, il piccolo introito dei nuovi diminuisce gl'introiti dei tronchi vecchi nella ripartizione chilometrica. Ma che per ciò? Succede sempre; ma la diminuzione è transitoria, ed anzi, a guardarci bene, il ribasso non accade che sui nuovi, mentre gli antichi aumentano il prodotto.

Infatti vedete che gli stessi conti delle livornesi vi danno questi risultati; vedrete anche gli aumenti, malgrado il maggiore sviluppo della linea. Lì dunque lo Stato ci perde. Ed io non vedo perchè lo Stato debba sopportare questa doppia perdita, tanto più che la perdita ha poi una certa importanza, giacchè la parte delle livornesi, secondo il sistema della legge, somma a circa 6 milioni, quando si volesse pensare ai 449 chilometri di strada amministrati dalle livornesi, dandoci solo, per esser discreto, una rendita netta di 12,000 lire, si vede che il carico dello Stato diminuirebbe d'assai.

Dunque anche qui non credo che siasi fatto un buon affare.

Vengo a dire due parole della centrale, la quale è un vero fenomeno in Europa e nel mondo, stava per dire, di lesineria, ma dirò di parsimonia. Non c'è, credo io, strada costrutta più a buon mercato in quelle condizioni di terreno.

Lasciamo adesso da parte le pendenze ed il modo di costruzione, perchè già un miracolo nel senso assoluto della parola non lo poteva fare nemmeno la centrale toscana. Ma del resto le spese di esercizio costano pochissimo. Ebbene io credo anche qui che si è andato più in là che non si doveva, e le si è dato un compenso straordinario.

L'onorevole Nisco, il quale mi spiace di non veder presente, ma che naturalmente leggerà quello che dico che a lui specialmente rispondo, perchè c'è molto delle sue idee nel sistema di questa legge (Dio mi guardi dal dire delle idee della Commissione e del relatore!), l'onorevole Nisco diceva: Egli è vero che noi diamo alle livornesi un beneficio, però si noti che le azioni di quella società non rendono nulla. Ora volete che vi siano delle azioni che non hanno dividendo? Che non hanno nessun interesse? Secondo l'onorevole Nisco la idea dominante del progetto di legge è questa, che non si possa essere comproprietari di una strada ferrata senza avere il diritto ad un dividendo o ad un interesse, è questa una specie di diritto al lavoro, in senso inverso il diritto al guadagno sotto il titolo di azionista

d'una strada che non produce tanto da compensare il capitale.

Anche questa è una bella teoria. E notate che se stiamo alle cifre il carico dello Stato è stato portato al di là di tutti i confini; ma anche qui se si volesse parlare di abusi, si può rispondere che c'è una legge e che ad ogni modo il carico dello Stato non è che una piccola cosa.

Ho detto che la centrale è un esempio di parsimonia, adesso bisogna che mi contraddica dicendo che essa è ad un tempo esempio di spensieratezza. Essa ha stipulato collo Stato un contratto per la costruzione di una strada ferrata da Asciano a Grosseto, negoziato naturalmente col sistema toscano delle obbligazioni, una parte delle quali incassata e una parte da incassare. La società ha dimostrata necessaria per compiere quella linea una somma di 15,550,000 lire, che adesso è montata a 18 milioni; e sapete a che condizioni costruisce e poi assume l'esercizio? Essa costruisce in un modo determinato da un articolo della legge del 1859; le spese debbono essere presagite da un'apposita perizia o fissate in contratti di accollo lavoro per lavoro, provvista per provvista, da sottoporsi alla preventiva approvazione della direzione generale delle acque e strade.

Ma poi quanto all'esercizio della strada questa società, così guardinga, economica, si è impegnata ad esercitarla al 33 per cento dell'introito brutto. Come farà? Io nol so capire! Perché una strada che, si dice, renderà 4000 lire appena, perché una strada che renderà 4000 lire.... Non è così?

*Voci al banco della Commissione.* Sì.

**DEPRETIS.** Come ne farà l'esercizio col terzo, cioè con 1300 lire, mentre nella mia poca esperienza so che senza far correre la locomotiva è un miracolo se la manutenzione e la custodia, e l'amministrazione non ne costa 1500 facendo economia?

Questo è un miracolo che non so capire; e dico il vero, sarà uno dei miei dispiaceri se questa legge passa (senza il mio voto, giacché mio malgrado dovrò negarlo) quello di non sapermi spiegare l'impegno di una società la quale assume l'obbligo di esercitare una strada a condizioni impossibili per il solo piacere di amministrare essa le spese di costruzione, giacché non ha altro compenso che questa soddisfazione morale.

Anche qui gli oneri sono troppo gravi, e può dirsi che questa società è messa dal progetto ministeriale a nuotare nell'abbondanza col riparto che, stando al conto le fu fatto nella massa comune.

Un'altra società singolare è la Maremmana, sulla quale è necessario che la Camera rivolga la sua attenzione, giacché è una società istituita per negoziare un prestito garantito dallo Stato ed ipotecato sulla ferrovia, per costruire e amministrare la strada per un dato tempo, senza nemmeno che fosse la società costituita, se non dopo il primo anno di esercizio: e questo per il solo piacere di amministrare.

Neanche questo è cosa che possa andare.

Mi permetta la Camera che io non tenga niente sullo stomaco.

Si sono fatte tante meraviglie del contratto Lemmi stipulato a Napoli dalla dittatura: ma è un'imitazione di questo: quello che ha fatto il conte Bastogi ha alcuni tratti di somiglianza, se non che la Società è costituita in un modo diverso.

Questa società maremmana, un mese prima di costituirsi, aveva fatto il contratto d'accollo col signor Brassey per un prezzo determinato, poi cercò al Governo il decreto di approvazione, poi ha cominciato a funzionare.

Ora ci vengono innanzi in questa massa di cifre anche i conti di questa società.

E qui bisogna notare che la società per completare tutte le opere esponeva che aveva mestieri di un capitale di 35 milioni, e siccome il suo capitale non saliva che a 33, aveva bisogno di un aumento di due. Le livornesi che forse hanno visto meglio, dissero che questo capitale non bastava; hanno detto che erano necessari due milioni di più, cioè 37 milioni. I negozianti che cosa hanno fatto? Hanno tagliato il male o il bene nel mezzo ed hanno stabilito il conto in 36 milioni.

Ma questa maniera di fare i conti io non l'ammetto, tanto più quando dall'esposizione di tutte queste cifre si vede che i conti non sono ancora liquidati, e che tanto in questo caso, come in quello, per esempio, della strada Grossetana, ci sono de' risparmi che si potrebbero benissimo fare; per esempio, nella strada Grossetana c'è un tronco che corre parallelo alle maremmane da monte Pescali a Grosseto. Se non si fa questa spesa si risparmiano lire 1,300,000.

Io non dirò che la somma cui si porta il capitale delle maremmane sia eccessiva; non dico questo, dico che non ci si vede troppa esattezza.

Così si incontrano delle spese di espropriazione dalle quali bisogna dire che in Maremma i terreni sono più cari, non dico di quel che siano sui colli di Torino, ma nelle pianure di Lombardia, poichè la media dei terreni espropriati è di lire 7500 l'ettare.

Ma qui bisogna domandare: se i terreni pei quali passa la strada valgono lire 7500 l'ettaro, come va che essa produce quasi niente, anzi costa lire 3500 per chilometro allo Stato?

E sapete perchè costa 3500 lire allo Stato? Perché c'è un contratto stabilito colle livornesi per l'esercizio a 7500 lire.

Notate, o signori, che la Commissione è stata molto severa nel giudicare un certo articolo della legge 21 agosto 1862, nel quale si è detto che la società delle ferrovie meridionali era obbligata di esercitare con una somma fissa di 7500 lire al chilometro tutte le diramazioni per le quali non avesse voluto usare della prelazione coll'aumento quando il prodotto brutto passa le lire 10,000 di un terzo e le lire 30,000 di un quarto. La Commissione dice che questo fatto era gravosissimo, che impegnava tutti gli esercizi, che impediva in perpetuo tutte le diramazioni.

TORNATA DEL 30 MARZO

E non ha osservato poi che quel patto non è che un obbligo che ha la società, non un diritto; che quel patto, nella economia generale del contratto, è una gran media fissa come non si può a meno di farne quando si fanno contratti di quella natura, onde impedire le questioni: non ha osservato che le diramazioni per le linee esercitate da quella società il più delle volte dovevano andare sopra terreni con pendenze da esigere delle spese gravi; non ha osservato che quelle 7000 lire dovevano comprendere il compenso alla società esercente, la quale metteva il suo materiale mobile, mentre qui, nel caso della strada maremmana il materiale mobile che importa lire 3,000,000 circa appartiene alla società maremmana.

Fate un po' il conto della differenza e poi venite a fare un po' di giustizia tra un caso e l'altro. Fortuna che il contratto non è fatto che per dieci anni, è rescindibile, vi è la prelazione per le livornesi, ma questa è una clausola che non impedisce di togliere questo contratto, che mi sembra veramente gravoso in questo caso concreto.

Tutto insieme, facendo la somma di tutto quello che guadagneranno le strade ferrate toscane, io arrivo ad una cifra di 12 milioni circa, invece della cifra di 7 milioni e mezzo; cifra che è abbastanza considerevole: e questo gruppo delle toscane entrò poi nella costituzione del capitale sociale per opere ancora da farsi, ma non abbastanza esattamente, secondo il mio avviso, liquidate per una somma di 26 milioni; riceve poi anche a titolo gratuito la strada grossetana, che è valutata in 18 milioni, quantunque questo valore di 18 milioni sia un valore non ancora bene accertato, ed inoltre un sussidio di lire 3,282,000 per le annualità alienate. Vengo ora alla fusione.

Quando ho visto questi sacrifici, che sono d'una certa importanza, io ho dovuto naturalmente pensare che il Governo aveva intenzione di fare una cosa seria, una cosa grandiosa, con questo riordinamento; credeva insomma che qualunque fossero le condizioni con cui si raggruppavano le diverse società, l'intenzione del Governo fosse di costituire una società industriale veramente solida e vigorosa. Io dico il vero, non ho avuto tempo, quando fui ministro, di entrare nei particolari di queste amministrazioni ferroviarie: io ho studiato quasi più adesso in venti giorni di quello che abbia potuto fare allora. Gli affari erano troppi e le circostanze troppo gravi. Tuttavia io temeva che le condizioni della società romana non fossero floride, e questo tutti gli oratori hanno dovuto ammetterlo.

Qui debbo dichiarare che quanto dirò non si riferisce a nessuna persona, a nessuna amministrazione in particolare; io debbo trattare, e tratto una questione di principii. Vedo una società anonima, anzi le società anonime, le considero come enti morali, fattori, forze di produzione nell'economia sociale del mio paese. Scorgo dei difetti, gli è per spiegare il mio concetto di un migliore ordinamento. La società romana è concessionaria d'una rete di 620 chilometri nel regno d'Italia,

di 316 nello Stato pontificio. Per venire ad un risultato pratico e chiaro per me come per gli altri ho dovuto limitare le mie indagini ed il mio esame ad una specie d'inventario, per così dire, delle condizioni attuali di questa società, senza occuparmi dei futuri ingrandimenti delle medesime. Se la Camera me lo permette, mi servirò a quest'uopo d'uno specchio che ho redatto per farmi più facilmente comprendere.

Ecco i miei calcoli; prego la Commissione di volerli sentire per poterli all'uopo rettificare.

La società delle ferrovie romane ha in obbligazioni ed in azioni privilegiate, che sono pure vere obbligazioni, un capitale pel servizio del quale occorre la somma di lire 14,844,000 all'anno. Nel fare questo computo ho rilevato che entrano nella cifra totale di 209,000 obbligazioni delle quali si è calcolato il ricavo sul prezzo di lire 220.

Non essendo sicuro che si otterrà questo ricavo, ho creduto di aggiungere a questa cifra del passivo (non farà male l'aggiunta perchè sarà facile toglierla), 300 mila lire, e quindi un passivo di 15,144,000 lire.

Le strade romane hanno una garanzia complessiva della intera rete da loro amministrata di 14,170,000 lire; e siccome il prodotto non darebbe la metà della garanzia, così non possiamo aggiungere che il prodotto netto delle linee non garantite, le quali danno 530,000 lire.

Abbiamo qui da contrapporre al passivo un attivo di 13,700,000 lire, resta una deficienza di 1,444,000 lire.

Questo è lo stato attuale, non avuto riguardo alla convenzione che discutiamo.

Facciasi la fusione.

Mettiamola fatta, ma per semplificare limitiamola alla rete attuale di chilometri 1284, tutta nel regno d'Italia.

Tra tutte queste società la fusione dunque sia fatta, qual è il risultato?

Qui io do le mie cifre, le comunicherò anche con riserva, perchè le vorrei chiarite.

Ecco come io faccio il mio bilancio alla casalinga.

Debito ipotecario e privilegiato della nuova società, metto questa intitolazione; le obbligazioni ed azioni ipotecarie e privilegiate che hanno lo stesso valore, e do questa denominazione anche a quelle fra le azioni delle Livornesi e delle Senesi per cui è stabilito l'obbligo della garanzia...

**SELLA**, ministro per le finanze. Non le garantisce il Governo.

**DEPPELIS**. Garantite fra loro s'intende, da una garanzia sociale, o, meglio, d'una precedenza.

Dunque le Livornesi hanno 8,666,000 lire d'annualità passiva, prendendo per maggior tranquillità le cifre che sono registrate nel lavoro della Commissione; le Maremmane 2,627,184 lire; la Centrale ha azioni privilegiate, quelle sulle quali accennava, susurrando, l'onorevole Sella, ed ha una precedenza garantita dall'atto di fusione delle diverse società, lire 420,000; le

Romane hanno un'annualità passiva nella somma che ho indicata più sopra, 15,144,000 lire, destinata a servire il loro debito.

La somma totale delle annualità passive è di lire 28,818,244.

Facciamo ora un po' di epurazione. Comincio a dedurre il debito guarentito e coperto dalla garanzia del Governo pontificio, trascurando le linee non garantite, lire 3,206,000; restano 25,612,244 lire. Deduco ancora l'annualità delle obbligazioni per la strada Bologna-Ancona acquistata dallo Stato, per la quale lo Stato deve servire alle Romane fino a concorrenza della somma stabilita, e questa somma è di 3,678,000 lire; restano dunque 21,934,244 lire.

Bisogna servire questa annualità e a questo fine abbiamo la garanzia di 13,250 lire il chilometro, che sopra 1284 chilometri danno 17,013,000 lire. Abbiamo i prodotti netti delle nuove linee nella misura a cui le abbiamo valutate prima della fusione. Sono 4,744,000 di prodotto netto per la Toscana, e 1,306,000 per la strada Ceprano-Napoli: restano 15,884,000 lire, mentre dall'altra abbiamo 17 milioni; io dico le cifre tonde. Dunque vi è una questione da risolvere. Abbiamo 196 mila azioni alle quali è convenuto nel patto di fusione delle Società che sarà servito un interesse del 5 per cento, che poi mi pare sia stato nelle modificazioni ulteriori ridotto al 4. E non mi ha fatto specie il 4; io credo che si poteva andare ancora un poco innanzi senza farsi pregare, perchè qui vi è poco, e se non viene presto, e molto presto, un aumento di prodotto, e se per avventura la società romana seguitasse a servire le azioni e le obbligazioni del 5 per cento, come mi pare che un poco sia avvenuto, è certo che la Società sarà tormentata dall'interesse composto, e sarà esposta ad una nuova crisi, voglio dire, sarà messa in una posizione non buona. Ed io su questa questione scongiuro il Ministero a non transigere, a chiarire le cose.

Per me un palliativo non avrebbe senso. Ma bisogna poi che io dica qualche cosa di più. Qui è da notare il modo in cui la nuova società fu costituita. Alcuno si è meravigliato delle espressioni dell'onorevole Bonghi, il quale diceva che queste società sono unite e non unite, che insomma vi è qualche cosa che non è normale; ma questa è perfettamente la verità; sono diverse società nella società che tutte hanno riservato i loro diritti, e non si sono unite se non dopo averli riservati e confermati; questa società è costituita in un nodo solido ed omogeneo, i suoi statuti, per esempio, sono essi conservati?

Certamente, almeno per ora, e quindi sarà la stessa Società che in un luogo delibererà con uno statuto, in un altro delibererà con un altro.

Io non farò che accennare a questi atti di fusione, i quali non ostante le replicate correzioni fattevi nel lungo corso di questa trattativa non hanno, a mio debole avviso, acquistata nè coesione, nè solidità sufficiente per agire con vigore, e sussistono tali clausole che in vero io non potrei ammettere.

Capisco che queste esigenze si possono mettere avanti e sostenere in date circostanze, ma non capisco che si possono sostenere in date altre; e lo dico francamente, vi è, per esempio, questo: che il Consiglio della nuova Società costituita provvisoriamente come ho detto di sopra, durerà per tal modo in ufficio cinque anni a partire dal 1° gennaio 1865.

E qui se la Camera mi permette prenderò un momento di riposo.

**PRESIDENTE.** Sono accordati dieci minuti di riposo.

**DEPRETIS.** Durante questo breve intervallo di riposo vi fu chi mi fece osservare che nelle ultime stipulazioni intorno alla fusione della Società romana v'ha una disposizione per cui gli affari sono concentrati in una Commissione mista.

Ma la mia osservazione si riferiva più specialmente ai diversi statuti, alle due diverse assemblee che possono votare con diverso modo, che rappresentano diversi valori, ai dubbi che questa organizzazione fanno nascere, alla varietà molteplice del capitale per titoli e per guarentigie.

La mia osservazione adunque sussiste completamente ed è questa sola avvertenza che io volevo fare alla Camera per trarne argomento di avvisare il Ministero sulle condizioni di questa società. Ora io tocco una questione delicatissima, nella quale entro con una certa esitazione, perchè non vorrei che una parola poco misurata potesse recar danno ad alcuno. Ma io sono convinto che il male esiste, e che è necessario un rimedio radicale.

Io prendo gli esempi pratici dalla società delle ferrovie romane unicamente perchè mi stanno sottano in questa circostanza. Ho qui il conto delle spese della strada da Bologna ad Ancona colla diramazione da Castel Bolognese a Ravenna, strada che è, se ben ricordo, di 247 chilometri.

Questo conto mi è anche necessario ad un altro oggetto, per misurare il complesso dei sacrifici che fa lo Stato onde ottenere questa linea.

La strada da Castel Bolognese a Ravenna costa, se stiamo ai dati che sono stati distribuiti nella segreteria della Camera, circa 57 milioni.

Le spese di costruzione si ripartirono in questo modo: 159,594 lire è il corpo stradale propriamente detto e i suoi armamenti, comprese le officine, ed un fondo di esercizio; 17,862 il materiale mobile; 4,557 spese generali; 61,000 interessi, risoluzione di contratti vigenti, negozio delle azioni, commissioni, in una parola, prezzo del danaro.

Ora quando sopra una strada che costa 177,000 lire al chilometro, ivi comprese 17 o 18,000 lire di materiale mobile si spendono 61,000 lire per interessi, commissioni, ecc., bisogna mettersi in avvertenza sul sistema.

Naturalmente queste cifre si riferiscono a fatti che precedono la presente amministrazione.

Ma questo risultato che per me è gravissimo, mi fa pensare alla costituzione organica della società, costi-

TORNATA DEL 30 MARZO

tuzione che non è buona, e questo dico non solo per questa società, ma anche per altre, e che per conseguenza bisogna correggere.

Ora vedete, o signori, la costituzione primordiale di questa società.

La società delle ferrovie romane si è costituita a questo modo:

Capitale sociale 180 milioni, dei quali 85 in azioni; 90 in obbligazioni; 5 fondo a valere per accelerare i lavori ed altro.

Nell'atto della sua fondazione la società costituivasi con un appalto fatto di opere e forniture per la costruzione per 140 milioni al conte di Quinto. Appaltò pure nell'atto di costruirsi (mi permetta la Camera la frase, che più esattamente risponde al mio pensiero), appaltò la provvista degli azionisti e dei portatori delle obbligazioni alla cassa generale delle strade ferrate, cioè al signor Mirés, dandogli a titolo di provvigione e per alcuni altri servizi che sono indicati, 35 milioni. In tutto 175 milioni, e 5 restando a valere, esauriscono il fondo della società.

Patti costitutivi della società.

Gli amministratori erano in dato numero, e dovevano essere nominati dagli azionisti, i quali dovevano poi essere provvisti, dirò così, dal signor Mirés, ma gli azionisti trovavano tutto fatto, perchè un articolo di deroga alla legge comune, per cui gli azionisti nominano gli amministratori, stabiliva che per dieci anni, poi per cinque anni dopo che tutte le opere sarebbero state finite, vale a dire per quindici anni, gli amministratori erano inamovibili.

Le obbligazioni e le azioni negoziabili col pagamento di lire 200.

Del Consiglio d'amministrazione, risulta dall'atto costitutivo della società, fa parte il signor Mirés.

Ora io domando se con questa costituzione organica è possibile che il credito accompagni una società industriale. Io dico che non è possibile. Vi siano pure degli uomini d'ingegno, degli uomini che facciano miracoli, ma il vizio organico nella società esiste e la rode.

Infatti, come volete che gli azionisti s'interessino agli affari sociali, come volete che le azioni siano ricercate sul mercato, quando trovano vincolata la costruzione della strada ad un appalto senza poter far altro che accettare il fatto?

Si dirà: gli azionisti lo sapevano, accettarono le azioni, dunque approvarono. Rispondo che la cosa non va sempre così, e poi dico che il credito è sommamente sensibile, suscettibile, e che l'azionista il quale è vincolato nella sua azione, al primo dubbio, la sua fiducia nei titoli vacilla; ed una società che è fondata su quei titoli, se resiste, se qualche volta ottiene dei successi, spesso incontra anche delle gravi traversie, perchè basta un urto e la fiducia cade.

Così l'altro patto della non mutabilità degli amministratori. Ma l'azionista che diventa possessore di un titolo, egli lo sa, lo comprendo, non si può dire che sia un inganno; ma che importa? egli che ha acquistato

colla lusinga del guadagno, se viene il giorno in cui dubiti o si disilluda, non ha più la speranza d'un rimedio, vede la sua impotenza, dubita, la fiducia gli vien meno, questo sentimento si spande, la società soffre nel suo credito.

A me pare dunque che questo caso (che nell'affare Mirés è avvenuto per un atto legislativo) ci deve far accorti che se vogliasi far qualche cosa d'utile nell'organizzazione delle società industriali, bisogna ritirare le cose ai loro principii, bisogna che gli azionisti siano veri azionisti e possano liberamente deliberare sulle cose sociali, bisogna che gli amministratori siano veri amministratori e che interessi contraddittorii non si riuniscano nella stessa persona.

In questo modo solamente e inaugurando dei principii di buona amministrazione, restituiremo la fiducia alle società industriali.

Signori, noi abbiamo spesse volte deplorato la maniera colla quale si eseguono alcuni contratti grandiosi che interessano altamente lo Stato. Per esempio quanto non si è deplorato nella costruzione della Ligure la strage esiziale dei subaccoltari? Ebbene io vedo che nelle recenti concessioni che si fanno in Francia un patto espresso nell'atto della concessione impone certi obblighi, certe restrizioni. Qui non la si vuol capire: la libertà delle società industriali la si vuol rispettata; e sta bene quando lo Stato vi è estraneo, ma quando lo Stato le sostiene con un sussidio, io non la capisco più.

Io dunque ho sommato i sacrifici che si fanno per la fusione delle Romane: sono ben oltre 92 milioni di lavori che si abbandonano alla nuova società, sono 4 milioni di maggiori guarentigie a un dipresso; più si compensa con troppo elevato prezzo la ferrovia d'Ancona. Cosa ci costa la ferrovia d'Ancona in questa combinazione? Ci costa 54 milioni, che tale è il valore delle obbligazioni che ci assumiamo; ci costa 5 milioni di sussidi che abbiamo abbandonato alla società per la strada di Ravenna, ci costa 4 milioni all'incirca che noi valutiamo nella combinazione generale come spesa, che compensiamo, con sussidi, alle società delle strade ferrate Meridionali; questa linea effettivamente dunque ci costa 63 milioni, e dedotto il sussidio per la linea ravennate 58. Un nuovo sacrificio a mio avviso da aggiungersi ai 92 milioni di una ventina di milioni, oltre la maggior guarentigia di quattro milioni annui.

Ora io non credo che questa combinazione valeva questa somma, non credo che possa meritare tanto sacrificio la costituzione di una società che non ci si dimostra veramente solida e ben ordinata; e col suo ordinamento amministrativo, non ci rassicura sulla sua stabilità.

Veniamo alle strade ferrate Meridionali.

A questo riguardo entrerò mal mio grado nella spinosa discussione dei tracciati ed anche delle questioni che si sono sollevate ieri, perchè sono quasi costretto a fare delle risposte alle censure più o meno severe che la Commissione nella sua relazione, l'onorevole Nisco

nel suo discorso, ed altri oratori che hanno difeso il progetto, hanno lanciato sopra la legge del 21 agosto 1862 e sopra l'andamento delle ferrovie in quella legge approvata.

Parlerò prima del tracciato.

Col progetto di legge si sopprime la parte più difficile di due linee che ne sostituiscono altre tre per varcare gli Appennini.

In quindici anni abbiamo finiti due passaggi degli Appennini e non di più, quello di Genova e quello di Pistoia. Ne abbiamo intrapreso due, quello di Savona, e quello di Fossato, che sono in costruzione, ma non ci si passa ancora colla locomotiva.

Ora ne vogliamo fare un altro tra Benevento e Foggia, un altro tra la valle del Tammaro e quella del Biferno, un terzo tra Aquila e Rieti, un quarto trapassando il monte Loreto, un quinto è quello che mi spiace molto che non si faccia (per cui non perdono, dirò la parola, al Ministero, massime al ministro La Marmora che lo trascura), quello da Parma alla Spezia; un altro lo facciamo per passare l'Appennino e congiungere la valle del Sele colla valle del Basento; mi pare che sei in una volta siano troppi sul cantiere.

*Una voce.* E Savona?

**DEPRETIS.** Ho contato anche Savona.

Io devo premettere un'osservazione; quando si vogliono valutare le ferrovie, massime le ferrovie più difficili, si hanno a tenere come fattori tre elementi.

Il prezzo di costruzione, la spesa d'esercizio e il prodotto.

Sul prezzo possiamo avere qualche lume. Si possono fare degli studi, e quando gli studi sono fatti sappiamo entro certi limiti quello che costa; però quando dobbiamo garantire un interesse, una rendita, bisogna che conosciamo con qualche precisione la spesa. Quindi, se si tratta di garanzia chilometrica, è indispensabile avere una misura un po' precisa della lunghezza, altrimenti ci mettiamo a camminare nel buio.

Che sia difficile una determinazione del prezzo, lo vediamo da ciò che sugli studi, anche regolari, si fanno stime diverse, diversissime poi se gli studi sono incompleti.

Citerò, per esempio, il tronco di Termoli ed il tronco da Capua a Benevento.

L'ingegnere Pesapane li valuta ad un prezzo, l'ingegnere Parodi ad un prezzo diverso. Ora, che studi abbiamo per le nuove linee?

Per la linea da Contursi a Potenza non c'è che una escursione. È un giudizio sulla possibilità di quella linea, senza dati, pure affermazioni.

Se un tale giudizio fosse stato pronunziato da una Commissione di provetti ispettori che hanno l'occhio pratico, esercitato, forse forse vi si poteva far sopra qualche conto, ma un conto un poco alla larga.

Ma gli ispettori direbbero certo che almeno una livellazione di massima va fatta. Ma chi ha pronunziato questo giudizio? Chi mi viene ad affermare la possibilità dell'esecuzione in un dato tempo?

È un sotto-commissario tecnico che è andato, probabilmente dopo che era già presentata la legge, a fare una rapida trottata sulle vette dei monti della Basilicata ed ha steso un documento da mettere insieme cogli altri in corredo della legge.

Io non vedo altro. Io vorrei un po' domandare all'onorevole ministro, e più ancora alla società, se piglierebbe impegno di eseguire quell'opera intera in un dato termine e a che condizioni.

Le condizioni del prezzo sono prestabilite dalla legge, ma il termine? Dammi tempo e mi darai vita, dice un proverbio.

Pel passaggio da Benevento a Foggia non ci sono studi, almeno che sappia io. Nella segreteria della Camera non c'è nulla che meriti nemmeno alla lontana il nome di studio di massima. C'è un piano segnato sopra la carta del Zannone, dell'ingegnere Pesapane: c'è un profilo: ma come è fatto? Che condizioni presenta per giudicare quest'opera?

Il profilo non è altro che una linea tirata sopra ordinate che stanno a grandi distanze, senza avere riguardo nessuno alle ondulazioni del terreno. Le ordinate stanno lontano 20 chilometri, alcuna quasi 30 l'una dall'altra.

Ho qui la nota, e se occorre darò la cifra. Ora io domando: che criterio può offrire questo profilo per giudicare della possibilità del costo, insomma del prezzo, del capitale che sarà impiegato in quest'opera? Io me ne riferisco agli uomini speciali; essi giudicheranno meglio di me, ma a me preme che il mio giudizio sia consegnato negli atti della Camera.

Signori, non ci meravigliamo che si portino in questa materia dei giudizi diversi; io ho detto in principio del mio discorso che quando vi è una questione di strade ferrate le passioni si sollevano ed i cervelli si scombuiano. Eppure queste non sono questioni che si decidano improvvisando o poetizzando; bisogna avere in mano degli elementi positivi e non aerei, studiarli o farli studiare da chi ha pratica in questa sorte di lavori.

Ma tornerò su questa questione. Ora passo all'altra questione, che è quella della linea di Campobasso.

Io aveva ordinati questi studi, come lo ha indicato l'onorevole Nisco, pregando il cavaliere Bella di mandare un ingegnere, ed egli mandò l'ingegnere Pesapane. Ma io deploro che l'ingegnere Pesapane non abbia finiti i suoi studi.

La linea quale è indicata dalla Commissione non si può dire studiata che da Benevento al Riomaio 119 chilometri. Questi studi sono fatti in modo molto lodevole, perchè vi sono tutte le quote necessarie per formarsi un criterio sul tracciato d'una ferrovia. Invece il tracciato che vi ha segnato Pesapane, il quale forse ha voluto fare di più di quello che doveva, io dubito sia proprio quello che si debba seguire. Intanto però da Benevento a Napoli non vi è nulla; gli studi non li abbiamo visti; l'escursione dell'ingegnere Parodi è il solo documento che conosca, in cui vi sono delle quote molto lontane.



TORNATA DEL 30 MARZO

Da Riomaio a Termoli poi sono 38 chilometri, pei quali non vi è che una linea geografica che ha un valore tutt'affatto diverso della linea studiata o in un modo o nell'altro. E noti la Camera, procurerò di spiegarmi, e mi perdoni se entro in queste materie a cui sono profano, noti, dico, la Camera che a Riomaio la linea di Termoli finisce con un rilevato di 38 metri, cioè un rilevato non solo straordinario, ma inusitato: io non dirò impossibile.

Noti che a Riomaio vi sono pendenze del 15 per mille che andranno più avanti, e non sappiamo su questi 38 chilometri da Riomaio a Termoli cosa troveranno, che ondulazioni dell'Appennino, che valli, che ostacoli, che terreni: ne sappiamo quel tanto che può dare una informazione, cioè poco. Io giudico sugli atti che ho veduti.

Quanto alla linea da Avezzano a Rieti e Terni abbiamo gli studi ben fatti che possono sicuramente darci un criterio sul valore complessivo di quella linea in confronto con altre; così da Popoli a Rieti anche, abbiamo gli studi fatti dallo stesso ingegnere, l'ingegnere Losi.

Quanto alla linea da Ceprano a Pescara, sulla quale l'onorevole Leopardi ci ha raccontato il grazioso aneddoto della conciliazione delle ordinate che si sono trovate in mezzo ai monti, e che certo è una graziosa invenzione, dirò tuttavia che chiunque di noi ha potuto vedere quei piani, e quei profili, conchiude che il progetto non è fatto come dovrebbe essere fatto dalla società delle ferrovie meridionali, non si presentano per opere simili, ordinate dalla legge, da compiersi entro il termine di un anno progetti simili.

Quella linea è difficile, non bisogna nascondere; ma io ho notato una cosa, ed è che quando si è trattata la concessione si è calcolato che la lunghezza doveva essere di 234 chilometri. Ora la vedo diminuita in otto chilometri; non so spiegarmi, non indovino questo accorciamento; potrebbe spiegarsi la cosa col minore sviluppo della linea per affrettare i rilievi, e in questo caso si capisce perchè le pendenze siano cresciute.

Mi permetta la Commissione che io faccia le mie osservazioni sulla linea da essa proposta da Napoli a Termoli, alla quale io mi affretto di dichiarare che non sono punto avverso. Credo però che il miglior partito e il più savio era quello adottato dal conte Menabrea di far studiare la linea, e farla poi senza darla alle meridionali, o almeno darla, intendendosi prima.

Io ho visto che da Napoli a Termoli la Commissione misura 198 chilometri, e li ottiene facendo diverse varianti che tutte portano una diminuzione di lunghezza.

Io non so in che modo si sono misurate sulla carta queste distanze: io osserverò per mio conto che da Benevento a Termoli corrono 157 chilometri, anche tenendo conto che da Riomaio a Termoli non ci sono studi, dimodochè vi sono ancora 38 chilometri di lunghezza indeterminata.

Noti ancora la Camera che da Telese a Campo Lattaro vi sono 24 chilometri. Come si è disegnata e cosa

vale questa linea da Telese a Campo Lattaro? È cosa che un ragazzo la capisce. Noti la Camera che Campo Lattaro è di 270 metri più alto di Benevento, Benevento è 24 metri più in su lungo il Calore, che scendendo con una pendenza del tre per mille, trovati a Telese 70 metri circa più basso di Benevento; da ciò una differenza di livello tra Telese e Campo Lattaro del 15 per 1000 per 22 chilometri.

Io non so che cosa ci guadagnerebbe la Commissione con questa linea, perchè il 15 per 1000 equivale ad una maggior lunghezza notevole. E poi che cosa vediamo su quella linea? Vediamo questo: già adesso sul progetto da Benevento a Riomaio abbiamo una pendenza del 15 per 1000 che arriva a 36 chilometri su 119; ma oltre a ciò queste diverse pendenze non sono riunite in un punto solo, ma sono ripartite sopra una lunghezza di quasi 100 chilometri.

Allora qual è la lunghezza vera di questi 198 chilometri, secondo un giudizio che si può fare sopra i dati più positivi che abbiamo? Secondo me è questa: il progetto dell'ingegnere Pesapane dà 157 chilometri da Benevento a Termoli; 90 da Termoli a Napoli, che fanno 247. I risparmi come si ottengono? Si ottengono in questo modo: da Napoli a Caserta non si va più per la ferrovia romana, che è di 33 chilometri, si va per Aversa, e si guadagnano 5 chilometri; diventano perciò 28. Da Caserta poi a Campobasso non si va passando per Benevento, si va partendo da Telese, salendo verso Pontelandolfo, forando il monte e riuscendo a Campo Lattaro che trovasi a 400 metri sul livello del mare.

Nel progetto Pesapane la linea fa un arco di circolo lungo il Calore e il Tammaro; la Commissione segna la linea sulla corda dell'arco e guadagna 41 chilometri.

Più nello stesso progetto si fa una variante. Giunti in fondo alla valle del Biferno la linea, invece di seguire il parere degli ingegneri napoletani, sempre citati e rade volte seguiti, e volgersi, passando la Sella di Sepino, verso la valle del Biferno stando a ponente di Vinchiaturo e di Busso, si getta per la via più breve per avvicinarsi di più a Campobasso.

La cosa sarà possibile, ma il fatto è che vi è dissenso fra gli ingegneri.

Con questo si guadagnano altri 9 chilometri; indi la differenza di 54 chilometri fra il tracciato della Commissione e quello che risulta dagli studi.

Su questi tracciati ho un'altra osservazione assai grave a fare, e mi dispiace non sia presente l'onorevole ministro delle finanze, ma quello dei lavori pubblici potrà dirglielo. Ed è che altro è il tracciato tecnico, altro il tracciato contrattuale.

Noi qui discutiamo un contratto col quale si garantisce, compresa la sovvenzione, 20,500 lire al chilometro. Per determinarvi a spesa così rilevante dovrete avere fatto il conto di quel che costa la linea per vedere qual capitale vi s'impieghi, e qual interesse si debba assegnargli.

So che vi sono sempre altre incertezze, ma diminuirle è prudenza, è dovere.

Ma su qual linea lo avete fatto, per quali lunghezze? Se i 198 chilometri da Napoli a Termoli diventassero nel giorno 250, che cosa sarebbe la sovvenzione; cosa costerebbe questa linea allo Stato? Sarebbe l'aumento del quarto: invece di 20,500 sarebbero 25,500. Fattete anche solo l'aumento del 5 per cento: invece di 20,500, saranno 21,500.

Vedete un po' la legge del 21 agosto 1862 che voi avete criticata cosa dispone. Evvi un articolo in quella legge, è l'articolo 2 del capitolato, col quale si fissa in certo modo l'estensione chilometrica delle linee, obbliando il concessionario ad osservare i progetti. Le diversità non potevano essere, e certamente non saranno ne poche.

Ora io dico il vero: mi spaventerebbe un contratto, quale lasciasse indeterminata la lunghezza delle diverse linee, quando è determinata la garanzia chilometrica. Si è lamentata, e nella relazione, e dal Ministero. La lotta che nacque tra la Società ligure ed il Governo, perchè è appunto stabilito per la costruzione un prezzo chilometrico, e la legge ha fissato un *maximum* di lunghezza della linea. D'onde sorse che la Società, per ogni sforzo per allungare la linea, onde guadagnare 370,000 tante volte quanti sono i chilometri che ha voluto costruire più di quanto ragionevolmente le si può concedere.

Ora non avverrà lo stesso e peggio quando si tratta di sovvenzione chilometrica sopra linee indeterminate? Voi guarentirete lire 20,000 il chilometro, credete che per 100 chilometri e che la somma che guarentite sia di due milioni, invece saranno 110 chilometri, e così la somma guarentita sarà di lire 2,200,000; un aumento del 10 per cento. Ma sapete che cosa è aumento del 10 per cento di sovvenzione chilometrica? La perdita che può fare lo Stato, complicata colla maggior lunghezza della linea che la società è interessata a sviluppare; maggior lunghezza che ci condurrebbe ad un aumento sui transiti, quindi ad una diminuzione nel prodotto, epperò ad un nuovo aumento sulla garanzia; questa perdita può essere gravissima. È dunque impossibile lasciare nel contratto delle linee indeterminate senza nessuna limitazione.

Altra quistione di finanze.

Qui si fa, per ottenere un tracciato più breve, la linea Aversa. Prima obbiezione. — Ma che necessità di questa linea? Voi avete le romane; il transito non è aumentato che non si possa farlo liberamente. Dunque che cosa facciamo? Le linee sono tanto vicine che formano un rombo fra loro. Voi avete doppia garanzia sulle due linee.

Fate un po' il conto che cosa avviene quando sviate il transito in quel modo sopra due linee che camminano in un raggio d'azione talè che il movimento dell'una si confonde con quello dell'altra? Voi raddoppiate la garanzia, diminuite il prodotto preso separatamente, e fate una perdita più che doppia. So bene l'obbiezione

che mi si può fare, che, cioè, presso le città massime, vi è il movimento locale, il quale di gran lunga prevale; ma, signori, la nostra finanza vuole che questi raddoppiamenti non si facciano senza necessità.

Io ho qui sviluppato dei conti per provare che i risultati di questo modo di dividere i transiti sopra linee che convergono, con poche e molte volte con insensibili differenze, agli stessi scopi, sono gravissimi.

Un'altra obbiezione io debbo fare a questo tracciato.

Io considero come una buona idea della Commissione quella di rannodare la linea da Salerno a Sanseverino. E poichè abbiamo fatto la galleria di Solofra e siamo giunti ad Avellino (almeno giova ritenere che ci arriveremo, io non conosco lo stato dei lavori) per scendere nella valle del Sabato ed attaccarsi a Benevento, io domando: ma perchè gli Avellinesi che per avventura volessero andare per una specie di linea centrale per Benevento, a Campobasso, giunti a Benevento discenderanno a Telese per risalire a Campolattaro? Che differenza c'è? Sono sette chilometri di più di strada che fanno...

**LA MARMORA**, presidente del Consiglio dei ministri. Avellino è già abbastanza favorito, ha una strada quasi sua.

**DEPRETIS**. Mi perdoni, adesso facciamo la questione della convenienza del tracciato. Io dico che gli Avellinesi, quei di Ariano, di Grotta Minarda, tutta la popolazione che sta nelle valli del Calore, dell'Ufita, del Miscano, del Sabato, nella conca Beneventana, mi dica un po' se debbono scendere a Telese per 24 chilometri a cui si debbano aggiungere gli altri 22 di pendenze eccezionali, si ha un totale di 46 chilometri per andare a Campolattaro? (*Bene!*) La strada per Campobasso penetrando nella valle del Tammaro si svilupperà meglio, e poi in quella direzione abbiamo uno studio, qui invece ci è il buio. Ma è in questo modo che si fanno i progetti?

**CALVINO**, ed altri. Ha ragione.

**DEPRETIS**. Poi sappiamo cosa valgano queste distanze geografiche che si mettono nei progetti e nei libelli. Io mi ricordo la famosa petizione che l'onorevole Nisco ha tanto patrocinata per la linea Amorosi-Telese, di cui si può considerare come l'eroe difensore. Ebbene in essa si diceva che la distanza da Benevento a Termoli era di 111 chilometri, invece, secondo il mio debole parere, sarebbero 157 e più, differenza circa del 50 per cento. (*ilarità — Bene!*)

Non è la prima volta che si trovino di questi errori. In un opuscolo che è stato ristampato testè, e che essendo stato ristampato debb'essere ritenuto di gran valore, nell'opuscolo dell'ingegnere Rossi, si trovano anche degli sbagli, perchè se ne commettono anche dagli ingegneri di vaglia. Ebbene mi ricordo che allora appunto, quando vi era questa discussione nel 1862, ho esaminato quest'opuscolo, ed ho pregato il cavaliere Bella di esaminare quel lavoro, ed egli vi ha trovato molte inesattezze. Per esempio: l'ingegnere Rossi valutava la distanza tra Ceprano e Pescara di 184 chilo-

TORNATA DEL 30 MARZO

metri, invece era valutata dal cavaliere Bella in 234,50 chilometri di differenza. (*ilarità*) Tra Salerno e Foggia era valutata la distanza di 178 chilometri, invece è di 169. Tra Foggia e Termoli il signor Rossi poneva 70 chilometri, la Commissione stessa ne conta invece 83, 13 chilometri di differenza su 83, che fa ad un dispendio 16 per cento.

Ma queste sono misure geografiche a cui, massime quando si attraversano monti, se non si applica un coefficiente di riduzione, v'è certezza di sbagliare. E quando avrete messo di tali armi nelle mani delle società, cosa sarà dei vostri contratti e delle nostre finanze?

A questo riguardo il Ministero mi potrà dare una informazione della quale lo prego.

Nel progetto del contratto Bastogi che è stato adottato, la linea da Salerno alla Capitanata non andava direttamente a Foggia, andava all'Incoronata, che credo sia sulla strada tra Foggia e Barletta. Dall'Incoronata un ramo andava a Barletta e l'altro a Foggia. Ora dai progetti che ho visto pare che si sia cambiato parere. Si saranno trovate buone ragioni per farlo, e credo che avran fatto benissimo.

Ma che è avvenuto? È avvenuto che mentre, secondo il primo tracciato, coloro che erano diretti a Salerno e coloro che erano diretti a Barletta, si concentravano sul tronco di Foggia fino all'Incoronata, mentre la linea non subiva che una piccola deviazione, e così non si faceva che una spesa sola d'esercizio, e si pagava una sola sovvenzione.

Capirei la cosa quando non si dovesse dare un sussidio di 29,000 lire per chilometro, ma quando si hanno da fare 14 chilometri a questa condizione, la spesa che ne risulta è assai ragguardevole.

Nè solo s'incontra una maggiore spesa, ma si viene ad avere un introito assai minore. E per persuadervi, facciamo un conto da donna, supponiamo che questi 14 chilometri abbiano una garanzia di lire 29 e producano lire 10, pagate lire 19 per chilometro. Costruite a fianco un'altra linea colla stessa garanzia, pagate lire 58. Che cosa dedurrete da questa somma?

Se deduceste lire 20, bisognerebbe che i due tronchi avessero lo stesso prodotto, e tuttavia si raddoppierebbe la garanzia; ma il prodotto sarà non di lire 20, ma di 15, e allora invece di pagare lire 38 ne pagherete 43, mentre prima ne pagavate 19.

Ricordate che parlo di linee vicine che confondono la loro zona d'azione.

Qui bisogna rispondere.

Vengo alla linea di Conza.

Io non sono il padre legittimo della linea di Conza, io sono solamente il padre di adozione.

Ma io prima di abbandonare un lavoro in corso, credo che bisogna andare molto adagio.

Potrei citare molti esempi. Ma si può fare quel traffico? Tutti lo dicono difficilissimo, impossibile.

Badate, se lo dicono gli impresari, che gl'impresari sono sempre i primi, i più famosi scopritori di pietre dure; se credete a loro non si fa più nulla.

Dunque io non sono il padre legittimo, ma c'è la paternità adottiva, io difendo l'adottato.

Intanto la prima cosa che mi dirà l'onorevole generale La Marmora sarà che l'opinione pubblica è contraria...

**LA MARMORA**, presidente del Consiglio dei ministri. Era.

**DEPRETIS**. Vede dunque cosa è l'opinione pubblica! E poi non ho bisogno di dirlo all'onorevole La Marmora. Egli già non se ne conturba. (Bene! a sinistra)

**LA MARMORA**, presidente del Consiglio dei ministri. Ne tengo conto, ma non me ne conturbo.

**DEPRETIS**. Va bene. Ma ci sono delle volte in cui l'opinione pubblica trova la sua spiegazione chiarissima.

Ma come non volete che a Napoli non nascesse l'opinione che la linea di Conza era impossibile se non la si faceva! Se tutti la proclamavano impossibile! Se il primo lavoro che si doveva fare è rimasto l'ultimo!

Difatti a termine della concessione che cosa doveva fare il concessionario?

La linea era fino a Foggia in costruzione. Non c'era che da sorvegliare gli appaltatori e poi con mezzi straordinari e con sacrifici pecuniari, anche eccessivi, se occorreva, dovevasi dar mano ai lavori da Foggia a Conza.

Invece non se n'è fatto nulla. Io mi riservo di ritornare su questo punto, poichè si è fatto ieri la questione delle multe. Io non ricuso una questione che mi riguarda poichè una censura del contratto 21 agosto 1862, più severa di quella fatta dall'onorevole Nisco, io non l'ho mai sentita, massime quando parlò della galleria e della linea di Conza.

Egli ha detto che quella linea era impossibile a costruirsi, e che uomini di mente sana non potevano non vederla questa impossibilità, e così con una moderazione veramente ammirabile l'onorevole Nisco ha decretato un certificato di insania a tre o quattro ministri e un po' anche al ministro presente, perchè l'onorevole Sella è uno di quelli che hanno sottoscritto la legge, e perfino a sè stesso, poichè ha votata la proposta Bastogi. (*ilarità* — Bene! a sinistra)

**Voci**. Era della Commissione.

**DEPRETIS**. Intanto vi è una cosa che mi ha fatto un certo senso, ed è questa: nella Commissione è venuto in discussione se la linea di Conza doveva abbandonarsi per entrare a vele spiegate nel sistema ministeriale; tre votarono perchè non si abbandonasse, gli altri perchè si abbandonasse. Ora, accadde che fra i tre vi sono i due soli ingegneri che sono nella Commissione. (*ilarità*)

**CORRENTI**, relatore. Ve n'è anche un altro.

**DEPRETIS**. Allora vi sono i due terzi dei voti degli ingegneri a favore.

**BERARDI**. Questa non è questione tecnica.

**DEPRETIS**. Tuttavia verrò anche alla questione

tecnica; chè io non accetto questo esclusivismo tecnico. Col dire è questione tecnica si troverebbe un comodo mezzo per chiudere la bocca a tutti. Il Parlamento è la discussione; combattetemi, se potete.

Poichè la questione cade sopra una galleria, dirò che ho interrogato io pure qualcuno, per sapere quello che si doveva fare. Io lo dico schietto: quando venne la legge nel 1862, oltre all'aver raccolto il parere di tutti gli ispettori che ho potuto consultare, nessuno dei quali ha mai ammesso il più piccolo dubbio, mi sono rivolto anche all'onorevole Valerio, gli ho sottoposto il caso, ed egli dichiarò che la linea meritava di essere prescelta. Ma ora che mi vedo perseguitato da questa impossibilità...

**NISCO.** Non impossibilità.

**DEPRETIS.** Si è detto impossibilità; l'onorevole Nisco lo ha ripetuto più volte, e l'opinione pubblica si è formata sotto la pressione, sotto l'invenzione della impossibilità.

*Voci.* È vero.

**DEPRETIS.** Verrò alla galleria, ma prima io mi permetterò di osservare un'altra cosa. Che direte se misurando e paragonando diverse linee, faceste come chi pigliando diverse monete collo stesso nome, per esempio tante lire di Parma, lire di Milano, lire Toscane, lire di Modena, lire Italiane, volesse darle per lo stesso valore?

Ebbene un chilometro di ferrovie studiato per l'esecuzione ha un valore diverso, è una moneta diversa da un chilometro di via studiato solo di massima, peggio poi se di volo, come ce ne sono parecchi contemplati in questa legge.

Le distanze in pianura si possono fino ad un certo punto misurare; in montagna è difficile, io credo, anzi impossibile, e non possono accettarsi quelle linee senza il beneficio di un coefficiente di riduzione assai notevole.

Ieri l'onorevole Nisco disse quanto alla galleria che era di 3800 metri; bisogna che ciò non risulti dal progetto che è stato depositato presso la segreteria, il quale la indica di 3698, cioè qualche cosa di meno di un'altra galleria che è progettata dal progetto Losi sul tronco da Avezzano a Terni. Disse dunque: la galleria è di metri 3800, più per compierla ci vogliono sette anni...

**NISCO.** No, non l'ho detto!

**DEPRETIS.** Lo ha detto quando ha letto, e leggendo disse che, andando male, erano sette anni; andando bene, cinque; andando meglio, quattro; e così si fanno i conti!

Dunque mi permettano; sono questioni abbastanza gravi perchè abbiano la pazienza di ascoltarli.

Io, naturalmente, giudico col mio buon senso. Ebbene, quale profondità di pozzi ha questa galleria, e come sono ripartiti i punti d'attacco?

Quanti punti d'attacco ci sono? È una cosa facile a vedere. Avete una galleria in cui potete discendere per cinque pozzi, ed in cui si lavora dalle due parti giorno e notte. Dodici punti d'attacco su 3698 metri. Ecco di

che lavoro si tratta. Di pozzi ce n'è uno di metri 130 70 uno di metri 184 73, uno di metri 230 75, uno di metri 187 25, ed uno di metri 107 56. Il maggior pozzo è quello che decide la difficoltà, ed esso è di 230 metri. Ora questa sicuramente è un'opera importante, ma noi abbiamo qui poco lontano i pozzi della galleria dei Giovi, ed io credo che i mezzi di costruzione dall'epoca in cui si è fatta quella galleria ad oggi hanno fatto qualche progresso; ebbene, la galleria dei Giovi ne ha uno che giunge sino a 187 metri, cioè ad un'altezza che raggiunge o supera tutti gli altri pozzi della galleria di Conza, eccettuato quello di 230 metri. E poi alcuni giorni fa mi sono cadute sott'occhio, e credo le avrà anche viste la Commissione, le parole d'un uomo molto autorevole in fatto di costruzione di ferrovie, che è il dottore Carlo Cattaneo.

Egli, parlando di un passaggio del San Gottardo e descrivendo il sotterraneo, diceva che la prima galleria è divisa dalla seconda da un pozzo di *mediocre profondità*, da un pozzo di 233 metri. Egli la dice una mediocre profondità; ed il dottore Carlo Cattaneo è un uomo cui io do l'autorità di un distinto ingegnere.

Ma poi c'è di più. Noi ci maravigliamo di quei pozzi e di quell'opera! Ma come? Maravigliarci di questo, noi che intraprendiamo il traforo del Moncenisio! Come potete dubitare di queste opere voi che attendete a traforare le Alpi? Voi che avete ideato d'intraprendere sei nuovi trafori dell'Appennino, voi che avete nella linea che sostituite alla linea di Ceprano-Pescara, dico, nella linea da Terni a Popoli un bel numero di gallerie delle quali una più lunga di quella di Conza?

Non parlo della ferrovia ligure ove si sono progettati pozzi di 480 metri, se non erro, dove si sono trovate poi le pietre dure; tutti abbiamo visto i lavori dell'ingegnere Antonini per la traversata delle Alpi Elvetiche fatta a cura della società cui appartiene il nostro collega Vanotti: vi sono dei pozzi ben altro difficili che quelli di Conza di 310, 240, 400 e 500 metri, con degli attacchi non di soli 150 metri, ma fino di 750: sono ben altri lavori e ben altra cosa.

Dopo queste notizie io mi sono rivolto all'ingegnere Valerio e ho detto: ma voi mi avete consigliato sulla possibilità non solo, ma sulla convenienza di questa opera; c'è questo intoppo della galleria, qual tempo credete possibile? Ben inteso che io intendo nelle condizioni in cui si trova un appaltatore vincolato da un contratto di ferro, che lascia giudice il Governo del tempo strettamente necessario per la esecuzione dell'opera, senza limitazione di sacrifici che furono compensati nel prezzo.

Quando si organizza un cantiere come si deve, quando si spende senza risparmio, e si formi un personale scelto, e si abbondi nei premi, in due anni sarebbe possibile ed in tre anni potrebbe farsi sicuramente.

Ecco l'opinione dell'ingegnere Valerio; del resto, se vi hanno ingegneri che hanno opinione diversa, la espongano, io dico i fatti.

(Il deputato Valerio fa segni di assenso.)

TORNATA DEL 30 MARZO

Quindi credo che tutto quello che si è detto sulla difficoltà di questa linea non sia punto fondato. E se la Camera ne vuole ancora un'altra prova, io la pregherò di permettermi di metterle sott'occhio alcuni dati molto semplici e che credo interessanti.

Pregherei il presidente di concedermi un istante di riposo.

*(L'oratore riposa per dieci minuti.)*

Dirò ancora qualche cosa in fatto di dati tecnici.

Io pregherei la Camera di riflettere se a lume di senso comune non si potrebbe giudicare la difficoltà di una linea, massime se percorre l'Appennino, e massime ancora se lo percorre dove è più appennino che altrove, cioè molto elevato, dai seguenti criteri:

Lunghezza delle gallerie.

Questo criterio comincia ad indicare una spesa, e per conseguenza un capitale cui bisogna servire gli interessi; indica altresì che vi sono ostacoli che bisogna superare.

Maggiori o minori pendenze.

Si sa che le spese di trazione e di manutenzione sono proporzionali alla media del valore sviluppato dalla locomotiva in ascesa e discesa, ossia sta in un dato rapporto colle pendenze. Ho i dati che non metterò sotto gli occhi della Camera, perchè io argomento all'ingrosso, e non mi occorre di discendere troppo alle cifre.

Dunque lunghezza delle gallerie e loro importanza, poi pendenze, poi elevazioni sul livello del mare.

Applichiamo questi criteri.

Io ho visto i piani, perchè invano ho cercato di raccapezzare questi dati dai profili che la Commissione ha stampati, perchè avendo essa indicato il massimo delle pendenze, non presenta un dato sufficiente su cui si possano fare dei calcoli. Avesse almeno indicata la media delle pendenze!

Ebbene i risultati sono questi.

Ho diviso, per facilitare lo spoglio, le pendenze in tre categorie, non tenendo conto di quelle al disotto del 14 per mille per risparmio di lavoro; le ho divise dal 14 al 18 per mille, dal 18 al 24, e dal 24 in su.

Ceprano-Avezzano, lunghezza 79 chilometri:

Pendenze del 14 per 1000 e più . . .	Ch.	13,550
Id. del 24 per 1000 e più . . .	»	8,970

Totale delle pendenze del 14 per 1000 e più . . . . .	Ch.	22,521
---	-----	--------

Linea di Conza, lunghezza chilometri 169 (Salerno-Foggia):

Pendenze del 14 per 1000 e più . . .	Ch.	6,650
Id. del 18 per 1000 e più . . .	»	7,093
Id. del 24 per 1000 e più . . .	»	3,298

Totale . . . . .	Ch.	17,041
------------------	-----	--------

E limitandomi ad esporre le cifre sommate:

Linea di Avezzano-Popoli, lunghezza 96 chilometri delle pendenze sopra il 14 per mille . . .	Ch.	37,199
Da Terni ad Avezzano, chilometri 92 »		15,500

Da Popoli a Rieti, chilometri 131 . . Ch. 23,600

Da Termoli a Benevento kilom. 119 » 36,448

e se si facesse la scorciatoia di Campo Lattaro allora naturalmente bisognerebbe dedurre tutto ciò che si trova alla pendenza del 15, rimontando il Tammaro pel tronco da Benevento a Campo Lattaro, che sarà, credo, un paio di chilometri, per modo che sarebbero 56 chilometri; pendenza per verità molto minore di quella da Avezzano a Popoli, dove evvi un'erta assai maggiore.

Di tutte queste linee quella che in lunghezza chilometrica ha una minore estensione di tronchi con pendenze gravi è ancora quella di Conza; ma questa linea ha un altro vantaggio, ed è che le pendenze si raggruppano intorno al culmine della linea, cioè intorno alla galleria, e stanno tutte riunite su 20 a 25 chilometri e non più di distanza, per modo che l'esercizio resta più facile.

Veniamo alle gallerie.

Linea Terni-Avezzano, chilometri 92, gallerie 13, in complesso 11,801 metri; Avezzano-Ceprano, chilometri 79, gallerie 7, lunghezza 3512; Rieti-Popoli, chilometri 131, gallerie 17, lunghezza 11,291; Avezzano-Popoli, chilometri 96, gallerie 27, lunghezza 10,584; Conza, 4 gallerie, lunghezza 4320; Benevento-Termoli, chilometri 119, gallerie 2, lunghezza 1343.

Comunicherò le cifre, poichè non desidero altro se non che luce sia fatta.

Quanto all'elevazione sul mare pregherei la Commissione di compiere gli studi perchè non avendo un personale tecnico a mia disposizione fuori di me stesso che sono poco tecnico, non ho potuto compiere il lavoro se non su alcuni dati che debbo alla gentilezza dell'onorevole Giuliani.

Ceprano-Terni, elevazione di 400 metri ed oltre sul livello del mare chilometri 62,650; di 500 ed oltre chilometri 36,500.

Pescara-Popoli-Rieti di 400 ed oltre, chilometri 115; di 500 ed oltre chilometri 77. Napoli-Termoli di 400 ed oltre chilometri 64,900; di 500 ed oltre chilometri 36,500.

In quanto all'altre linee non ho avuto tempo di verificarle, bensì ho verificato quella di Conza e mi verrebbe una elevazione sul mare al di sopra di 400 metri per soli chilometri 13.

Se questi indizi non saranno fallaci, giudicherà la Camera sulle conseguenze.

**CORRENTI, relatore.** È perchè c'è una serra.

**DEPRETIS.** C'è una serra, lo so, ma vi sono ai due lati due spaccature dell'Appennino, ossia le due valli per le quali penetra la via. Nel primo progetto la galleria era meno lunga, ma la strada era di men facile-costruzione.

Veniamo alla linea di Campobasso, che si dice così facile.

Torno a dirlo, che sono lontano dal combatterla. Questa strada, secondo me, che attraversa la conca di Benevento e scorre lungo la valle che si protende fin

sotto le vette dei monti dal Matese verso Boiano, e colle di Anchise come interna comunicazione è utile.

Mi pare che gli altipiani e le valli di quelle località si prestino al tracciato di una ferrovia, non però pel gran commercio; in ciò si vedrà poi col fatto se ho ragione, o se l'esecuzione mi darà torto.

Ebbene, su questa linea, secondo il progetto del signor Pesapane, vi sono non meno di 110 a 115 opere importanti; sono rilevati e trinciere che vanno dai 14 sino a 48 e 49 metri di altezza, e rispettivamente di profondità.

Ho detto 110 o 115, vi può essere sbaglio, ma prima che sia ammesso come accertato questo fatto la Commissione lo potrà verificare.

Adesso, non so, ma io mi aspetto che il generale La Marmora dirà la sua opinione e porterà sicuro dei lumi, e deciderà forse la questione colla sua autorità; ma io mi permetto di dire che questi sono fatti, ed è forse temerità mia lo affermarlo, ma s'impara molto di più facendo una strada, ed anche facendone i rilievi, di quello che si può imparare non so in quanto tempo di studi, come, permettendomi un confronto, al soldato valgono più sei mesi di campagna che sei anni di guarigione.

Dunque è questione di fatto, è questione che merita tutta l'attenzione del paese, perchè, volendosi impegnare in un'opera simile, non bisogna impegnarvisi leggermente.

Ora dirò qualche cosa sui rapporti economici e finanziari di questa linea.

Il concetto e lo scopo di questa linea fu indicato dall'onorevole nostro collega Devincenzi, il quale fin dal 1860 la chiamò la linea da Salerno a Barletta. Dagli ingegneri napoletani raccolti nella Commissione della Luogotenenza fu qualificata in questo modo: linea fondamentale del commercio tra le Calabrie e la Basilicata, Napoli e le Puglie.

Nel 1861, facendosi gli studi, questa linea fu segnata sul terreno con un tracciato che serbava il primo concetto, ma temperato, corretto dalla necessità di avere una comunicazione nel più breve tempo e colla minore spesa possibile fra Napoli e le linee adriatiche. La linea del 1861 fu come la media proporzionale fra due forze, fra due bisogni egualmente potenti.

E poichè fui quasi personalmente interpellato da un onorevole nostro collega che richiese se nel 1862 esistessero gli studi di questa linea, dirò che fin dall'aprile 1862, mentre io tormentava con replicati telegrammi gl'ingegneri del genio civile sparsi nelle provincie meridionali appunto alla confezione degli studi delle diverse linee di ferrovia decretate l'anno precedente, ebbi dal cavaliere Bella, in data del 5 aprile, un dispaccio col quale mi notificava che fra quindici giorni sarebbero compiuti ed inviati a Torino i progetti da Foggia a Ponte Santa Venere e a Barletta, e da Pescara a Popoli.

Questi progetti adunque esistevano non solo all'e-

poca della discussione della legge del 21 agosto 1862, e furono comunicati alla Commissione della Camera colla convenzione Rothschild Talabot del 15 giugno di quell'anno: ma erano allestiti anche prima di quell'epoca.

Ciò risulta dalla discussione nella quale l'onorevole Peruzzi ci faceva sapere come avesse dato ordine che si allestisse il progetto da Foggia a Ponte Santa Venere per appaltare i lavori nell'aprile del 1862.

Adesso, o signori, i confronti che si fanno con linee tirate in altre direzioni e in questa non riescono agli stessi risultati. E il motivo si è che fra il progetto del 1862, che servi di base alla concessione, e quello che veggio essersi adottato c'è una differenza. Quello del 1862 toccava l'Incoronata e da quel punto dipartivasi un ramo sopra Foggia, con 14 chilometri, l'altro sopra Barletta con 51. Attualmente per andare da Salerno a Barletta si tocca a Foggia. Si fanno adunque, secondo i progetti che si sono adottati 28 chilometri di più. Da ciò le maggiori distanze che appariscono da Salerno e da Napoli a Brindisi nei computi della Commissione.

Perciò se considerate da una parte che le linee progettate dalla Commissione tra Napoli e Foggia riusciranno nella esecuzione ad uno sviluppo maggiore di quello indicato negli studi che sono semplici ispezioni, e dall'altra che la maggior lunghezza di 28 chilometri è il risultato d'una variante che non è ancora giustificata, voi vedrete che la differenza fra le distanze fra Napoli e Barletta o Brindisi nelle due direzioni di Conza o di Benevento si riduce a ben poco.

Ma io credo che la linea più breve tra Napoli e Brindisi è ancora la linea di Conza.

E come l'onorevole Nisco si è permesso di far misurare sulla carta dello Zannone da Ponte Santa Venere, credo, e Bari la distanza in linea retta, io ho fatto fare sulla stessa carta una misura accurata della distanza tra Ponte Santa Venere e Barletta lungo la valle dell'Ofanto.

Prima però ho domandato ad un egregio ingegnere napoletano, di cui non faccio il nome, ma che è uno dei più distinti ed appartiene all'amministrazione pubblica, quale era la difficoltà che poteva presentare la valle dell'Ofanto per il tracciato di una ferrovia da Ponte Santa Venere a Barletta. Mi rispose: nessunissima difficoltà. Allora ho fatta misurare questa linea, e mi è risultata di 77 chilometri e mezzo. Aggiungete a questa la distanza tra Ponte Santa Venere e Napoli ed avrete 246 o 247 chilometri. La distanza che la Commissione calcola per la sua linea che, mi permetta di dirlo, è assai meno contrattuale della mia, la quale nella parte che traversa l'Appennino, è certa, e non solo studiata ma appaltata, questa distanza, dico, anche secondo i calcoli della Commissione è alquanto maggiore.

Ieri ho sentito l'onorevole Nisco a dire che, tirata una linea retta, da Ponte Santa Venere a Bari, si andava più presto andando direttamente per la via di Foggia a Bari, di quello che andando direttamente per

TORNATA DEL 30 MARZO

Conza e il suo rettilineo. Io lo prego di osservare che, se la sua ipotesi è questa, che si parta da Ponte Santa Venere con un rettilineo fino a Bari, si viene a formare un triangolo i cui lati sono: linea da Santa Venere a Barletta, linea da Barletta a Bari, linea da Bari a Santa Venere. Siccome la linea da Bari a Santa Venere è il lato di un triangolo, così è più breve degli altri due (*Si ride*): ed a questa ragione non si può fare opposizione alcuna sino a che sarà ammesso nel senso comune che la linea retta è la più breve. (*Bene!*)

**NISCO.** Bisogna aver presente il terreno.

**DEPRETIS.** Sotto il punto di vista economico io esaminerò la questione assai brevemente. E dirò solo che non bisogna considerare le comunicazioni colla Capitanata e colle Puglie, partendo unicamente da Napoli, non bisogna avere soltanto di mira questi punti estremi cioè Napoli da una parte e Foggia e Manfredonia dall'altra; i punti più importanti da riunire per la via più breve sono Napoli e Brindisi, tenendo conto però della condizione di altre nove provincie che possono comunicare insieme, percorrendo le due spaccature dell'Ofanto e del Sele.

Ora, qualunque cosa si faccia da Salerno, a Barletta, le valli del Sele e dell'Ofanto saranno sempre la linea più breve per andar dal mare Tirreno al mare Adriatico, perchè avrete meno di 200 chilometri di distanza, che non troverete mai altrove colle vostre nuove direzioni, per quanto poetica sia, la linea che si mette in campo.

Io domando poi se condotta a compimento la linea designata, le popolazioni che saranno a metà strada, a due terzi di strada da Potenza alla foce del Basento, e che dovranno recarsi in Capitanata, non sceglieranno la via più breve passando da Conza.

Se tutte le provincie che scendono dalle Calabrie, giunte per la via consolare nel piano d'Eboli, non avranno una via più breve di comunicazione per la Capitanata, e viceversa, seguendo la linea di Conza?

Io prego la Camera di riflettere a tutto il maggiore percorso cui tutti questi commerci saranno sottoposti, se dovranno costeggiare la marina, andare a Napoli, passare a Benevento, scendere a Foggia.

Queste considerazioni mi pare che siano di qualche peso.

Vi è di più; vi è l'interesse delle finanze.

È una discussione che fu già fatta. Se voi, o signori, fate una linea e garantite 29,000 lire al chilometro, e su questa linea concentrate tutti i transiti che si avviano verso Napoli, provenienti, o dalle due Puglie, o dalla Capitanata da un lato, e dall'altro se concentrate su questa linea tutte le provenienze da Napoli, dai Principati, dalla Basilicata, dalle Calabrie, che scendono pel vallo di Diano nel piano di Eboli, se voi concentrate tutti questi transiti, voi vedete che il prodotto sarà maggiore e la garanzia minore.

Fin qui dell'interesse della finanza; ora non mi posso astenere dal fare un'altra osservazione.

Quando nel contratto che stiamo discutendo si sono

valutati i prodotti per misurare l'entità della garanzia che doveva riuscire, come diceva l'onorevole Nisco, qual medio termine che acccontentasse le parti, mi pare che non abbia la Commissione, od almeno l'autore del progetto, ben valutate le speciali condizioni in cui si trovano le linee del Napoletano.

Ha esso tenuto conto, per esempio, che la linea da Napoli ad Eboli ha l'interruzione di Salerno, e che per questa interruzione naturalmente il prodotto che sino dal 1862 era di 25,000 lire al chilometro, ora è disceso a 20,000 a cagione del piccolo introito del tronco da Pastena ad Eboli? Ha tenuto conto di questo che sappiamo tutti, che sulle linee dell'Adriatico il transito delle merci non si è verificato e non si poteva verificare e che per conseguenza, secondo il contratto, era pattuita una diminuzione d'un terzo nella garanzia, a cui è sottoposto l'erario? Ha tenuto conto delle interruzioni nei primordi dell'esercizio?

Ora mio malgrado io vengo a parlare di una questione che non doveva essere sollevata in questa Camera, e mi permetto di dire che non doveva nemmeno essere compresa nel progetto di legge, ed è la questione delle multe, o meglio delle gravi controversie tra lo Stato e la società meridionale.

Sono parecchie questioni.

C'è vertente una questione di cui dovette occuparsi la Commissione del bilancio, quella cioè sul modo di applicare la garanzia alle sezioni delle linee che si aprono al pubblico servizio; c'è un'altra questione che riguarda il trasporto delle merci, cioè se, quantunque il Governo non avesse autorizzato il servizio delle merci, la società avesse il diritto di percevere l'intera garanzia senza tener conto della diminuzione del terzo stabilito dalla legge; vi è l'altra questione se la società, essendo entrata legalmente nel possesso della linea Bayard molto dopo il tempo prescritto dalla legge per l'apertura della linea, cioè molto dopo il 1° maggio 1863, cioè malgrado questo possesso dovesse ritenersi cominciato al 1° maggio e da quell'epoca dovesse computarsi la decorrenza della garanzia.

Vi è finalmente la questione delle multe che io non avrei creduto neppure di dover accennare, se non ne avesse parlato a lungo l'onorevole Nisco.

**NISCO.** E cento altri ne hanno parlato!

**DEPRETIS.** Tanto peggio; motivo di più perchè debba anche entrarci io, poichè bisogna che sia spiegato il vero concetto della legge dal quale mi sembra che si sia deviato.

Ricorderò in che modo si è fatto il contratto del 1862: rammenterò unicamente i fatti.

Il contratto si è fatto in questo modo: si sono stabiliti dei preliminari, poi si insisteva perchè fosse rigorosamente mantenuto il termine fissato per la esecuzione delle diverse linee: il concessionario di allora ha avuto copia di tutti i contratti in corso di esecuzione, sia delle opere, sia delle forniture, ed ebbe invito di percorrere le linee onde assumere il peso con piena cognizione di causa; il concessionario visitò le loca-

lità, che del resto conosceva, e accettò le condizioni proposte.

Venne la legge, e diventò concessionaria la società delle meridionali.

Quale è il concetto della legge? Il concetto qual risulta dall'insieme delle sue disposizioni, e dalla discussione è questo: Largo compenso (29,000 lire al chilometro) di prodotto garantito: termini assoluti per la esecuzione delle opere a tempo fisso: multe gravi in caso di ritardo. La Commissione ha detto che la legge adombrò una disposizione imperativa, in modo assoluto. Altri può intenderla diversamente, io credo che la legge imponga una obbligazione assoluta di compiere i lavori entro termini fissi, e per la linea di Conza per esempio al 1° maggio 1863, in guisa che si è concessa alla società la garanzia di 29,000 lire al chilometro perchè aveva l'obbligo di trovarsi al 1° maggio con la strada finita da una parte a Conza, dall'altra ad Eboli, e di aprire tra questi due punti, come tra Salerno e Vietri, un servizio di messaggerie celeri per portare i viaggiatori dall'una all'altra linea: e ciò perchè questo movimento di passeggeri e di merci avrebbe aumentato i prodotti e moderato entro certi limiti il sacrificio cui si sottoponeva lo Stato.

Queste tre condizioni sono inscindibili; se occorre citerò in prova un parere del Consiglio di Stato emesso in caso analogo. La relazione parla di ritardo nella approvazione dei progetti per causa del brigantaggio, parla dei contratti già in corso di esecuzione e degli ostacoli incontrati. Ma tutte queste cose furono esposte alla Camera durante la discussione; e se alcuno lo desidera, occorrendo, citerò la pagina del rendiconto ove trovarle.

Poi quando vuol far decorrere il termine dall'approvazione dei progetti la legge lo dice: qui evvi un termine fisso indipendentemente dall'approvazione dei progetti. Dove la legge vuole la decorrenza dei termini per l'esecuzione delle opere dalla presentazione dei progetti lo dice: e ne abbiamo diversi casi.

Ma qui vi è qualche cosa di più.

Ricorderà la Camera che nel progetto della Commissione parlamentare del 1862, conforme alla proposta del concessionario, vi era una parola che aveva una portata, secondo me, enorme; ed io ricordo di aver detto alla Camera che quella parola era di quelle che valgono dei milioni. Questa parola era innestata dove la legge dispone per la esecuzione dell'opera al primo maggio, al primo gennaio, ecc., e dove, dopo aver soggiunto in apposito articolo che per la traversa di Salerno e la galleria di Conza era accordata una tolleranza di tre mesi, in altro articolo poi aggiunge che per queste due opere sole e nel solo caso di forza maggiore di cui era riservato l'apprezzamento esclusivamente al Governo, e di tale forza maggiore che rendesse impossibile l'ultimazione dei lavori, il tempo per la loro ultimazione poteva essere per quelle due opere prorogato di quanto, a giudizio del Governo, sarebbesi reputato indispensabile.

Qui era innestato il *massime* per la traversa di Salerno e per la galleria di Conza. Il *massime* è stato soppresso.

Ma poi è stato sostenuto dalla Commissione della Camera, e difeso nella discussione, un articolo che occorrendo leggerò alla Camera, nel quale si diceva che la multa, per ciò che si riferiva ai contratti in corso di esecuzione, avrebbe avuto certe limitazioni. Allora si chiamò la chiusura: io ho protestato contro la chiusura; si impegnò la discussione; la proposta fu respinta.

Che cosa avverrebbe adesso? Avverrebbe questo, che il concessionario che aveva un obbligo preciso di eseguire un contratto, e non l'ha eseguito, non solo sarebbe dispensato dalla multa, ma dovremmo anche pagargli l'intera garanzia sopra un tronco che ha fruttato poco, e perchè? Perchè il concessionario non ha spinto i lavori della linea come era suo obbligo in forza del suo contratto, per ricevere la corrente dei viaggiatori: di modo che il concessionario col ritardare i lavori riesci a diminuire i prodotti e ad accrescere la garanzia a danno dello Stato, e la multa andrebbe in senso inverso di quello che dispone la legge, cioè verrebbe a colpire il Governo. (*ilarità*)

Il ministro Menabrea ha rimesso la multa, ci si disse. Prima di tutto c'è la legge, e ci sono i tribunali per deciderla questa questione: non la può decidere il ministro: poi non credo che la lettera del ministro Menabrea importi una remissione completa della multa. Adesso la cercherò, poichè l'onorevole Nisco fa segno di sì, e la Camera deciderà.

**NISCO.** No, no, non occorre.

**DEPRETIS.** Allora, se mi dispensa, dico che la lettera non porta remissione.

*Voci.* La legga, la legga.

**DEPRETIS.** Ecco la lettera:

2 settembre 1863.

« L'articolo 2° della convenzione relativo alla concessione delle ferrovie meridionali annessa alla legge 31 agosto 1862 prescrive che la sezione di strada ferrata da San Benedetto al Tronto a Conza debba essere compiuta entro il 1° maggio 1863.

« Il Ministero, valutando le molte e gravi difficoltà che si opposero all'adempimento dell'indicata condizione, *ha usato della massima tolleranza*, e quasi per necessità ha dovuto accettare una dilazione ed accontentarsi che presso a poco alla suindicata epoca si aprisse la strada all'esercizio sino a Pescara soltanto. Ma se queste agevolezze potevano sino a un certo punto essere pel passato giustificate, non vi è alcuna ragione per ammetterne nell'avvenire, e il Ministero mancherebbe a un gravissimo dovere e deluderebbe la generale aspettazione del paese se permettesse che la Società trascurasse ancora per lungo tempo almeno la più importante e principale parte del tronco ferroviario in questione.

« Per appigliarsi quindi a un temperamento che senza arrecare alla società difficoltà insormontabili possa essere una soddisfacente prova del di lui buon volere e



TORNATA DEL 30 MARZO

della premura del Governo di far rispettare le condizioni stabilite, il sottoscritto ha determinato che la sezione che ancora manca per arrivare fino a Foggia debba essere ultimata ed aperta all'esercizio non più tardi del 1° novembre prossimo.

« Per cui il sottoscritto deve colla presente eccitare quest'amministrazione a fare sviluppare con ogni sforzo i lavori, principalmente nei punti più difficili, o dove sono di più lunga lena, e a dare tutte quelle altre disposizioni che essa crederà necessarie perchè l'intento propostosi dal Governo venga senza alcun contrasto assecondato.

« Egli non dubita che l'alacrità di quest'amministrazione saprà guadagnare, ove ne avesse d'uopo, il tempo perduto, ed arrivare immancabilmente allo scopo, impedendo così il ministro di dover, nei casi contrari, ricorrere a mezzi eccezionali onde rendere, siccome vuole che sia, irrevocabile la determinazione sovraccennata. »

Io intenderò male, ma non vedo qui che un atto molto conveniente del Ministero Menabrea, e non vedo per nulla che ci sia stato una remissione della multa.

Mi permetta poi la Camera di osservare che tutto questo non ispiega punto il ritardo nell'esecuzione del tronco da Foggia a Conza: questo non è punto, nè poco spiegato. Si dice che il brigantaggio ha impedito gli studi: ma gli studi si sono sempre fatti colla scorta della truppa, ed io ho molestato grandemente il generale Petitti, quando è stato mio collega, perchè disponesse per una specie di campagna a favore delle strade ferrate in costruzione; nessuno poi lo sa meglio del generale La Marmora. Gli studi adunque si potevano fare. Ora che cosa si è fatto? Si dice che ci sono stati ritardi nell'approvazione degli studi. Ma bisogna prima vedere se questi studi meritavano di essere approvati, poichè ci sono studi che si fanno per eseguire una linea, ci sono degli studi che si fanno per ritardarne l'esecuzione (*Si ride*), e ci sono studi che si fanno per non eseguirla punto. (*Bene! Bravo!*) Dunque gli studi si potevano fare. (*Rumori*)

Mi dispiace, ma adesso che ho incominciato, bisogna che finisca.

*Voci.* Parli! parli!

**DEPRETIS.** Come va che il progetto che doveva essere eseguito il primo, cioè il progetto del tronco da Santa Venere a Conza, si è presentato, se non isbaglio, soltanto il giorno 8 marzo 1864, e non è ancora approvato?

Il tronco doveva essere finito ed aperto all'esercizio il 1° maggio 1863, e si è presentato il progetto addì 8 marzo 1864, mentre pel tronco da Foggia a Barletta il progetto si presentò un anno prima, quantunque dovesse essere aperto otto mesi dopo. (*Movimenti diversi*)

Gli studi pel tronco Barletta-Brindisi furono presentati otto mesi prima di quelli del tronco di Conza, cioè il 4 luglio 1863, quantunque il tronco Barletta-Brindisi non dovesse aprirsi all'esercizio che il primo gennaio 1865, cioè venti mesi dopo quello da Foggia a Conza.

Non so veramente come si potrebbe sostenere la parte della legge che si riferisce ai compensi per l'abbandono della linea di Conza. Abbiamo sentito una lunga descrizione di tutte le difficoltà eccezionali di quei lavori, del tempo lunghissimo che ci vuole per eseguire le gallerie.

Che cosa significa questo?

Significa che quel tronco costa molto, e noi dobbiamo pagar molto all'appaltatore perchè lo abbandoni? (*ilarità — Movimenti*)

Ma non credo che si persisterà in simili proposte. Se si persistesse in tutte le condizioni di quel contratto, mi si permetta di dirlo, sarebbe veramente cosa enorme.

Ma se io dicessi alla Camera che la multa è confusa nei corrispettivi del contratto, ed è stata prevista dal concessionario prima di fare la sua offerta?

Eppure la cosa è così.

Del resto, che la multa sia stata contemplata nella costituzione della società, questo risulta da un atto pubblico rogato dal notaio Turvano, dal quale apparisce che fino alla somma di sei milioni fu posta dall'appaltatore a carico della società; questo è notorio, evvi un istromento che ognuno può vedere; e ci sono le formole delle sottoscrizioni, delle azioni che precedettero la concessione; e si sa che la multa fu ripartita fra i gruppi.

Dunque questo onere è stato contemplato nei corrispettivi del contratto, e non solo adesso scompare la multa, ma pagasi largamente l'appaltatore, perchè i lavori più difficili e costosi siano abbandonati.

E sapete che cosa pagasi ancora? Pagasi la perdita che l'appaltatore fa sulle azioni. Io credo che la società sia stata costituita con dei difetti, io vorrei che prosperasse, ma non è stata costituita bene, ed una prova è questa: che l'appaltatore è stato pagato con delle azioni delle quali ora reclama un'indennità perchè sono depreziate.

Questo che io dico risulta da uno scritto comunicato alla segreteria dall'ispettore Rovere, il quale appunto calcolando l'indennità da pagarsi per l'abbandono di Conza mette in conto la perdita sulle azioni, il che vuol dire che l'appaltatore della linea di Conza ha ricevuto delle azioni in conto-prezzo.

Io credo che a questo punto non si andrà; voglio sperarlo, e qui mi determino a liberare la Camera dalla noia che le avrò dato col mio discorso.

*Molte voci.* No! no!

**DEPRETIS.** Signori, io non ho più che un ultimo schiarimento da dare per dimostrare, secondo me, che senza gravi modificazioni quello scopo che doveva prefiggersi il Governo con questo progetto di legge, cioè un buon riordinamento delle ferrovie, questo scopo non si raggiunge.

Non sono le ferrovie che più preme di riordinare. Noi dobbiamo riordinare principalmente l'impianto, l'organismo, l'amministrazione delle nostre società industriali, questo dobbiamo fare con benevolenza, sì,

ma con fermezza, e con tutti quei mezzi di cui il Governo può disporre.

Bisogna dirlo, chè per me non temo che l'odiosità mi venga addosso; n'ebbi già tanta che questa sarà un nulla, quando trattasi di dire la verità.

Ma la facilità stessa, o signori, con cui il Governo ha acconsentito alla convenzione colle meridionali, deve esserci arra che le società piegano poi, se trovano chi stia fermo.

Da 34,000 lire al chilometro la garanzia è stata portata a 31 mila, da mille lire al chilometro la sovvenzione è stata ridotta a 500. Quando si fanno saltare milioni con questa facilità, quando la proposta dell'ingegnere Rovere subisce un coefficiente di diminuzione così importante, è lecito sperare che il coefficiente seguirà ad agire nell'interesse dell'erario e del paese (*Bravo!*)

Io credo che senza di ciò si farebbe atto improvvido approvando la legge. Bisogna riformare le società industriali, mutare le condizioni dei contratti. Io lo dichiaro altamente: nessuno è meno di me inclinato a recriminazioni, nè a rancori. Io sono stato in disaccordo nel breve tempo del mio Ministero colla società delle meridionali, ma io non me ne ricordo neppure.

Ma io sono spaventato dalla mole dei sacrifici che si anno con questo contratto. E se, come temo io, questi

sacrifici dovessero mai essere inefficaci! io sono spaventato ed addolorato vedendo abbracciare un sistema di indulgenza che non è accompagnato dalla necessaria fermezza.

Io prego sopra tutto il Ministero, perchè pensi a quello che io, in buona fede, sono venuto dicendo qui, a lui ed al paese.

Io non faccio guerra a nessun Ministero, nè sono nemico ostinato di nessuno, e la mia indole ripugna alle lunghe inimicizie. Ebbene accettai il mio consiglio, e pensi seriamente alle mie osservazioni.

Io credo che, accettandolo, farà opera utile e di cui l'Italia gli sarà riconoscente. (*Applausi*)

**JACINI**, *ministro dei lavori pubblici*. Dopo il discorso dell'onorevole Depretis io sento un vivissimo bisogno di parlare; ma siccome l'ora è tarda, sono le 5 1/2, ed io dovrei interrompere a mezzo il mio discorso senza avere nemmeno esaurita la risposta ad un solo degli argomenti, su cui l'onorevole Depretis ha discusso, così pregherei la Camera a voler permettere che io parli domani.

*Voci.* A domani! a domani!

**PRESIDENTE**. Il seguito della discussione è rimandato a domani.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

## TORNATA DEL 31 MARZO 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

**SOMMARIO.** *Atti diversi.* — *Congedi.* — *Seguito della discussione generale del disegno di legge per il riordinamento, e l'ampliamento delle ferrovie del regno* — *Discorso del ministro dei lavori pubblici, Jacini, in difesa del progetto, e delle convenzioni.* — *Presentazione di un progetto di legge del ministro per l'interno, Lanza, sulle incompatibilità parlamentari.* — *Considerazioni speciali del presidente del Consiglio dei ministri, La Marmora.*

La seduta è aperta al mezzo tocco.

**MASSARI**, *segretario*, legge il processo verbale della precedente tornata, che viene approvato, ed espone il seguente sunto di petizioni:

10678. Le Giunte municipali di Lucera, di Volturino, di Volturara Appula, di Troia e di Motta Monte Corvino, espongono alla Camera alcune considerazioni in ordine alla ferrovia da Napoli, Benevento e Foggia.

10679. Le Giunte municipali di Monterubbiano e

di Cingoli domandano che nella discussione del progetto di legge sulla soppressione delle corporazioni religiose si abbia riguardo al grande principio di convertirne il patrimonio ad utilità dei rispettivi comuni.

10680. La Giunta municipale di Casoria fa istanza perchè venga sanzionata dal Parlamento la proposta linea ferroviaria tra Napoli e Foggia, per Aversa, Caserta, Teles e Benevento.

10681. L'abate Cassinese di Castelbuono, i monaci conventuali di San Francesco, i Cappuccini di Piazza