

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

TORNATA DEL 30 MARZO

Armerina ed i Minori Riformati di Mazzarino, protestano contro petizioni di alcuni frati in senso favorevole alla soppressione delle corporazioni religiose.

10682. La Giunta municipale di Taurasi, provincia di Avellino, implora la conservazione del convento de' Minori Osservanti Riformati, esistente in quel comune.

10683. Quarantasette abitanti nella parrocchia di Santa Maria Assunta, di Cardaso, diocesi di Pisa, invitano la Camera a respingere la proposta soppressione delle corporazioni religiose.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Hanno fatto i seguenti omaggi:

La Deputazione provinciale di Pesaro ed Urbino — Relazione intorno alla ferrovia metaurense da Fano ad Arezzo per la più diretta congiunzione dell'Adriatico al Mediterraneo da Ancona a Livorno, secondo il progetto dell'ingegnere cavaliere Amedeo Peyron, copie 400;

Il Ministero delle finanze — Volume contenente i dati statistici assunti per criteri del riparto e subriparto del contingente d'imposta sulla ricchezza mobile, copie 450;

Il presidente della Deputazione provinciale di Ravenna — Atti del Consiglio relativi alla Sessione ordinaria del 1864, copie 2;

Il Ministero di agricoltura e commercio — Reale decreto concernente le società anonime; quadro delle società industriali, commerciali e finanziarie costituite dall'anno 1845 a tutto il 1864, copie 400.

RUBIERI. La Commissione fiorentina per la festa del centenario di Dante nel 21 marzo presentò una petizione di n. 10,639, con la quale chiede al Parlamento che la festa medesima sia dichiarata festa nazionale.

Pregherai la Camera di decretare l'urgenza di questa petizione; urgenza giustificata dal fatto che la festa di cui essa tratta deve aver luogo nel prossimo maggio.

(È dichiarata d'urgenza.)

BENEVENTANO. Domanderei l'urgenza della petizione 10680 della Giunta municipale di Casoria.

Siccome questa petizione si riferisce alla legge che ora sta in discussione davanti alla Camera, chiedo che sia trasmessa immediatamente alla Commissione che si è occupata della legge stessa.

PRESIDENTE. Sarà trasmessa alla Commissione.

FABRIZI GIOVANNI. Domando che sia dichiarata di urgenza la petizione segnata col numero 10684, la quale è stata deposta in segreteria.

Questa petizione presentata dall'università israelitica di Livorno ha per iscopo d'invocare delle modificazioni alla legge relativa alle università israelitiche, promulgata nel 1867, che l'onorevole guardasigilli ha proposto di estendere a tutte le università israelitiche del regno.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Il deputato Bixio scrive in data del 30 di questo mese che doveri di servizio gl'impediscono di

recarsi alla Camera, dolergli in conseguenza che continuando tuttavia il bisogno di rimanere all'ispezione della sua divisione, egli sia costretto a ritardare la sua venuta. Egli verrà però al più presto possibile.

Quest'impedimento, soggiunge, è una di quelle insuperabili necessità, che il presidente ha previsto nella sua circolare del 28 di questo mese.

Si accorderanno quindi all'onorevole deputato Bixio altri otto giorni di congedo.

Il deputato generale Torre chiede un congedo, trovandosi costretto a letto per indisposizione.

Propongo del pari otto giorni.

L'onorevole deputato Guglianetti scrive che, non potendo assistere alle tornate della Camera con quell'assiduità che giustamente si richiede nelle attuali circostanze, chiede un congedo di giorni otto.

(Sono accordati.)

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

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

L'onorevole ministro pei lavori pubblici ha la parola. (*Movimenti d'attenzione.*)

JACINI, ministro pei lavori pubblici. Io non mi dissimulo menomamente l'enorme difficoltà del nostro assunto e dichiaro che io ero preparato ad una opposizione animatissima, formidabile; me l'aspettava anzi più appassionata di quella che fu fino ad ora, attesa la natura speciale dell'argomento.

Se il progetto che oggi è da voi discusso viene approvato, il regime parlamentare avrà riportato uno splendido trionfo, quale non solo gli avversari di esso credevano impossibile, ma quale molti degli stessi suoi più sinceri fautori osavano appena sperare. E per verità ad avvalorare siffatto dubbio il pensiero ricorre naturalmente all'esempio di un vicino paese.

In Francia, durante il regno di Luigi Filippo, parecchie Amministrazioni si proposero, o per lo meno meditarono, un piano generale di riordinamento delle ferrovie francesi, tendente a provvedere al loro migliore assetto e ad assicurarne il successivo rapido sviluppo. Ma dovettero arrestarsi sul bel principio, sopraffatte o dall'intensità dei clamori sollevati dagli interessi locali a torto allarmati, ovvero dai pregiudizi profondamente radicati che sotto ogni forma si facevano valere, ovvero finalmente dalle argomentazioni speciose e sottili di abili scrittori ed oratori.

Ma venne la dittatura di Luigi Napoleone, il quale nel 1854 con mano di ferro realizzò il grandioso concetto, passando sopra alle argomentazioni speciose, ai pregiudizi locali, ad ogni specie di resistenze.

E la maggioranza dei francesi che da prima mostra-

vasi esitante, finì per applaudire, e per trovarsi ogni giorno più soddisfatta dei risultati ottenuti.

Imperocchè il 1854 segna per la Francia il principio di un'era di prosperità per l'industria delle ferrovie, segna il punto di partenza di un rigoglioso sviluppo delle reti ferroviarie, sviluppo che sta in flagrante contrasto con ciò che precedentemente era avvenuto sotto l'influsso delle stesse idee che ho veduto ripullulare in questa Camera per bocca di parecchi oratori opposenti.

Ottenere in Italia il medesimo intento di un riordinamento generale delle ferrovie, acconcio alle circostanze speciali del nostro paese, e questo malgrado le difficoltà di ogni specie che ci attraversano la via, è certamente un'impresa ardua. Non vedo per altro che sia un'impresa temeraria, se rifletto che il Governo può calcolare sopra l'appoggio di un Parlamento il quale ha superate difficoltà anche maggiori di queste, ogni qualvolta si trattò di fare un passo verso l'unificazione ed il discentramento. Io non posso credere, lo dico apertamente, che l'attuale Legislatura, giunta alla vigilia di chiudere i suoi lavori, voglia mostrarsi da meno di quello che è stata finora, imperocchè il progetto di legge che ho l'onore di raccomandare alla vostra approvazione è un progetto di legge eminentemente unificatore e discentratore, è un atto di buona, e sopra tutto, notate questa parola, di previdente amministrazione.

L'onorevole Depretis ieri protestava contro l'atto in sè stesso, che noi mettiamo innanzi, anche per la circostanza del momento in cui noi lo subordiniamo al Parlamento. In quanto alla circostanza del momento essa non dipende dalla nostra volontà. Vi erano impegni presi, che non potevano rimanere in sospeso. D'altronde, quando una cosa così grande come l'attuale, la si deve compiere, è impossibile soprassedere davanti ad una considerazione come questa, che cioè le elezioni sono prossime. Vi sono interessi troppo cospicui in giuoco perchè si possa senza danno lasciar decorrere molti mesi, e quando avrò dimostrato che tirando per le lunghe, si sarebbero prodotti gravissimi mali, si vedrà che era impossibile che potessimo risolverci ad aspettare più oltre; in quanto poi alla protesta contro l'atto in sè stesso, giudicherà il Parlamento e il paese se vogliono seguire l'onorevole Depretis in questo suo severo giudizio.

Per formarsi un concetto chiaro e preciso del piano così colossale e così complicato che vi sta innanzi, è assolutamente necessario non perdere mai di vista un solo istante il complesso della situazione delle ferrovie italiane, quale le circostanze di fatto l'hanno creata.

Per poco che si perda di vista questa situazione complessiva si corre rischio facilmente di smarrirsi in un labirinto di dettagli, ciascuno dei quali preso isolatamente può fornire un'arma di opposizione, mentre non la può più fornire quando lo si consideri nella sua connessione cogli altri dettagli. Per poco che si perdano di vista le circostanze di fatto che hanno creata la situazione presente delle ferrovie italiane, si corre rischio di

smarrirsi facilmente in un mare di generalità, di teorie, di esempi tolti dagli altri paesi, esempi buoni in sè stessi, incontestabili, ma che non calzano in alcun modo colla condizione speciale, concreta, eccezionale, delle nostre ferrovie.

Io mi permetto di richiamare la vostra attenzione, o signori, sopra questa circostanza che la condizione delle ferrovie italiane non ha riscontro con quella di alcun paese d'Europa.

Dovunque, la creazione delle ferrovie o è proceduta dalla iniziativa dei Governi, iniziativa diretta quando assumevano i Governi medesimi la costruzione e l'esercizio delle ferrovie, indiretta quando ne affidavano l'esecuzione e l'esercizio a compagnie private mediante la corrispondenza d'un interesse garantito; ovvero la creazione fu il frutto spontaneo della prosperità dei paesi. Fortunati quei paesi in cui si verificò questo secondo caso!

Ad ogni modo, negli altri paesi d'oltre Alpi, esisteva dovunque uno Stato costituito colle sue determinate condizioni d'esistenza, co' suoi determinati confini, entro i quali poteva esercitarsi sia l'iniziativa dello Stato, sia l'industria dei privati. Così pure dovunque altrove, lo scopo a cui si volle pervenire mediante la costruzione delle ferrovie, fu uno scopo precipuamente economico. Si potrà avere avuto talvolta di mira ragioni strategiche o anche politiche, ma è fuori di dubbio che l'elemento economico prevalse sempre a qualunque altro nelle concessioni delle ferrovie. Da ciò una certa proporzione fra lo sviluppo che si diede alle reti e la situazione degli interessi esistenti.

Niente di tutto questo in Italia. In Italia la creazione delle ferrovie abbraccia due periodi distinti; l'uno precedente al 1859 e 1860, ossia all'epoca delle annessioni, l'altro posteriore a quest'epoca.

Nel periodo precedente alle annessioni non esisteva uno Stato italiano, esistevano invece tanti piccoli Stati più o meno mal governati; ciascuno dei quali fece costruire delle ferrovie e accordò delle concessioni dal suo punto di vista speciale, e senza tener conto dei bisogni e delle condizioni dei vicini. Or bene, noi ereditammo le costruzioni e rispettammo le concessioni.

Da ciò alcune anomalie che si riscontrano soltanto in Italia sia riguardo ai confini di certe gestioni ferroviarie, confini affatto anormali dal punto di vista dell'Italia riunita, sia riguardo ai rapporti di queste gestioni con altre gestioni esistenti al di là delle Alpi, anomalie che non si ripetono in altri paesi d'Europa, nei quali poterono bensì talvolta mutarsi le forme di Governo, poterono mutarsi persino le dinastie, e fino ad un certo punto anche l'assetto degli interessi economici, ma nei quali l'identità dello Stato coi suoi determinati confini, colle sue determinate condizioni di esistenza, preesistette o coesistette sempre alle concessioni di ferrovie.

Nel secondo periodo delle ferrovie italiane, ossia quello che è posteriore all'epoca delle annessioni, egli è fuori di dubbio che tutte le concessioni furono informate dal concetto del nuovo regno unitario. Ma in

TORNATA DEL 31 MARZO

questo secondo periodo l'elemento politico prevalse di gran lunga all'elemento economico nelle concessioni.

Le ferrovie furono ritenute elemento indispensabile, furono ritenute fattore necessario per cementare l'unificazione italiana, e perciò si abbondò nelle concessioni assai più di quello che lo avrebbero richiesto i bisogni economici del presente e dell'avvenire immediatamente prossimo; e ciò con gravi sacrifici dell'erario.

Io ho sentito molte volte stabilire un parallelo statistico fra le ferrovie italiane e quelle di altri paesi, e prendere per base di confronto l'elemento della popolazione o l'elemento della superficie territoriale; ma per lo più si dimentica un altro elemento essenziale, cioè l'elemento della ricchezza, la quale suole tradursi nella cifra dell'introito medio delle ferrovie.

Or bene, se noi confrontiamo la rete delle ferrovie italiane costruite o in esecuzione, la quale ascende a 7500 chilometri circa, noi troviamo dei paesi d'Europa i quali, in ragione di popolazione o di superficie, hanno una rete di ferrovie pari o anche superiore alla nostra; però in questi paesi, se si guarda all'elemento dell'introito medio delle ferrovie, si trova che l'introito è immensamente superiore a quello che si verifica in Italia. D'altra parte noi incontriamo altri paesi dell'Europa orientale e meridionale, o dell'estremo settentrione, in cui l'introito medio delle ferrovie si verifica presso a poco somigliante a quello dell'Italia; ma in questi paesi lo sviluppo che si è dato alle reti ferroviarie è di gran lunga inferiore, in ragione di popolazione e di superficie, a quello dell'Italia. Per ciò si può dire che oggi in Italia lo sviluppo che si è dato alle ferrovie, se non è il massimo d'Europa in via assoluta, lo è in via relativa, o, per meglio dire, in ragione di ricchezza.

Questa semplice osservazione mi cade in acconcio onde ribattere alcuni appunti che furono mossi dall'onorevole Bonghi. Secondo lui il Governo in Italia suole esercitare troppa ingerenza in materia di ferrovie; ma come potrebbe egli fare diversamente se esso è il principale interessato? Se le imprese, in gran parte, vivono, respirano e si muovono interamente nell'atmosfera dell'erario nazionale? Il Governo deve esercitare un'ingerenza perchè ha dovere di tutelare i propri interessi dell'erario.

Così pure rispondo all'altro appunto dell'onorevole Bonghi, il quale vorrebbe che l'ordinamento delle ferrovie si facesse spontaneamente e non per opera del Governo.

Questa sua idea in teoria è conforme, senza dubbio, ai buoni principii consacrati dalla scienza. Nessuno più di me è sostenitore del principio delle armonie economiche. Io sono convinto che quando un fatto economico sorge spontaneamente esso contenga in sé le leggi più normali che valgono, meglio di qualunque altra legge artificiale, a regolarne l'andamento, lo sviluppo e l'assettamento in mezzo agli altri fatti. Ma perchè ciò avvenga occorre assolutamente che il fatto economico sia

nato spontaneamente. Or bene in Italia il fatto delle ferrovie, per il momento almeno, è in gran parte un prodotto artificiale della necessità politica.

Riassumendo queste osservazioni, io conchiudo che una parte del sistema delle ferrovie italiane è una creazione di Governi che ora più non esistono, ed è naturale che il Governo unitario, il quale è subentrato, procuri di coordinarle secondo le proprie condizioni di esistenza; che un'altra parte è un prodotto artificiale della necessità politica, ed è naturale che quella medesima ragione di Stato che procedette alla creazione delle ferrovie proceda anche più oltre, cioè al loro ordinamento nel modo più conforme alla stessa ragione di Stato; che finalmente nel loro complesso le ferrovie italiane sono un'opera incompleta, ed è naturale che dacchè per un motivo o per l'altro si provocò uno sviluppo di esse momentaneamente sproporzionato agli interessi esistenti del paese, si faccia un passo più in là, fino a quel punto in cui i sacrifici che sono stati fatti prima d'ora, possano essere utilizzati.

Egli è da questo punto di vista che deve essere considerato l'attuale proposta di legge, la quale non è per nulla affatto, come diceva l'onorevole Bonghi, un centone di contratti messi assieme a caso, ma è un tutto organico, il quale vuol essere considerato sotto un aspetto più elevato di quello sotto cui finora mi sembra sia stato veduto dagli oppositori.

L'attuale proposta di legge trasforma, coordina le ferrovie esistenti in Italia, uniformandole al concetto del nuovo Stato unitario, e conducendole sulla via per la quale esse possano pervenire alla graduale emancipazione dall'ingerenza governativa.

Esaminate bene attentamente in tutte le sue parti l'economia di questo progetto, e giudicherete se contribuisca più all'emancipazione delle ferrovie dall'ingerenza governativa quegli che vuole che siano abbandonate a loro stesse nello stato di tutela, d'impotenza incurabile, in cui si trovano, o quegli che le vuol mettere in un miglior assetto, che vuol spingerle sulla via per cui possono arrivare certamente a vivere di vita propria.

Io non vorrei che le mie parole fossero interpretate nel senso di una censura all'abbondanza di concessioni di ferrovie che sono state fatte dai miei predecessori. Questo è ben lungi dal mio pensiero.

Io credo che nel primo momento della costituzione del regno d'Italia fu un'assoluta necessità di far molte concessioni di ferrovie. Fu l'istinto della nostra conservazione che c'indusse a questo. Guai se avessimo fatto altrimenti. Si ha un bel dire ora, ad opera compiuta, che si sono accordate troppe concessioni di ferrovie ed a condizioni gravose. Contro chi dice questo solleverei una questione pregiudiziale, e gli domanderei se egli è ben sicuro che noi saremmo pervenuti al punto in cui siamo procedendo diversamente.

Io faccio appello alla vostra memoria, o signori, e vi domando se nelle prime Sessioni di questo Parlamento, nel 1860-61-62, era possibile concepire che ci separas-

simo senza accordare molte concessioni di ferrovie. Or bene, siccome i tempi erano difficili per il credito, siccome le condizioni del mercato dei valori industriali erano tristissime, naturalmente ne doveva venire che queste concessioni si facessero a condizioni gravose, e, come cose fatte d'urgenza, che avessero dei difetti. Quando si vuole far molto ed in fretta, e le circostanze sono sfavorevoli al fare, è naturale che per fare, occorra aprir l'adito a difetti, e che sopra tutto occorra pagar caro.

Si ha bel rivangare da taluni i contratti di ferrovie che furono fatti, e trovare che vi si trovano degl'inconvenienti; bisogna vedere se era meglio fare con degl'inconvenienti o non fare del tutto.

L'onorevole Depretis, il quale ha passata quasi tutta la sua vita a criticare gli altri, allorchè fu al Ministero dei lavori pubblici, invece di criticare ha creduto bene di fare egli stesso delle cose, alcune forse anche un po' criticabili, come ne fecero i suoi predecessori e i suoi successori. Ed egli può essere sicuro che la nazione gli terrà ben più conto delle cose che ha fatte, anche delle cose un po' criticabili, di quello che delle critiche che ha fatto agli altri. (*Bravo! — Ilarità*)

Ma ciò non toglie che se incontriamo difetti nelle concessioni di ferrovie, del resto facilmente spiegabili e imputabili alle circostanze, conviene non solo, ma è nostro stretto dovere di rimediarvi, se siamo in tempo di farlo.

Noi abbiamo superata una rivoluzione meravigliosa, senza sangue, senza spogliazioni, senza tutti quegli inconvenienti che poterono altrove farsi sentire sopra parecchie generazioni. Or bene, come vorreste voi immaginare che il contraccolpo di questa rivoluzione non si facesse sentire in nessun ordine di cose? Ebbene, quest'ordine di cose in cui si fece sentire consiste appunto in alcune spese che abbiamo forse un po' troppo anticipate, consiste in alcune concessioni di ferrovie, le quali racchiudono alcuni difetti.

Ma se noi ci siamo tolti dalle difficoltà della nostra grande rivoluzione a prezzo di questo solo inconveniente, lo abbiamo fatto molto a buon mercato, noi siamo veramente una nazione invidiabile.

Io ci tengo moltissimo, non tanto come ministro, ma piuttosto come deputato della prima Legislatura italiana, che il primo Parlamento, il quale presiedette a tante concessioni di ferrovie, presieda anche al loro riordinamento; e siccome il loro riordinamento implica alcune modificazioni a ciò che è stato fatto, così io desidero ardentemente che queste modificazioni le faccia la medesima Legislatura che aveva promesse le concessioni; così, approvando questo progetto di legge, il quale porta delle modificazioni ai contratti esistenti, apparirà chiaramente che noi non ci condanniamo o ci contraddiciamo, ma piuttosto che abbiamo voluto noi stessi completare e perfezionare quello che avevamo iniziato.

Ma è tempo che io passi un po' in rassegna lo stato delle ferrovie italiane, come si trova attualmente, per rispondere all'onorevole Depretis, secondo il quale

non vi era necessità di mettere innanzi questo progetto di legge.

Noi troviamo in queste antiche provincie una rete di ferrovie possedute ed esercitate dallo Stato.

È egli bene o male che lo Stato si faccia costruttore ed industriale di ferrovie? Io credo che ciò è una contraddizione ai principii politici e amministrativi che abbiamo proclamati. Ad ogni modo io posso concepire benissimo che uno Stato faccia un buon esercizio di ferrovie, dappoichè ciò si verifica in parecchi paesi d'Europa.

Ma in questi paesi di Europa che cosa avviene? Che lo Stato o costruisce od esercita tutte le ferrovie, oppure tiene egli alcune linee principali, da cui si diramano quelle appartenenti all'industria privata. Il nostro è il solo caso in cui lo Stato, in una regione del Regno, possiede ed esercita non solo le ferrovie principali, ma anche quelle di secondo, terzo e forse di quarto ordine, non altrimenti di ciò che fanno le compagnie private del medesimo Regno. Il Governo insomma fra noi si trova da pari a pari con l'industria privata. Questa è un'anomalia che rappresenta un frammento dell'antica divisione d'Italia.

Ma vi ha un'altra circostanza da osservare. Le ferrovie dello Stato rappresentano un valore capitale considerevole. Or bene, nelle circostanze attuali in cui non bastano le gravose imposte a far fronte ai moltissimi bisogni, potrebbe esso lo Stato, dopo di aver venduti tutti i beni demaniali, non fare assegnamento anche su questo che non è altro se non un patrimonio demaniale? Non è egli vero che, siccome lo Stato ha ora bisogno di ricorrere al credito sotto forma di un prestito, quanto minore sarà la somma che domanderà al credito tanto migliori relativamente saranno le condizioni che egli potrà ottenere?

Se vi è da far meraviglia di una cosa non è già che si pensi di vendere le ferrovie, bensì che si sia tanto aspettato a farlo. Probabilmente prima si sarebbero ottenute migliori condizioni. Ad ogni modo non si potrebbe più oltre indugiare a fare questa operazione, perchè il bisogno è urgente.

L'onorevole Boggio nei preliminari di questa discussione faceva una osservazione la quale non può essere lasciata passare inosservata, ed è questa: se noi alieniamo la risorsa delle ferrovie, che cosa faremo nel caso di una guerra?

Io riflettei molto a questa osservazione, ma essa non mi ha scosso, perchè sono convinto che nel caso di guerra l'opera del ministro delle finanze sarebbe più facile di quello che possa essere nel momento in cui ci troviamo, in cui si deve fare assegnamento sopra molte imposte e su tutte le risorse del paese senza che il paese abbia le emozioni e le aspettative trepidanti che fanno fare alle popolazioni miracoli di abnegazioni e di patriottismo.

Dunque non mi arresto nemmeno davanti alla osservazione dell'onorevole Boggio e ripeto: è urgente che si vendano le strade ferrate.

TORNATA DEL 31 MARZO

Accanto alle ferrovie dello Stato si stende il gruppo delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale; nel 1860 io stesso ebbi l'onore di presentare una legge della quale otteneva l'approvazione dal Parlamento; in essa si determinavano i nuovi rapporti di questo gruppo di ferrovie, lasciandole nel loro nesso finanziario colla rete floridissima dell'Austria meridionale, ma provvedendo alla loro completa separazione ed indipendenza amministrativa.

Questa condizione di cose aveva moltissimi vantaggi, ed io non vedrei perchè la si dovesse cambiare per nostra iniziativa. Se non che perchè questa condizione si prolungasse, era necessario l'assenso espresso o tacito di due Governi, del Governo austriaco, cioè, e del Governo italiano.

Ma dal momento in cui uno di questi Governi pretende la separazione, l'altro Governo non vi si può opporre.

Ora che cosa è avvenuto?

Che recentemente il Governo austriaco impose l'obbligo alla società di stralciare le linee della Lombardia e dell'Italia centrale dalle sue reti. È un fatto che non possiamo fare a meno di accettare.

E qui io debbo rispondere ad una specie di censura che mi ha mosso ieri l'onorevole deputato Depretis, il quale, leggendo un brano di un discorso che ho pronunciato nel 1862, trovò che l'attuale progetto di legge contraddice ad alcune cose che io aveva detto allora: allora, cioè, io riteneva che il Governo italiano non dovesse far nulla di propria iniziativa onde ottenere questa separazione del nesso finanziario colle reti austriache, essendo questo nesso, almeno provvisoriamente tutto a nostro vantaggio.

Non v'è dunque alcuna contraddizione fra ciò che ho detto allora e quello che dobbiamo subire oggi come un fatto che non possiamo contrastare; imperocchè non siamo noi che abbiamo voluto la separazione delle linee lombarde dal nesso finanziario colla rete austriaca, è il Governo austriaco che lo ha imposto alla compagnia.

L'onorevole Depretis vuol cogliermi in contraddizione anche sopra un altro punto, citando le parole che ho detto nel 1862 sulla sconvenienza e sul pericolo che una sola compagnia abbia in sua mano tutti i passaggi delle Alpi.

Or bene, dice l'onorevole Depretis, secondo questo disegno di legge, tutti i passi delle Alpi cadono in mano d'una sola compagnia.

Ma io mi permetto di fargli osservare che fra i passi delle Alpi si debbe annoverare anche quello della ferrovia ligure che lambendo le Alpi marittime, raggiunge a Nizza le ferrovie francesi. Ora, la ferrovia ligure non è data al gruppo settentrionale, ma bensì a quello delle romane.

D'altronde anche nel Veneto vi sono due linee che attraversano le Alpi; vi è la linea del Brennero e quella della Pontebba. Ora le linee venete non fanno parte del nostro gruppo settentrionale. Le linee venete rimangono sottoposte, è vero, alla medesima influenza finan-

ziaria che il nostro gruppo settentrionale. Ma quando i destini arrideranno ai desiderii degli Italiani e si stipulerà un trattato per assestare le cose del Veneto, si potrà allora ben fare in modo che le linee venete non vengano conglobate colla nostra rete settentrionale. Alla nostra rete settentrionale in conclusione non vengono affidati tutti i passi delle Alpi, come pretende l'onorevole Depretis, bensì due soltanto, cioè il passo del Cenisio e quello che si farà a traverso delle Alpi elvetiche.

Riprendendo il filo del mio discorso, che cosa doveva nascere per effetto della separazione delle linee lombarde, dell'Italia centrale dalle austriache?

Doveva nascere che ci cadeva sulle braccia una rete con irregolarissimi confini, compresi tra Desenzano e il ponte di Buffalora, tra Ferrara e Pistoia, a cui lo Stato garantisce il 5 1/5 per cento, garanzia appena coperta dagli introiti.

Or bene, un'impresa posta in tali condizioni di dare solo il 5 1/5 per cento in un paese in cui si impiega il danaro in rendita pubblica al 7 o all'8 per cento, è una impresa i cui valori non possono non essere quotati che ben poco. Quindi se si lasciasse isolata una tale compagnia, la depressione dei suoi titoli non può non contribuire a deprimere sempre più la rendita dei fondi italiani. Si aggiunga a questo che una compagnia ridotta a così piccole proporzioni e con così scarse risorse di credito, non potrebbe più fare un buon servizio, mantenere ed aumentare le sue costruzioni nel modo così soddisfacente fin qui usato, modo che l'onorevole Depretis ha meritamente lodato. E per verità sotto l'aspetto del servizio e delle costruzioni la società lombarda è fuor di dubbio superiore ad ogni elogio.

Pertanto, anche riguardo alle ferrovie lombarde e centrali italiane, ci trovavamo già nella urgente necessità che, per effetto di questo distacco dalle reti austriache si dovesse prendere qualche provvedimento, o bisognava incamerarle, o ingrandirle da una parte o da un'altra; in una parola non si poteva lasciare a lungo le cose come sono.

A mezzogiorno delle ferrovie lombarde si estende il gruppo delle ferrovie romane, intorno alle quali si disse molto male e prima e anche durante la presente discussione; ma secondo me, in gran parte a torto. Si confondono due epoche diverse delle ferrovie romane, e mi pare che lo stesso onorevole Depretis non abbia fatto abbastanza risaltare tale distinzione che è importantissima.

È fuori dubbio che vi furono delle dilapidazioni sul principio, ma non sono così enormi come si vorrebbe far credere.

L'onorevole Venturelli ha ridotto le cose alla loro vera misura, ed io posso dire che quanto egli affermò è perfettamente conforme a ciò che mi risulta dagli atti del Governo.

Ad ogni modo è sicuro che la situazione di queste ferrovie romane non è prospera; ma da che proviene un tal fatto?

Proviene in gran parte da circostanze di cui nè il Governo, nè il Parlamento vorranno accagionare la società. La compagnia delle romane eseguì le sue costruzioni con una celerità che certo non fu superata da nessun'altra, anzi molte volte essa anticipò i termini che le erano prefissi nelle convenzioni, e fece questo durante periodi difficilissimi; perchè voi vi ricordate, o signori, che in questi ultimi tre anni si ripeterono assai di soventi le crisi finanziarie e monetarie. La società romana procurandosi il danaro a quel tasso che meglio per lei si potesse, nello scopo di proseguire i suoi lavori, è venuta nelle condizioni presenti che tutti conoscono.

È inutile il dissimularlo, le condizioni finanziarie delle romane quali sono state esposte sia nella relazione ministeriale, sia in quella documentata della Commissione, sono tali che sarebbe impossibile per essa, ove fosse abbandonata dallo Stato, di proseguire le sue costruzioni.

Ora qual sarebbe l'effetto della non ultimazione delle linee appartenenti alla società delle ferrovie romane?

La società delle ferrovie romane è in possesso delle costruzioni forse le più importanti d'Italia, cioè dei collegamenti tra le linee della Toscana e dell'Umbria e le linee napoletane. E questi collegamenti si operano mediante tronchi percorrenti in parte il nostro territorio, in parte il territorio pontificio.

Che cosa avverrebbe se noi lasciassimo cadere la società delle ferrovie romane? Ne avverrebbe che forse per ciò che riguarda le linee percorrenti il nostro territorio in un modo o nell'altro potremmo supplire e condurre innanzi le costruzioni, ma come si farebbe per quelle che si trovano sul territorio pontificio? Noi non abbiamo facoltà di mandarvi i nostri ingegneri e di provvedere alla continuazione dei lavori. Dunque ne risulterebbe sospensione di opere, e quindi interruzione di linee importantissime.

Ma guardiamo un po' le conseguenze che queste interruzioni avrebbero sulle linee toscane. Noi abbiamo fra le linee toscane la maremmana, per esempio, che ha una ragione di esistere solo per la probabilità, ed ora possiamo dire certezza se passa questa legge, che sarà collegata colle romane a Civitavecchia. Notate che la linea maremmana ha un capitale che è tutto a carico del Governo.

Ora, perchè questo capitale possa rendere un interesse, bisognerebbe che una tale ferrovia che attraversa le maremme e che termina al Chiarone, introitasse 10 mila lire al chilometro di reddito netto; mentre invece ne ricava ora 4 mila d'introito lordo, ossia mancano 3500 lire per avere nessuna entrata netta importando le spese d'esercizio 7500 lire per chilometro. Per conseguenza, lasciandola come ora è, queste 4 mila lire potrebbero bensì salire forse a 5 o 6 mila lire, ma certo per avvicinarsi anche di lontano all'entrata che deve avere, onde il capitale che abbiamo speso nella ferrovia maremmana non sia sprecato, è necessario congiungerla alle linee romane a Civitavecchia, formando così

una sezione della grande arteria che percorrerà tutto il litorale del Tirreno.

E lo stesso dicasi della linea senese, la quale fu proseguita con sacrificio dello Stato, perchè raggiungesse Orte. Ed ove Orte non fosse congiunta con Roma, certamente sarebbe una ferrovia che non avrebbe alcuno scopo. Per conseguenza sotto molti aspetti importantissimi diretti ed indiretti, la situazione delle ferrovie romane, che si collega intimamente coll'avvenire delle linee toscane, essendo giunta al punto che conosciamo, urge di prendere un provvedimento opportuno, e seguiremmo una cattiva politica lasciando le cose come sono.

Io non mi dilungherò molto a parlare delle ferrovie toscane a parte; soltanto mi permetto di far osservare quanti inconvenienti presentano queste ferrovie toscane, le quali hanno tariffe diverse, amministrazioni diverse, le quali hanno certi capitolati che vincolano talmente l'azione del Governo, che, per quanto esso procuri d'interpretare i capitolati rigorosamente, non ha modo di far valere efficacemente la sua influenza legittima.

La situazione delle ferrovie toscane è tale che, specialmente nei rapporti del ministro dei lavori pubblici, il quale deve rendere ragione al paese della sua amministrazione, non può a meno che far desiderare una modificazione la più sollecita possibile, anche non tenendo calcolo della circostanza che le ferrovie livornesi hanno diritto di emettere un capitale garantito dallo Stato in una misura che riesce difficile al Governo di ben controllare.

Passiamo alle ferrovie meridionali. Spero prima di tutto che, dopo la dichiarazione che ho premessa sul principio del mio discorso, non mi si vorrà attribuire l'intendimento di far censura alla concessione stata fatta dal ministro Depretis nel 1862. Quando si fece la convenzione delle ferrovie meridionali si adottarono quelle condizioni che erano le più accette alla speculazione in quel momento, e si fece il meglio che si poteva; ma ciò non toglie che la condizione delle ferrovie meridionali stabilita dalla concessione del 1862 risulti tale che l'interesse della compagnia sia posto in flagrante contraddizione con quello delle popolazioni e del Governo.

Essa ha un introito garantito di 29,000 lire di prodotto lordo.

Da ciò ne arriva, che meno spese d'esercizio sostiene la Compagnia, più essa lucra, epperò è indotta a promuovere il minor movimento possibile, anzi ad impedire che se ne promuova. È vero che ciò non si verifica effettivamente ora nella misura in cui si potrebbe temere, ma bisogna ben badare che se ciò non si verifica lo si deve attribuire alla circostanza che vi sono uomini intelligenti ed amanti del pubblico bene, i quali fanno di tutto perchè ciò non avvenga, ed hanno desiderio che le ferrovie procedano bene coll'approvazione del paese; ma, in conclusione, ripeto, l'interesse degli azionisti sarebbe che la Compagnia facesse il peggior servizio possibile.

Ora, come potrà perdurare uno stato di cose, il quale è tutto appoggiato sopra le sole qualità individuali degli amministratori? Se non provvedete verrà un giorno che l'interesse degli azionisti avrà il sopravvento; essi diranno: alla fin dei conti il capitale è egoista, guardiamo di fare il nostro vantaggio, lasciando andar le cose come vogliono andare; stiamo rigorosamente e strettamente al capitolato, ma facciamo l'esercizio il più parsimonioso che sia possibile; facciamo nulla di più: gridino pur finché vogliono le popolazioni.

Dunque, anche le meridionali si trovano in una condizione alla quale urge di provvedere. E ciò tanto più, perchè dopo le spiacevoli emergenze di cui ebbe il Parlamento ad occuparsi sul finire della scorsa Sessione, il credito di questa società fu profondamente scosso, ed è necessario assolutamente di ritemprarlo in qualche modo. Amici o nemici di quella società, tutti, credo, saremo in questo d'accordo.

Non parlo della ferrovia di Savona. Voi sapete quanta importanza abbia la ferrovia savonese per queste antiche provincie, e sarebbe cosa invero lamentevolissima se il Parlamento italiano nell'ultima Sessione in cui siede in questa città non prendesse alcun provvedimento per assicurarne la costruzione e l'esistenza. Tanto più ora che la vendita delle linee dello Stato produce qui un malcontento, che io pienamente comprendo; giacché l'amministrazione delle ferrovie dello Stato nel modo in cui fu condotta non diede mai occasione di lagnanze al paese.

Insomma da qualunque parte guardiamo noi troviamo che la situazione delle ferrovie in Italia richiede pronti provvedimenti. In faccia al credito pubblico la maggior parte dei titoli delle compagnie sono scesi così al basso che si trascinano dietro la rendita pubblica e ne deprimono il corso. In faccia alle popolazioni, le imprese non possono contentarle, perchè o sono impotenti o sono costituite in modo da essere in contraddizione diretta cogli'interessi e col desiderio delle popolazioni appunto; mentre che in faccia al Governo esse offrono occasione di lotte continue che deve sostenere il ministro dei lavori pubblici contro alla forza delle cose.

Era dunque assolutamente necessario ed urgente prendere qualche provvedimento che mutasse la situazione.

E per ciò fare a qual partito dovevamo appigliarci? Qui si offrono alla mente due concetti diversi.

Vi era il partito di lasciare le cose come vogliono andare, nella speranza che le compagnie cadano in rovina, e che il Governo possa edificare qualche cosa di meglio sopra le loro rovine.

Vi era l'altro partito di riordinarle, di mettere in migliore assetto queste compagnie, facendo anche qualche sacrificio momentaneo, sacrificio che, ritornando loro la prosperità, ridonderebbe poi a diminuzione della garanzia che il Governo corrisponde.

Sembrerà singolare che io stesso metta sul tappeto fra le altre la questione se convenga lasciar andare

le compagnie alla peggio, e qualcuna di esse in rovina.

Egli è fuor di dubbio che, qualora ci attenissimo a questo partito, le conseguenze ne sarebbero deplorabili pel nostro credito.

Malgrado questo, non ammetto che il Governo sia uno stabilimento di beneficenza; quando il Governo ha mantenuto fedelmente gl'impegni pervenutigli dai Governi precedenti, nello stesso modo che ne ha rispettati i debiti pubblici, quando il Governo lasciò che i privati speculatori liberamente accettassero i patti, che secondo le leggi approvate dal Parlamento, erano offerti alla speculazione, e che ciò non ostante le compagnie non fanno bene i loro affari, io credo che si possa guardare bene in faccia la questione ed esaminare se il danno che ne avrebbe il credito pubblico dal lasciare perire queste compagnie non sarebbe contro-bilanciato dai vantaggi che avrebbe lo Stato, potendo approfittare delle rovine.

C'è un solo caso in cui il Governo può venire in soccorso senz'altro delle compagnie pericolanti, imperocchè il Governo deve esser egoista ne' rapporti finanziari; questo caso si verifica quando, venendo in soccorso delle compagnie, viene in sostanza in soccorso di sè stesso, e quando, facendo del bene alle società, ne ridonda da ciò sotto una forma o sotto un'altra, un bene a sè medesimo. Quando non si verifica questo caso il problema del lasciar perire le compagnie potrebbe esser posto sul tappeto.

Ma sarebbe essa realizzabile questa speranza di alcuni che le imprese esistenti, mancando loro il soccorso del Governo possano esser ridotte ad un mucchio di rovine?

Per alcune è possibile, ma per altre è inutile aspettarselo. Come volete, per esempio, che vada in rovina la compagnia delle Maremmane, per la quale il Governo fa tutte le spese ed ha tutti i rischi, mentre i concessionari hanno nessun carico e nessun rischio? Come volete che la compagnia delle Meridionali vada in rovina, quando ha assicurato un reddito lordo di 29,000 lire al chilometro, e così via discorrendo.

Esse si trascineranno malamente e sempre peggio, ma, quantunque non abbiano abbastanza sangue per vivere e per viver bene, ne hanno sempre di troppo, per effetto degli impegni stipulati dal Governo con esse, per poter morire. Poche soltanto andrebbero veramente in rovina; ma delle rovine non saprebbe trar profitto il Governo; lo metterebbero invece in gravi imbarazzi, poichè a lui sarebbe impossibile assumere egli stesso le linee, e, dovendo cederle ad altre società finitime sopravvivenenti, non otterrebbe di farlo se non a condizioni enormemente gravi. Per conseguenza, oltre allo scapito che deriverebbe al nostro credito dal lasciar perire quella parte delle compagnie che possono correre tale pericolo, vi sarebbe l'inconveniente di trovarci in una condizione peggiore di quella di prima, sia rispetto alle finanze, sia rispetto agli interessi delle popolazioni, perchè durante il periodo in cui si verifiche-

rebbero tali crisi non potrebbe di certo il servizio essere ben condotto, e vi sarebbero tutti gli inconvenienti immaginabili.

Essendo adunque impossibile lasciar le cose come sono, essendo vana la speranza di poter riedificare con profitto sopra rovine, era d'uopo appigliarsi al partito di riordinare le ferrovie, di metterle in miglior assetto, facendo qualche sacrificio momentaneo, ma in modo tale da aver la presunzione, la fondata speranza, che questo sacrificio che ora facciamo, possa essere gradatamente restituito in ragione della ristorata prosperità delle compagnie.

Eccoci così pervenuti all'idea dei gruppi.

Io credo che nessuno potrà tacciarmi di contraddizione (neppure l'onorevole Depretis che ieri si è studiato più volte di farlo) se rompo una lancia in favore dei gruppi, poichè la prima volta in cui fu proclamata in modo pubblico ed ufficiale la convenienza di ordinare le ferrovie italiane in gruppi fu nel 1860, quando io era ministro dei lavori pubblici. Nè quello che avvenne d'allora in poi fece modificare le mie idee; così che quand'io vidi il generale Menabrea ed il Ministero passato entrare decisamente in questa via io me ne rallegrai pel bene che ne doveva risultare al paese.

Quando si parla di ordinamento delle ferrovie in gruppi si sottintendono tre concetti: la costituzione di grandi compagnie, la loro costituzione in modo tale che abbraccino un certo complesso d'interessi omogenei, e in terzo luogo l'ordinamento di questi gruppi in forma tale che sia esclusa la possibilità di un monopolio assoluto, e che sia lasciato libero il campo al principio fecondo e salutare della libera concorrenza.

La discussione, se convengano le grandi o le piccole compagnie, io la credo ormai esaurita. L'esperienza di tutta Europa ha dimostrato che soltanto possono vivere le grandi compagnie. Solo esse sono in grado di fare un buon servizio, ed a buon mercato; solo esse sono in grado d'identificare i loro interessi con quelli di un'intera regione; solo esse sono, nel caso di crisi finanziaria, in grado di trovar danaro, perchè i loro titoli sono conosciuti sui grandi mercati, mentre invece i titoli delle piccole compagnie vi sono ignorati.

In Italia poi v'è una ragione speciale per favorire la costituzione di grandi compagnie. Noi vogliamo pervenire al risultato di emancipare l'industria delle ferrovie dall'ingerenza governativa, e ciò non può ottenersi che per mezzo delle grandi compagnie. Esse sole, quand'anche la loro esistenza sia ancora appoggiata alla garanzia ed alla sovvenzione del Governo, attingono nella loro grandezza, nella certezza del loro avvenire, nel modo in cui sono composte, nei mezzi di cui possono disporre, la possibilità e la volontà di fare tutto ciò che dipende da esse onde pervenire al punto da potersi sottrarre alla tutela del Governo, emancipandosi dai soccorsi dell'erario.

Vediamo ora come possano essere costituiti questi gruppi in Italia. L'onorevole Depretis disse ieri che è impossibile costituire questi gruppi fra noi, impercioc-

chè in Italia manca una capitale, mentre invece la Francia aveva la sua capitale storica di Parigi intorno alla quale andarono ordinandosi i gruppi per opera del Governo imperiale.

Ma se noi in Italia non abbiamo una capitale, abbiamo però un'altra circostanza favorevole, abbiamo la topografia. La topografia addita già, indipendentemente da qualunque considerazione politica, in qual modo debbono essere costituiti i gruppi.

Alcuni si formano dei gruppi un'idea geometrica, dividendo l'Italia in tante figure simmetriche; questa è un'idea di scuola, non è un'idea pratica.

In Italia volendo costituire i gruppi non si poteva fare a meno di tener conto dei fatti esistenti. Quindi è un lavoro di immaginazione quello di dire se l'Italia debba essere costituita in 6, 5, 4 o 2 gruppi: quello che importa per la costituzione delle ferrovie non è il sapere se i gruppi debban essere 6, o 5, o 4, o 3, o 2, gli è bensì che siano mantenuti quei capisaldi, che sono indispensabili per un ordinamento delle ferrovie in gruppi, cioè che vi siano delle grandi compagnie, che queste abbraccino degli interessi omogenei, e che sia aperto l'adito al principio della libera concorrenza.

Se io avessi tempo per estendermi sopra questo argomento, vi potrei dimostrare come si possano immaginare dieci o dodici diverse combinazioni di gruppi in Italia, tutti press'a poco egualmente buone, secondo le quali l'Italia sarebbe divisa in 6, in 4, in 3, in 2 gruppi. In ciascuna di queste combinazioni sarebbero mantenuti i tre fondamenti di cui ho parlato.

A taluno potrà sembrar strana l'idea che se l'Italia possa esser anche divisa in soli due gruppi, e ciò non ostante resti mantenuta la libera concorrenza: eppure anche divisa in soli due gruppi potrebbero restar salvi i principii sopraccennati. Immaginatevi che un gruppo si estenda lungo tutto il versante del Mediterraneo, che un altro gruppo si estenda lungo il versante dell'Adriatico. Che cosa si dovrebbe fare perchè la libera concorrenza non fosse esclusa? Sarebbe necessario far in modo che il gruppo che tiene il versante dell'Adriatico abbia qualche sbocco in alcuna delle città principali e in alcuni dei posti principali che si trovano sul versante del Mediterraneo; così pure bisognerebbe che il gruppo che si trova sul versante del Mediterraneo abbia qualche sbocco in alcuno dei porti principali e in alcuna delle principali città che si trovano sul versante dell'Adriatico. Così ne avverrebbe che da ciascuno dei principali punti, a ciascuno dei principali altri, che con qualunque provenienza d'oltre Alpi verso ciascuno dei nostri porti principali si potrebbe giungervi, percorrendo, sia i domini di un gruppo, sia i domini dell'altro gruppo. E che cosa ne conseguirebbe?

L'effetto immancabile di ciò sarebbe che ciascuna delle due compagnie sarebbe ridotta a dover ribassare le tariffe per la concorrenza che l'una farebbe all'altra.

Io ho detto questo non già per sostenere assolutamente che le ferrovie italiane debbano essere divise in due gruppi: mi limito semplicemente a dire che se l'I-

TORNATA DEL 31 MARZO

talia può anche essere divisa in due gruppi, e non ostante mantenere quei capisaldi di cui ho parlato, a più forte ragione potrà essere divisa in tre, in quattro, in cinque, in sei gruppi.

Resta a vedere se gli accennati principii siano applicati all'ordinamento delle ferrovie qual'è portato dal nostro progetto di legge.

Come sapete, secondo il nostro progetto di legge, le ferrovie italiane sarebbero divise in quattro gruppi.

Fra esse v'ha il gruppo delle romane, che si estende lungo tutto il versante del Tirreno, cioè da Napoli al confine francese, ed abbraccia una massa d'interessi omogenei che si trovano sul versante occidentale degli Appennini. Ma questo gruppo non viene circoscritto entro il versante del Mediterraneo; esso ha uno sbocco ad Ancona, porto dell'Adriatico; poi un altro sbocco nel cuore della media valle del Po, da Parma alla Spezia; poi un terzo sbocco nell'alta valle del Po, da Savona a Torino, precisamente vicino all'ingresso di uno dei passaggi delle Alpi. Onde questo gruppo è perfettamente omogeneo e conforme ai buoni principii.

Vediamo d'altra parte che il gruppo dell'Italia settentrionale, il quale si trova tutto nel territorio omogeneo della valle del Po cioè sul versante dell'Adriatico, ha uno sbocco a Genova, porto principalissimo del Mediterraneo.

In continuazione al gruppo dell'Italia settentrionale si estende il gruppo delle ferrovie meridionali lungo il versante dell'Adriatico: questo gruppo però ha uno sbocco a Napoli, altro principalissimo porto del Mediterraneo.

Così pure noi vediamo che la rete di Calabria si estende lungo il Jonio, ma mediante i provvedimenti della presente legge, e mediante l'anticipazione della costruzione della ferrovia da Contursi a Potenza, questa rete avrà uno sbocco in uno dei principalissimi porti del Mediterraneo, cioè in Napoli.

Per conseguenza io non dico che l'attuale ordinamento sia per me un ideale perfetto, e, secondo il mio modo di vedere, il migliore possibile. Forse se io avessi preso parte al suo inizio, ci sarebbero state delle differenze; ma, riflettendo coscienziosamente sull'argomento, ho trovato che le varianti che, a parer mio, si potrebbero ora introdurre, non sarebbero di tanta importanza da indurre il Governo a mandar a monte ciò che era già stabilito nello scopo di riordinare le cose in un altro modo. Conchiudo col dire che l'ordinamento delle ferrovie in quattro gruppi, quale è fissato dal progetto di legge, si può pienamente accettare perchè è conforme ai buoni principii.

Mi si dirà: va benissimo che l'ordinamento non sia mal fatto, per altro voi parlate del principio della libera concorrenza, eppure questa libera concorrenza è esclusa almeno entro i confini di ciascun gruppo.

Io osservo che l'industria delle ferrovie non deve essere giudicata colla stregua di tutte le piccole industrie, e, attese le condizioni sue speciali, non si può spingere il principio della libera concorrenza fino all'estremo li-

mite, tanto più in Italia dove le ferrovie vivono delle garanzie, cosicchè lo spingere troppo oltre la libera concorrenza, finirebbe per risolversi in un soverchio aggravio dell'erario.

Se non che mi permetto di farvi notare che non abbiamo trascurato nemmeno questo punto nel presente progetto di legge. Voi vedrete che in tutti i contratti stipulati vi ha una clausola per la quale è fatto obbligo alle grandi compagnie di esercitare a prezzo di costo le diramazioni.

Or bene, questa sola clausola importantissima, secondo me, dovrebbe bastare, o signori, per indurvi ad accettare il presente progetto di legge.

Quale era la difficoltà che incontravano le piccole compagnie per costituirsi? Era la prospettiva delle spese d'esercizio. L'esercizio si fa a condizioni così onerose per le piccole compagnie che per esse la speculazione diventa impossibile. Quando invece le piccole compagnie sanno che possono già calcolare quanto costerà il loro esercizio, e sono dispensate dal provvedere ad un capitale corrispondente a quello che rappresenterebbe la spesa d'esercizio, vien resa possibile la loro formazione. Mi fa perciò molto meraviglia il sentire da alcuni accusare questo progetto di legge come quello che consacra un monopolio, mentre noi non abbiamo fatto altro invece che toglierlo sotto tutti gli aspetti dalle concessioni esistenti.

Ma per poter ottenere il pieno ordinamento delle ferrovie italiane non bastava dividere razionalmente queste ferrovie in gruppi, era necessario risolvere anche l'importantissima questione delle garanzie.

Riguardo alle garanzie io ho veduto come alcuni trattati di economia politica, e Riviste mettano in campo il quesito se sia meglio la garanzia dell'introito netto, ovvero la garanzia dell'introito lordo, ovvero finalmente la garanzia combinata con una sovvenzione.

Quando io leggo siffatte discussioni, mi rammento certi avvisi che si trovano nella quarta pagina de' giornali, dove è annunciato al pubblico un rimedio unico per tutte le malattie e per tutti gl'individui; secondo me, quello che importa di sapere non è già se sia preferibile in modo assoluto questa o quest'altra forma di garanzia, ma se la forma di garanzia che si adotta sia consentanea ed adatta alle condizioni speciali del territorio assegnato a ciascun gruppo o sistema di ferrovie.

A questo riguardo, mi sembra che l'onorevole Fionzi, mi abbia tacciato di contraddizione vedendo che noi abbiamo levata dalle ferrovie meridionali la garanzia dell'introito lordo, e l'abbiamo applicata noi stessi ad altre linee. Se non che noi non abbiamo tolto il sistema della garanzia di un introito lordo alle meridionali perchè questo sistema andasse male in se stesso, lo abbiamo tolto per l'enorme sproporzione che vi era fra il prodotto reale ed il reddito garantito, il quale era così elevato che era tolta ogni speranza alle compagnie di poterlo raggiungere, e non essendovi questa speranza la loro speculazione non doveva consistere in null'altro che nel fare il peggior servizio possibile.

Per conseguenza non vi è contraddizione. Se esaminate i singoli contratti a cui si riferisce il presente progetto di legge, vedrete che noi applichiamo diverse forme di garanzie, e non ci teniamo molto alla forma, poichè questo sarebbe un concetto assolutamente dottrinale; l'importante è di giudicare se abbiamo sbagliato nell'applicare a ciascun contratto che abbraccia una certa zona di territorio, quella forma di garanzia che si adattava alla condizione di esso territorio.

Un'altra osservazione ripetuta da diversi oratori è quella dell'onorevole Cocco, il quale anzi voleva che il ministro delle finanze fosse presente onde egli potesse rispondere, ed io che appunto era presente al di lui discorso mi prendo la libertà di rispondere in vece del mio collega delle finanze.

L'onorevole Cocco diceva: come va che mentre attualmente le condizioni finanziarie dello Stato sono poco floride voi venite innanzi con un progetto di legge che aumenta i carichi dello Stato?

Risponderò con un esempio: se alcuno, cui toccasse prendere l'amministrazione di un patrimonio, trovasse una casa già eretta sino al quarto piano, ma non danaro in cassa per compirla, farebbe egli opera da buon amministratore lasciando la casa nello stato in cui si trova, invece di cercare un capitale a qualunque costo, nell'intento di fare il tetto alla casa, affinchè acquisti un valore la massa di calce, di mattoni e di sabbia che forma i quattro piani scoperti, e quindi inservibili? Ora la nostra condizione è tale; forse abbiamo alquanto percorso i tempi per voler edificare fino al quarto piano, facendo un po' leggermente il conto di cassa, in altre parole, per voler assumere grandiosi impegni, ma siamo giunti al punto che, per dar valore a quello che si è fatto, è d'uopo fare un passo in avanti.

Con queste considerazioni pongo fine alla parte generale del mio discorso, per indi ribattere le particolari obiezioni fatte dai vari oratori che si sono succeduti. Ma prima di ciò fare domando alla Camera il permesso di riposarmi alquanto. (*Bravo! bravo!*)

(*L'oratore riposa.*)

**PROGETTO DI LEGGE SULLE INCOMPATIBILITÀ
PARLAMENTARI.**

LANZA, ministro per l'interno. Ho l'onore di presentare un progetto di legge sulle incompatibilità parlamentari. (*Segni di approvazione*)

PRESIDENTE. La Camera dà atto all'onorevole ministro dell'interno della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà stampato e distribuito.

LA PORTA. Domando l'urgenza di questo progetto di legge.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizioni sarà dichiarato d'urgenza.

(È dichiarato d'urgenza).

**SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE SUL RIORDINAMENTO
DELLE STRADE FERRATE.**

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha la parola per continuare il suo discorso.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Veniamo ora alla vendita delle ferrovie dello Stato.

L'onorevole Depretis ha ieri messo innanzi l'argomento che le ferrovie dello Stato costarono 245 milioni, e che noi le alieniamo solo per il prezzo che tutti conoscono. Ma il valore di una cosa si valuta forse da ciò che è costata, o da ciò che rende? Era impossibile che gli acquirenti potessero dare un altro prezzo, se non quello corrispondente a ciò che la cosa rende.

L'impiego che hanno ottenuto gli acquirenti è stato del 7 per cento, come risulta dai documenti che avete sotto gli occhi; anzi è qualche cosa meno del 7 per cento, ma abbondiamo, e diciamo che fu del 7 per cento. Or bene, quest'impiego che abbiamo concesso agli acquirenti è desso forse esagerato? Io vedo che negli altri paesi d'Europa l'impiego del danaro in valori industriali si fa sempre a migliori patti di quello che in rendita pubblica: cosicchè voi vedete come in Inghilterra, dove s'impiega il danaro in rendita pubblica presso a poco al 3 per cento, e in Francia al 4 1/2 per cento, sia impossibile che un capitale si getti in un'impresa industriale a meno del 5 o del 6 per cento. Or bene guardate a qual tasso s'impiega il danaro nella nostra rendita pubblica, ed in qual modo lo hanno fatto gli acquirenti delle ferrovie dello Stato.

Su questo punto l'onorevole Cadolini soggiungeva: ma bisogna tener conto che le ferrovie sono uno stabile, e che gli stabili hanno un valore particolare che si sottrae alle fluttuazioni che sogliono cogliere gli altri valori industriali e le carte pubbliche.

Ma io domando all'onorevole Cadolini, qual impiego si può ottenere oggi in Italia nell'acquisto di stabili? Io non parlo dell'acquisto di beni demaniali, e nemmeno di stabili nelle provincie lontane dai grandi centri del commercio e dell'industria, o dalle vie di comunicazione, io parlo dei fondi che si trovano qui nel centro della valle del Po, se vuole, nella nostra comune Lombardia. Or bene oggigiorno si può ottenere facilmente un impiego in beni stabili al 5 1/2, al 6 per cento laddove or sono pochi anni non si poteva conseguire più del 3 1/2 o del 3 per cento. Come dunque vorrebbe egli pretendere che l'acquisto delle ferrovie possa esser fatto con un capitale che corrisponda ad un impiego minore del 7 per cento?

CADOLINI. Non sono soggette alla grandine.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Sono soggette ad altri inconvenienti. Non sono soggette alla grandine, ma per ciò che riguarda le ferrovie vi è la redimibilità e la caducità che gli stabili non hanno.

Si dirà: adagio con questo 7 per cento; è vero che il capitale di 200,000,000 corrisponderebbe circa al 7 per

TORNATA DEL 31 MARZO

cento, ma voi perdetevi, come osservava l'onorevole Depretis, gli interessi gradualmente per tutto il tempo che corre prima che sia effettuato l'intero pagamento.

È vero; ma d'altra parte la compagnia fa dei corrispondenti sacrifici. Ne avete la nota a pagina 308 della relazione.

Da qualcuno è stato detto che dovevansi condonare parecchie di queste spese ed ottenere una somma maggiore. Ma io prego la Camera di osservare che tutte o quasi tutte le opere e prestazioni pattuite sono assolutamente indispensabili e tali da non potersi più a lungo differire.

Basta leggerne l'elenco:

« Stazione di Torino, lire 1,000,000;

« Valori di terreni permutati col municipio, lire 368,251;

« Officine ed accessori, lire 2,000,000;

« Tettoie a Novara, Casale e Novi, lire 189,000... »

Fin dal 1860, io mi ricordo benissimo che era tutti i giorni assediato perchè si facessero queste tettoie. E il desiderio era legittimo e ragionevole perchè a Novara vi è un crocicchio di cinque ferrovie, e quando piove passeggeri e merci non possono ripararsi; anzi fa meraviglia che si sia tanto aspettato a farla. Lo stesso si dica di Novi dove parimenti vi è un crocicchio di due linee.

Poi la compagnia deve corrispondere tre milioni per il porto di Genova.

Certamente questo porto assume un'importanza tutti i giorni maggiore, ed ha la prospettiva di un tale sviluppo di commercio che non si può più deferire la estensione di opere già strettamente richieste dai bisogni esistenti.

Lo stesso avviene per la stazione delle merci in Genova, per cui la compagnia è tenuta corrispondere due milioni, e per altre spese che non occorre qui enumerare: tutte erano necessarie, e, se non ora, lo Stato avrebbe pur dovuto compierle in epoca assai prossima.

Aggiungasi l'aumento indispensabile di materiale a cui dovrà assoggettarsi la compagnia, calcolato a due milioni e mezzo; la perdita sui trasporti per conto dello Stato, ritenuta in lire 400,000 all'anno; la perdita nell'esercizio passivo di alcune linee; la costruzione dei tronchi Camerlata-Como ed Arona-Sesto Calende. Si ha insomma 21 milioni e mezzo di spese addossate alla compagnia.

Dunque rimane sempre che la compagnia acquirente ha ottenuto l'impiego del suo capitale ad un tasso non maggiore del 7 per cento calcolato sopra le entrate attuali.

Ma qui l'onorevole Depretis osserva che il Ministero attuale (si sa bene che la vendita delle ferrovie dello Stato l'aveva stipulata il Ministero precedente), ha peggiorato il contratto; che noi ci siamo lasciati intimidire dalla minaccia che ci ha fatto la compagnia di volersi ritirare.

Noi non ci siamo menomamente lasciati intimidire, noi non abbiamo mai ammesso che la compagnia avesse

quel diritto; ma ci siamo preoccupati di una circostanza, cioè che se la compagnia moveva una lite al Governo tendente a sottrarsi allo adempimento del contratto, ciò avrebbe portato, oltre gl'indugi di una lite, l'effetto che saremmo rimasti vincolati e non avremmo avuta la possibilità e il diritto di offrire le ferrovie in vendita ad altri.

Ora domando io se noi avessimo creduto necessario di vendere le ferrovie dello Stato, e lo domando in particolar modo all'onorevole Depretis che è uomo pratico, che cosa si sarebbe potuto ottenere da altri dopo che era già stata combinata una vendita, invece di mantenere la quale l'acquirente aveva creduto bene ritirarsi dal contratto? Quale credito avrebbe avuto l'affare tanto più che l'acquirente è una delle primarie case d'Europa? Noi non avremmo potuto ottenere un prezzo eguale, poichè la circostanza di essersi il primo contraente ritirato dal contratto sarebbe fatta valere dagli altri aspiranti all'acquisto, ed era ben poco probabile che noi riuscissimo a raggiungere il nostro scopo finanziario.

Noi abbiamo preferito di attenerci ad altro partito.

Noi conosciamo qual fosse la causa delle esitazioni della compagnia lombarda; la causa delle esitazioni era la seguente.

Essa doveva emettere i nuovi valori della impresa nuovamente costituita dell'Italia settentrionale, e li doveva emettere in un momento in cui tutta Europa era preoccupata dell'avvenimento del trasporto della capitale del regno d'Italia, avvenimento le cui conseguenze non si potevano ben calcolare da lontano. Gli acquirenti andavano dicendo che se l'affare fosse stato lanciato, come si suol dire, prima del trasporto della capitale, questo avvenimento avrebbe avuto pochissima influenza, ma che lo emettere sul mercato i nuovi titoli nel momento appunto in cui si verificava un fatto di cui non si potevano ben calcolare gli effetti sul movimento delle linee che circondano Torino, e ciò senza trovar modo di assicurare la speculazione, sarebbe stata cosa impossibile. A questo si aggiungevano delle insinuazioni poco benevole di alcuni giornali, i quali, non so per qual ragione, dipingevano con tetri colori la condizione delle ferrovie dello Stato, dicendole in deperimento, sprovviste del materiale e cose simili.

Che cosa ci dicevano gli acquirenti? Noi non domandiamo veri sacrifici; noi vogliamo solo esser posti in condizione di poter dire e affermare a coloro a cui offriremo i nuovi titoli che intendiamo emettere: voi potete essere assicurati che quell'impiego del danaro che si otteneva dalle ferrovie dello Stato quando abbiamo concluso il contratto l'abbiamo ancora; le basi del contratto non sono punto peggiorate.

Egli è per questo che la compagnia ci domandò che le fosse garantito presso a poco lo stesso introito lordo che per l'addietro si ricavava dalle ferrovie dello Stato, dico presso a poco perchè si è portata la somma alla cifra rotonda più prossima.

Ma ciò non bastava: dopo di aver verificato che realmente il Governo aveva le sue ferrovie in uno stato di

mantenimento, di conservazione e di approvvigionamento ben diverso da quello con cui lo si dipingeva da certi giornali, la compagnia ci domandò che fosse constatato da un articolo del contratto ciò che agli occhi degli acquirenti risultava come una verità, in corrispettivo di queste concessioni la compagnia ci avrebbe dato dei compensi, dei vantaggi positivi.

Ecco in che consiste quel miracolo di cui parlava l'onorevole Depretis. Egli ci diceva: voi pretendete di aver migliorato il contratto primitivo. Ora come avviene che la compagnia non abbia voluto neppur mantenere il contratto originario? Piuttosto che migliorarlo, alla società avrebbe dovuto convenire di mantenere integralmente il contratto.

Or bene il miracolo cui accenna l'onorevole Depretis succede spesso nelle transazioni private, dove non è sempre necessario che, onde uno dei contraenti faccia un buon contratto, l'altro l'abbia a fare cattivo. Ciascuno dei contraenti dal suo punto di vista può fare un buon contratto.

È indubitabile che noi, mediante la transazione abbiamo reso agli acquirenti un grande servizio, ponendoli in misura di poter emettere in buone condizioni i nuovi titoli, servizio che del resto si risolve in nessuno od in un ben piccolo sacrificio per noi. D'altra parte abbiamo potuto ottenere in corrispettivo dalla società vantaggi positivi e rilevanti.

Esaminiamo la transazione da noi conclusa incominciando dalla clausola più importante di essa, la garanzia di un introito lordo delle ferrovie presso a poco pari a quello che avevano al momento della stipulazione del contratto. Egli è fuori di dubbio (né io ho bisogno di dilungarmi a dimostrarlo) che non v'è pericolo di vedere scemato l'introito che lo Stato percepiva dalle sue ferrovie. Per quanto l'amministrazione governativa delle ferrovie sia proceduta assai bene, è cosa abbastanza accertata che le imprese private si trovano sempre in grado di ricavare ben più dalle loro ferrovie non essendo inceppate come la pubblica amministrazione dalla burograzia e dai vincoli dei bilanci che prescrivono formalità dalle quali non si può prescindere.

In quanto al trasporto della capitale non solamente noi desideriamo, ma abbiamo la più fondata convinzione che l'attività industriale, che è sviluppata in questa città, farà sì che essa abbia a subire ben poco detrimento. Che se anche per un tempo, che noi speriamo e riteniamo brevissimo, qualche detrimento si verificasse, bisogna non dimenticare che la rete delle ferrovie dello Stato abbraccia un territorio popolato da quattro milioni e mezzo di abitanti, che in conclusione la popolazione di Torino è di 200,000 anime, e che se anche decresse momentaneamente di qualche migliaia di abitanti, questo non diminuirebbe molto l'introito delle ferrovie, anche senza tener conto dell'aumento naturale della popolazione e della crescente diffusione della prosperità nel complesso dei territori su cui si estendono quelle ferrovie.

Inoltre non bisogna dimenticare che anche il canale

Cavour è destinato ad accrescere di molto la prosperità dell'importante zona di paese che è solcata da queste ferrovie, che noi abbiamo in prospettiva non lontana l'apririmento del passaggio delle Alpi al Moncenisio, e che la compagnia conta tanto sull'aumento degli introiti delle linee, che essa stessa si è obbligata di elargire dieci milioni perchè si apra alla locomotiva un passaggio attraverso le Alpi Elvetiche.

Se non che ci si soggiunge: questo contratto ha una doppia garanzia, l'una di 28 milioni di reddito lordo, l'altra del 5 1/5 per cento sul capitale d'acquisto dei 200 milioni.

Questa sembra quasi una contraddizione, a primo aspetto inconcepibile: ma ciò si spiega facilmente agli occhi degli uomini d'affari.

Che vuol dire la garanzia del 5 1/5 per 100 sopra i 200 milioni? Non vuol dir altro se non l'unificazione dei titoli che si emetteranno con quelli già esistenti della società lombarda che hanno appunto una garanzia del 5 1/5 per cento. Evidentemente la garanzia del 5 1/5 per cento non può avere che un significato nominale, poichè, se gli acquirenti avessero il timore che l'operazione potesse rendere nulla più che il 5 1/5 per cento, mai più l'avrebbero contrattata.

Gli acquirenti fanno la speculazione non solo per ottenere il 5 1/5 e neppure il 7 per 100, come risulta dal prezzo d'acquisto, ma per ottenere un vantaggio molto maggiore. Dipenderà dalla attività della compagnia che l'affare diventi ben altrimenti migliore; a ciò basta che spieghi quel medesimo grado di attività che ha portato nel gruppo delle ferrovie lombarde.

Avrete notato tra i vantaggi da noi concessi alla Compagnia, che noi l'abbiamo liberata dall'obbligo di costruire una doppia rotaia sulla ferrovia da Milano a Torino per 20 chilometri. Vi sarà facile di scorgere che questa concessione è di poco momento; imperocchè una clausola del contratto stabilisce che quando le ferrovie cedute abbiano raggiunto l'introito di 35 mila lire per chilometro, la Compagnia sarà obbligata di mettere la doppia rotaia. Ora sapete voi qual sia l'introito attuale delle ferrovie cedute? Raggiunge già 63,500 lire.

Dunque siamo assai prossimi all'epoca in cui la Compagnia sarà obbligata a costruire il doppio binario non solo sopra 20 chilometri, bensì sopra tutta l'estensione delle linee.

Vediamo ora quali sieno i vantaggi che noi abbiamo conseguito in corrispettivo. Ottenemmo un risparmio sul servizio postale che si può valutare, dietro accurati studi fatti dall'Amministrazione delle poste, a non meno di annue 800,000 lire; imperciocchè, secondo il contratto primitivo, era accordato ai vagoni postali un peso non maggiore di 4000 chilogrammi, ed invece ora noi abbiamo tolto questa clausola con vantaggio dello Stato, perchè i nostri vagoni postali pesano 6500 chilogrammi. Secondo il primitivo contratto adunque il Governo avrebbe dovuto pagare la tariffa di trasporto sopra 2500 chilogrammi per ogni viaggio di vagone po-

stale, onde sarebbe risultato al Governo un aggravio di 800,000 lire.

Si dirà: ma voi potevate cambiare questi, così detti, uffici ambulanti postali e sostituirvene dei più leggeri.

Ma io rispondo prima di tutto che non è poi un'operazione tanto semplice il cambiare tutti questi veicoli e d'altronde le necessità del servizio postale sono tali che sarebbe quasi impossibile di renderli senza altro inconveniente più leggeri. Questi nostri ambulanti sono né più né meno del peso dei vagoni che si usano in tutto il resto d'Europa. Se noi faremo dei vagoni più leggeri, saremo costretti anche a spendere molto più in manutenzione perchè saranno soggetti a deterioramento maggiore.

Inoltre la compagnia si è assunto l'obbligo di esercitare al 50 per cento la linea da Monza a Calolzio. Mi si dirà: ma questo onere per la compagnia sarà molto lieve, se pure sarà un onere, inquantochè questa linea attraversa un territorio molto popoloso che potrà dare degli introiti rilevanti.

Al che mi basterà rispondere che già da due o tre anni alcuni uomini d'affari molto seri tentarono promuovere questa ferrovia ed han bussato alle porte della compagnia lombarda per poter ottenere che questa ne assuma l'esercizio al 50 per cento, ma ne ebbero sempre un reciso rifiuto, e questo rifiuto fece sì che non si poté mai raccogliere l'intero capitale. Ora questo obbligo che assume la compagnia vuol dire la costituzione definitiva della piccola impresa Monza-Calolzio e la certezza che la linea sarà eseguita.

Così pure la compagnia ha assunto l'obbligo di esercitare la linea da Ivrea ad Aosta al 50 per cento. Questo sì che è un onere assai grave alla compagnia, imperciocchè la ferrovia d'Aosta costerà molto per le spese di esercizio, trattandosi di paese montuoso, e non potrà dare grandi introiti. Tale condizione vuol dire non solo un aggravio sensibile, per la compagnia, ma vuol dire eziandio la possibilità che la linea d'Aosta si eseguisca.

Voi sapete, signori, che la linea d'Aosta, indipendentemente dagli interessi economici, è da alte ragioni politiche efficacemente consigliata. Ora io credo che questa clausola appunto dell'onere imposto alla compagnia di esercitarla al 50 per cento, implica, come ho già detto, la quasi certezza dell'esecuzione della linea, purchè le provincie, i corpi morali interessati, ed anche il Governo per qualche cosa vi contribuiscano.

Finalmente la compagnia si è assunto l'obbligo di dare dieci milioni per il traforo delle Alpi Elvetiche.

Si dirà: ma di questo traforo delle Alpi fruirà essa medesima.

Io non vado a cercar altro, dico soltanto che se tutte le compagnie che vi hanno interesse come la compagnia acquirente, contribuissero in corrispondente proporzione, io non avrei bisogno di venire alla Camera nella prossima Sessione, se sarò ancora al mio posto, per proporre un progetto di legge sul traforo delle Alpi Elvetiche, imperciocchè non vi sarebbe bisogno che lo

Stato italiano contribuisse per un sol centesimo, e quell'importante comunicazione così necessaria per gli interessi di tutto il regno, sarebbe eseguita senza sussidi dell'erario italiano.

Ora domando io se questo non è un vantaggio rilevante. Per tutte queste ragioni, quantunque io sappia che oratori valentissimi verranno a sostenere il contrario, io mantengo e manterrò ciò che ho già detto, che il contratto di vendita delle ferrovie dello Stato è il migliore possibile nelle circostanze presenti, e soggiungerò per di più, senza tema di seria confutazione, che l'abbiamo anche migliorato.

Veniamo ora al contratto di fusione.

Io non mi dilungherò molto su quest'argomento, prima di tutto perchè so che due valentissimi oratori devono occuparsene in modo speciale, ed io mi riservo di rispondere dopo i loro discorsi, poi perchè è desiderio anche del mio amico e collega, il ministro Sella, di prendere la parola su questo argomento. Come sapete, egli non vi è interessato solamente come ministro delle finanze, ma anche personalmente, perchè fu relatore d'una Commissione istituita dal ministro Menabrea per esaminare appunto tutte le questioni che si riferiscono alla fusione delle ferrovie romane colle toscane. Dunque io credo utile di lasciare la parola a lui, non solamente perchè si tratta di una questione la quale ha grandissima attinenza colle finanze dello Stato, ma anche perchè egli è certo che nessuno più di lui ha avuto campo di approfondire tutti gli aspetti della questione come risulta dal bellissimo rapporto che è il frutto di molti mesi di accurate e coscienziose indagini.

Io mi permetto soltanto di ripetere quello che ho già detto poc'anzi, che, cioè, qui vi è un'alta ragione politica, un'alta ragione di credito pubblico, ed anche una alta ragione di convenienza finanziaria che ci deve indurre a sostenere la compagnia delle romane onde evitare il pericolo di un lucro cessante e di un danno emergente, che nascerebbe se alle linee toscane che si sostengono con garanzie governative o che rappresentano in sostanza un capitale erariale, venissero troncate le congiunzioni naturali, a Civitavecchia ed a Orte, colla rete romana. Se i lavori delle linee romane rimanessero interrotti sul territorio pontificio la centrale toscana facendo capo morto ad Orte e la maremmana facendo capo morto in mezzo alla maremma, diverrebbero un capitale infruttifero e sprecato. Questa fusione è una necessità, perchè noi con essa veniamo a rendere più facile l'esecuzione di parecchie linee complementarie e diamo un migliore assetto a tutte le ferrovie che si rannodano intorno alle ferrovie romane. D'altronde vi è anche il vantaggio che il Governo sarà assolto dall'onere di continuare a sue spese la ferrovia ligure.

Si fecero degli appunti sulla legge d'appalto della ferrovia ligure che l'esperienza dimostrò infondati, imperocchè risulta ora chiaramente che a parità di difficoltà, nessuna ferrovia è stata costruita più a buon mercato in Italia; ma quello che l'esperienza non dimostrò in-

fondati sono i grandi fastidi che reca al Governo la ferrovia ligure, i quali vengono a tradursi in lentezze nei lavori che non si verificherebbero qualora la direzione e la responsabilità ne fosse affidata ad una compagnia privata. Per conseguenza anche sotto questo aspetto lo sbarazzarsi dalla spesa immediata e dalla direzione della ferrovia ligure, mediante la fusione, è un vantaggio molto sensibile.

Un altro vantaggio della fusione poi è quello del far cessare tutte queste amministrazioni speciali toscane per fonderle insieme, dell'unificare le tariffe, del permettere al Governo di esercitare quel salutare controllo che naturalmente ha il diritto di esercitare ogni volta che esso interviene con sussidi molto rilevanti, ma che ora gli è reso difficile dai capitoli vigenti. Ed inoltre c'è la circostanza che noi porremo queste compagnie in grado di poter assicurare la costruzione di alcuni tronchi importantissimi per l'Italia, e, tra gli altri, quello da Parma alla Spezia.

Sicuramente che per ottenere tutto questo noi ci sottoponiamo ad oneri che non sono di poco momento.

La Commissione della Camera li valuta questi maggiori oneri a lire 2,888,600. Mentre, secondo l'onorevole Bonghi, questi oneri salirebbero a lire 7,467,524.

La differenza nasce da ciò che l'onorevole Bonghi computa negli oneri che riguardano la fusione quelli riguardanti anche la linea Bologna-Ancona, la quale si stralcia dalla fusione e si annette invece alle ferrovie meridionali.

Quest'inesattezza dell'onorevole Bonghi produce una differenza molto rilevante. (*Interruzione*)

Sarà forse che io non abbia capito, ma dalle note che ho preso durante il suo discorso mi risulta che c'è un equivoco, il quale porta una differenza di alcuni milioni sulla valutazione degli oneri maggiori derivanti dal contratto di fusione.

Senonchè l'onorevole Bonghi e l'onorevole Depretis, dopo di aver messo in rilievo la situazione delle ferrovie romane e mostrato a quali aggravii, secondo essi ingiustificabili, il Governo si sobbarca, conchiusero che tutto quello che fa non basta però ancora a dare la vita alla fusione.

Certamente, se il mantenere in vita questi gruppi di ferrovie dipendesse unicamente dagli oneri che assume il Governo, allora la tesi sarebbe sino ad un certo punto incontestabile, ma essi non tengono conto abbastanza dell'aumento, che deve venire negli introiti delle ferrovie dalla fusione, dal compimento delle linee e da quella crescente prosperità naturale sulla quale noi calcoliamo in Italia, e senza di cui quasi tutte le operazioni che intraprendiamo sarebbero sbagliate.

L'aumento degli introiti di queste ferrovie anderà crescendo senza alcun dubbio a poco a poco, man mano che si compieranno le costruzioni, e questo aumento venendo incontro ai sacrifici che fa il Governo, ne risulterà che la combinazione della fusione potrà sottrarsi all'eventualità di crisi, potrà mantenersi e consolidarsi.

Vengo ora alle ferrovie meridionali.

Nell'udire parecchi oratori, rispetto alle ferrovie da costruirsi nel Napoletano, sembrerebbe quasi che ci trovassimo a caso vergine, e si mette a fronte il nostro contratto ad un ideale qualunque che si volesse immaginare per compiere le ferrovie medesime; ma si dimentica che noi ci troviamo a fronte di diritti acquisiti da una compagnia per contratti anteriori.

Un rimpovero che ci venne fatto è quello di aver promosso l'interesse della compagnia delle ferrovie meridionali.

A ciò noi rispondiamo, che prima d'ogni cosa dovevamo preoccuparci, e ci siamo infatti preoccupati, dell'interesse dello Stato; ma se ciò facendosi da noi, la compagnia delle meridionali viene a fruirne, tanto meglio per lei.

L'onorevole Bonghi, a proposito delle ferrovie meridionali, ha fatta un'osservazione presso a poco simile a quella dell'onorevole Depretis intorno alle ferrovie lombarde.

Egli è partito dal principio che quando si fa un contratto, pel quale uno ha un vantaggio, l'altro ci debba perdere necessariamente. Ciò avverrebbe, se le basi del contratto non subissero cambiamento, ma quando si modificano le basi d'un contratto, come nel caso nostro, si raggiunge ciò che generalmente si ottiene nelle buone transazioni private, si ottiene, cioè, che il vantaggio dell'uno non abbia per conseguenza il danno dell'altro, ma che entrambi ci guadagnino, ciascuno dal proprio punto di vista.

Gli avversari della compagnia delle ferrovie meridionali sogliono dimenticare un fatto che essi possono, ma che il Governo non deve dimenticare, dimenticano cioè che siamo vincolati verso questa compagnia con garanzie del valore di 30 annui milioni circa.

Così stando le cose, tutto quello che possiamo fare perchè la posizione di questa compagnia sia migliorata ci porge probabilità di vedere diminuite le passività che abbiamo assunto verso la medesima. Ma se, come vorrebbero alcuni, volessimo trattar male questa compagnia, il danno che ella proverebbe ricadrebbe sopra di noi. Non si tratta qui di simpatia o d'antipatia, si tratta d'un dovere del Governo.

Dato, cosa molto contestabile, che il Governo trovi altre compagnie, alle quali possa concedere l'esecuzione di nuove linee buone, è obbligo suo di propendere verso una compagnia verso la quale si è già vincolato, e in confronto della quale i vantaggi derivanti dalle migliori linee che le concedesse, andrebbero a scarico delle passività a cui il Governo si è assoggettato per legge. Del resto, ha questa compagnia demeritato tanto?

Nel 1862 abbiamo con questa compagnia stipulato un contratto col quale essa si obbligava di raggiungere Brindisi al 1° gennaio 1865, e così di costruire 562 chilometri di ferrovia. Or bene, siamo nel marzo 1865, ed è già un mese che la locomotiva corre da Ancona a Brindisi, e la ferrovia potrebbe essere aperta quandochessia; lo sarà, credo, fra quindici giorni al più.

TORNATA DEL 31 MARZO

Intanto a questo riguardo v'è da notare un fatto, ed è che la compagnia delle ferrovie meridionali ha già aperto, si può ormai dire, la linea Ancona-Brindisi, ma non ha ancora percepito un solo centesimo dallo Stato. Essa certamente ha dei crediti verso lo Stato, ma dallo Stato nulla ha finora percepito.

DI SAN DONATO. Questo verrà.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Verrà, ma intanto non ha ancora toccato un centesimo. Certo alla compagnia delle meridionali incumbava l'obbligo di fare due traversate degli Appennini, l'una nella direzione di Avezzano e Popoli, l'altra nella direzione di Conza.

In quanto alla linea da Avezzano a Popoli, siccome lo Stato doveva pagare il più delle 250,000 lire che avrebbe potuto costare, e siccome questo di più era evidentemente molto rilevante, così tutti i Ministeri che si sono succeduti vi hanno pensato sopra due volte prima di sobbarcarsi al grave onere di dover dare il di più alla compagnia per l'indicata linea da Avezzano a Popoli.

Riguardo alla ferrovia di Conza, posso fare una dichiarazione ed è che, quando venni al Ministero or sono sei mesi circa, trovai che gli studi non erano ancora approvati.

Se vi sia motivo di accagionare di questo il Governo, questo dipenderà dalla vostra deliberazione; se voi approvando il progetto di legge, riconoscerete che l'abbandono del traforo di Conza colla sostituzione di un altro sviluppo di linee maggiore è preferibile, voi dovrete essere riconoscenti al Ministero che ha sospesa l'approvazione di quegli studi, poichè altrimenti la cosa sarebbe divenuta irrimediabile; ovvero voi rigetterete questo progetto di legge, allora certo potrete rimproverare il Governo se non aveva ancora approvato gli studi della linea di Conza sin dalla fine dell'anno scorso.

Ad ogni modo non si potrà mai fare appunto alla compagnia per con avere ultimato le linee di Conza e di Popoli, perchè una compagnia non può certamente essere tenuta ad eseguire una linea i di cui progetti non sono ancora stati approvati.

Un'ultima osservazione sulla compagnia delle meridionali. Nei primordii di questa società vi furono cose poco normali dal punto di vista della buona organizzazione di un'impresa di questa fatta, che io stesso quanto ogni altro lamento; ma adesso se guardo al presente e non al passato, su cui recherebbe vantaggio a nessuno l'intrattenersi, vedo una compagnia alla cui testa c'è un uomo che stimo e conosco da molti anni, e che è molto benemerito del paese. Io me ne appello a tutti i deputati specialmente delle antiche provincie; il solo nome del commendatore Bona è una garanzia che la direzione di questa società delle ferrovie meridionali camminerà di bene in meglio; io vedo di più una parte dell'eccellente personale che era al servizio delle ferrovie dello Stato, e devo vederlo pur troppo perchè ne provo la mancanza, passato alle ferrovie meridionali, il

che è un'altra garanzia che i lavori saranno condotti a dovere, e l'esercizio si farà bene come sempre si è fatto bene per le ferrovie dello Stato.

D'altronde poi, se vi sono dei vantaggi per la compagnia, questi d'ora in avanti andranno tutti a favore degli azionisti, poichè adesso si è abbandonato quel sistema con cui essa esordì, ed io deploro il fatto, di accordare cioè dei grandi accolti ad alcuni costruttori. Al presente, come voi potete vedere negli annunci sui giornali, i nuovi accolti che si fanno per la costruzione delle ferrovie della società, tanto per le linee del mezzogiorno, come per quelle che essa ha in Lombardia, si fanno nei modi consueti, cioè per cottimi parziali. Per conseguenza, ripeto, se vi saranno dei vantaggi, questi andranno a favore degli azionisti, i quali sono sparsi in tutto il paese, e non più a favore di qualche individuo.

Ma esaminiamo ora questi grandi vantaggi che noi diamo alla società delle ferrovie meridionali! Noi le diamo, di più di quello che aveva, 500 lire per chilometro. Su questo punto l'onorevole Depretis ci lanciò ieri un frizzo, e disse: il Governo fu molto liberale; aveva concesso mille lire, e la Commissione poté ottenere un ribasso di 500 lire; proceda più oltre, continuava l'onorevole deputato, e chi sa quanti ribassi si potrebbero ottenere.

Qui è necessario che io dia una spiegazione: veramente l'aveva già data lealmente l'onorevole relatore della Commissione; egli ha chiaramente detto quale è la posizione che noi ministri abbiamo avuto in queste trattative. Noi credevamo nel mese di dicembre che si potesse votare la legge sulle ferrovie ancora dentro l'anno; si voleva concludere presto, ma vi si opponevano le trattative colla società delle meridionali. Appunto una fra le difficoltà che si presentavano, era quella di determinare questo di più che noi dovevamo dare per chilometro onde indurla a fare alcune nuove difficili costruzioni. Vedendo che la compagnia colla quale noi trattavamo era molto meglio disposta di fare queste concessioni alla Commissione della Camera, di quello che al Governo, noi abbiamo creduto bene di firmare il contratto ai migliori patti che abbiamo potuto fare, dichiarando però apertamente alla compagnia che mentre sugli altri punti l'avremmo difesa dinanzi alla Commissione, invece su questo punto di ridurre cioè ancora la sovvenzione fissa, noi ci riservavamo di cooperare colla Commissione, onde ottenere un ulteriore ribasso; per conseguenza queste mille lire, che figurano nella convenzione del 28 novembre, non rappresentano che una fase delle trattative, e l'onorevole ministro delle finanze ed io abbiamo continuati i negoziati dietro impulso della benemerita e zelante Commissione. Io me ne appello, non solo all'onorevole relatore ed alla maggioranza della Commissione, ma me ne appello all'onorevole Conforti ed agli oppositori che sedevano nella Commissione.

Vediamo ora qual è il corrispettivo di queste lire 500 per chilometro. La compagnia, nel primitivo con-

tratto doveva eseguire la linea da Avezzano a Ceprano concorrendo però soltanto fino alla spesa di 250,000 lire al chilometro, e doveva pure eseguire la linea di Conza che, a detta di alcuni, sarebbe la più facile degli Appennini. Io non voglio esagerare le difficoltà della linea di Conza, voglio ammettere che essa sia di poco più costosa in confronto di ciascuna delle linee del nuovo contratto. Ma vediamo quale sia il corrispettivo dei vantaggi che il Governo accorda alla compagnia.

Si devono sostituire, per lire 500 di sovvenzione fissa, tre nuovi passaggi degli Appennini, il passaggio da Rieti ad Aquila, il passaggio per Termoli, ed il passaggio da Benevento a Foggia. Ora, relativamente a questo passaggio di Termoli, io dovrei rimettermene, nello interesse del mio assunto, a quello che disse l'onorevole Depretis, il quale vi fece osservare tutte le difficoltà che presenta il tracciato di Termoli. Io ho ragione di credere che siano state un pochino esagerate le difficoltà di codesta linea; ad ogni modo come si può dire che dando lire 500 di più per ottenere questi tre passaggi degli Appennini, il sacrificio che fa il Governo sia soverchio? Come mai lo ponno sostenere coloro che dichiarano così facile il passaggio di Conza e così difficili i passaggi rivali? Non si accorgono che cadono in una flagrante contraddizione? A questo si aggiunga poi il tronco da Foggia a Candela, che passa in proprietà dello Stato, il qual tratto è di 40 chilometri; si aggiungano inoltre i lavori di riattazione di approvvigionamento che deve fare la compagnia sopra la linea Bologna-Ancona, e voi vedrete dopo tutto ciò se, secondo ogni più fondata presunzione, il corrispettivo che diamo per questi nuovi oneri della compagnia non possa ritenersi modestissimo.

Soggiungeva l'onorevole Depretis che noi abbiamo definita la liquidazione delle garanzie e delle multe in un modo molto speditivo.

La questione delle garanzie non è così semplice come alcuni credono. Lo Stato ha delle pretese, ma anche la compagnia ha le sue. Noi non abbiamo accettato le proposte della società, e questa non volle accettare quelle del Governo; abbiamo tagliato in mezzo e trasatto.

La transazione la trovammo avviata al nostro giungere al Ministero, non abbiamo avuto altro a fare che, esaminati i documenti, pesate le ragioni di ambo le parti, condurla a termine indipendentemente affatto dal nuovo contratto. Noi ve l'inserimmo perchè deve naturalmente ripugnare al potere esecutivo di assumere esso solo la responsabilità di una transazione di questa fatta.

Non bisogna che vi dimentichiate della malaria, del brigantaggio, casi entrambi di forza maggiore e perciò esclusi dalle previsioni della convenzione 1862. Non bisogna dimenticare le difficoltà frapposte dagli appaltatori dei lavori fatti eseguire dal Governo, che dovevano passare alla compagnia, prima di riconoscere quest'ultima; la dubbia interpretazione di varii articoli del

quaderno d'oneri che si riferiscono all'applicazione della garanzia; e così tante altre circostanze di fatto che era impossibile non valutare.

Mi sarebbe caro che fosse fatto di pubblica ragione uno studio su questo argomento del nostro collega l'onorevole Vegezzi. Dalla lettura di quello vedrebbe la Camera, se transigendo il Governo abbia fatto un buono od un cattivo affare.

In sostanza il Governo non è giudice, è parte: esso ha delle pretese, e delle buone ragioni per appoggiarle; ma delle buone ragioni ne ha anche l'altra parte. Rammento il proverbio: valer più una magra transazione che una grassa sentenza; nel caso concreto la transazione, secondo me, fu grassa, anche a confronto della sentenza, che secondo tutte le probabilità sarebbe stata non del tutto favorevole al Governo, anche nella miglior ipotesi.

Certamente che dal nuovo contratto un vantaggio risulta alla compagnia. Ma sapete in che consiste? Consiste in questo principalmente. Il suo credito aveva subito un gran detrimento, massime in seguito alla discussione che con dolore rammentiamo, avvenuta sul finire della scorsa Sessione; la quale aveva sparso delle notizie le più allarmanti sui vizi organici della compagnia. Era necessario che la medesima si ritemprasse in qualche modo, ed io sono persuaso che quando anche si volesse dimostrare al pubblico che con questo contratto la compagnia non ci viene a guadagnare, ma vi perde materialmente anche qualche cosa, basterebbe solamente la riforma della sua interna costituzione portata dal presente contratto perchè essa venga ritemprata, e possa mostrarsi sotto una nuova faccia in rispetto del pubblico, e così il suo credito abbia a rialzarsi grandemente.

Il primo radicale mutamento che noi abbiamo introdotto nel contratto del 1862 fu quello della scala mobile sostituita alle 29 mila lire di introito lordo.

Il difetto del sistema vigente, come ebbi l'onore di dire a suo luogo, non consiste già nel patto di una elevata garanzia di prodotto lordo, ma nella gran distanza che esiste fra la somma garantita, e la somma che ritrae dall'esercizio la compagnia. Col nuovo sistema viene invece dato ogni allettamento alla compagnia di fare un buon servizio e soddisfare alle esigenze del pubblico; mentre ne torna anche vantaggio al Governo, il quale, quanto maggiori saranno gli introiti, tanto minor differenza dovrà pagare.

L'onorevole Cadolini osservava l'altro giorno: ma che cosa importa la scala mobile? Determinate voi gli orari, sorvegliate diligentemente, e vedrete che la società farà un buon servizio egualmente.

Ma io mi appello a tutti coloro che hanno avuto ingerenza in direzioni, od amministrazioni di strade ferrate; essi potranno dire come male si apponga l'onorevole Cadolini. Nella gestione delle ferrovie vi è un mondo di cose che un abile direttore di strade ferrate può operare onde far aumentare gli introiti, e che può trascurare con effetti deplorabili quando lo voglia.

Su questo argomento mi ricordo che l'onorevole Ranco pronunziò alla Camera un discorso nel 1862 che meriterebbe di essere ristiudato, in cui egli, appunto come direttore abilissimo di una strada ferrata, metteva in evidenza quale immensa influenza eserciti sugli introiti delle ferrovie una gestione condotta in un modo piuttosto che in un altro.

Or bene, col sistema della scala mobile, l'interesse della compagnia è posto nella condizione di dover promuovere il più che sia possibile questo introito onde raggiungere un premio, mentre poi una metà dei frutti degli sforzi che fa l'impresa, va in diminuzione della differenza che deve corrispondere il Governo.

Questo sistema tende dunque ad armonizzare gl'interessi della società con quelli delle popolazioni e dell'erario, mentre nel primo sistema questi due ordini d'interessi erano diametralmente opposti.

Si osserva però da alcuni che ciò è vero sino ad un certo punto, sinchè la scala mobile abbia raggiunto le 11,000 lire, ma che al di là di questo v'è una perdita per l'erario.

Questo è vero; ma è egli probabile che così presto si abbia a raggiungere tanto introito?

FABBRICATORE. Lo danno già. (*Bisbiglio*)

PRESIDENTE. Non interrompano.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Non lo danno, perchè risulta dai fatti.

PRESIDENTE. Non si lasci deviare.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Questa è una questione di fatto, ed io mi appoggio a dati che tutti possono constatare.

È egli probabile, io diceva, che in breve periodo di tempo si abbia a verificare tale aumento d'introito?

L'onorevole Nisco l'altro ieri sviluppò assai bene tutte le ragioni che devono indurci a credere essere per qualche tempo impossibile un grande accrescimento di prodotto nelle ferrovie meridionali. Egli prese per base l'elemento della densità della popolazione, facendo una distinzione giustissima fra la popolazione urbana e la rustica.

Io aggiungerò qualche cosa di più. Se egli avesse tenuto calcolo delle occupazioni abituali di queste popolazioni, sarebbe giunto a risultati ancor più sfavorevoli.

L'essere una popolazione piuttosto industriale che agricola influisce sulla maggiore o minore somma degli introiti d'una ferrovia. Lo vediamo anche nell'Italia superiore.

Noi abbiamo distretti di pari popolazione percorsi da ferrovie, gli uni in pianura, dove la popolazione è unicamente agricola, gli altri nella zona delle colline dove lo sviluppo industriale è maggiore, e dove le popolazioni si muovono di più, e vi è maggior movimento di merci.

Or bene, in quest'ultima zona, quantunque sia eguale la densità della popolazione, sono maggiori i prodotti delle ferrovie.

Quello che voglio dire si è che se alle circostanze ad-

dotte dall'onorevole Nisco sulla probabilità dell'introito, tenuto conto non solo della densità ma anche della sua ripartizione in rustica e cittadina, si aggiunge anche quella delle sue occupazioni, e si aggiunge la viabilità, la quale, se è quasi perfetta nella provincia di Bari, che è quasi un'oasi in mezzo ad un deserto, è ben lungi dall'esserlo nelle altre provincie, si avranno tutte le ragioni per credere che quest'aumento d'introiti, anzichè essere maggiore di quello che è stato preveduto, sarà anche minore nelle provincie solcate dalla maggior parte delle ferrovie formanti parte del gruppo meridionale.

Alcuni diranno che il commercio d'Oriente, il quale si farà per la via di Brindisi, dovrà molto aumentare questo prodotto.

Ebbene in primo luogo io osservo che ci vorrà un po' di tempo prima che sia definitivamente aperto l'istmo di Suez, ed in secondo luogo, che anche quando lo sarà, egli è poco probabile che non solo le merci a piccola velocità, ma anche quelle a grande velocità abbiano a sbarcare a Brindisi. Vi sbarcheranno i passeggeri, nel mentre che le merci a grande velocità percorreranno forse ancora la linea di circumnavigazione dell'Africa, e quelle a piccola velocità saranno trasportate coi vapori ai porti dell'Adriatico o del Mediterraneo più vicini al centro del continente.

Il solo movimento dei passeggeri, e questo ancora in tempo non tanto vicino, non può essere tale da modificare sensibilmente i prodotti di queste ferrovie. Il prodotto di una ferrovia dipende particolarmente dal movimento locale. Io ho veduto poc'anzi un rapporto sulle linee del Mediterraneo.

Parrebbe che la linea da Parigi a Marsiglia dia sì grandi introiti, perchè mette in comunicazione Parigi con tutto il commercio del Mediterraneo. Orbene, risulta dalla statistica che quella linea deve i suoi introiti così rilevanti particolarmente al movimento locale.

Per tutte queste circostanze, io credo che male s'appongano coloro i quali credono che le ferrovie meridionali possano dare in breve tempo introiti molto maggiori di quelli che sono stati preveduti nella relazione della Commissione.

Ma ho bisogno di un po' di riposo. (*Si! si!*)

(*La seduta è sospesa per 5 minuti.*)

Da quanto ho detto risulta che non bisogna farsi delle illusioni sopra gl'introiti che avranno nei prossimi anni le ferrovie meridionali. E ciò dico, quantunque abbia la più gran fede nell'avvenire economico del mio paese, e sia persuaso che il tempo non sarà lontanissimo in cui vedremo ristaurata la floridezza di quelle contrade dove le ricchezze latenti e l'intelligenza delle sue popolazioni assicurano un avvenire certo. Ma la ricchezza economica non si improvvisa e si fa per gradi.

Io credo che sul bel principio in cui si radunò il primo Parlamento italiano era necessario che noi ci facessimo qualche illusione; queste illusioni erano in-

dispensabili perchè noi potessimo riuscire a far qualche cosa. In materia di finanze e di lavori pubblici, se avessimo esaminato molto attentamente la nuda realtà delle cose, il più delle volte saremmo stati scoraggiati dall'intraprendere cose che abbiamo intraprese, e di cui adesso ci troviamo contenti. Però se in sul principio stava bene che ci facessimo qualche illusione, nol sarebbe più ora che siamo entrati in una nuova fase e ci abbisogna riordinare le cose che furono fatte, e non commettere errori i quali non sarebbero più giustificabili, e comprometterebbero l'avvenire.

Il sistema della scala mobile, come sapete, abbraccia quattro periodi. Nel primo, che l'onorevole Soldi chiamava il periodo immobile della scala mobile, noi assicuriamo lire 22,000. Era necessario che in questo primo periodo la compagnia fosse certa di non aver meno di quello ch'essa ha attualmente. E come era possibile che nel primo periodo, nel periodo, cioè, delle costruzioni ed in cui ha bisogno di assicurare solidamente il suo credito, corresse il rischio di aver meno di ciò che le veniva assicurato dal Governo mediante il contratto precedente?

Or bene, prendendo per base il contratto esistente, se si fossero date lire 22,000 per chilometro soltanto, egli è fuor di dubbio ch'essa, secondo ogni presunzione, avrebbe avuto meno in questo periodo di quattro anni di quello che avrebbe avuto con lire 29,000 per chilometro, appunto perchè la scala decrescente nel movimento mano mano che si aprono nuovi tronchi verso mezzogiorno, lascia presumere che non si può con certezza sperare sopra un introito medio di lire 29,000 per chilometro entro quattro anni. Perchè raggiungesse con sicurezza le lire 29,000 che aveva prima, era necessario che le fosse aggiunto il tronco da Bologna ad Ancona.

Veniamo al secondo periodo. In questo secondo periodo nessuno potrà contrastare che le finanze avranno un vantaggio, mentre avranno una perdita nel terzo, quando cioè gli introiti avranno sorpassato le 11,000 lire.

Ed io chiamo la vostra attenzione su questo vantaggio che avrà l'erario nel secondo periodo.

Infatti se noi nel secondo periodo riusciamo a far sì che i nostri impegni verso la compagnia siano meno onerosi di quello che lo erano prima, potremo benissimo pagare questo vantaggio anche col rendere tali impegni più onerosi nel terzo. Egli è più utile per uno che abbia bisogno di danaro lo avere mille lire subito, che di averne dieci volte tanto più tardi, quando abbia fatto una eredità.

L'Italia è in questa condizione, che ha la certezza di essere ricca un giorno, ma non è ricca attualmente. Le conseguenze della scala mobile seguono così le sorti immancabili del paese di pari passo.

Pertanto nel periodo in cui dobbiamo far assegnamento su tutte le nostre forze per far fronte agli impegni contratti dal Governo, ed in cui le risorse del paese non hanno ancora avuto tempo di svilupparsi,

in questo secondo periodo noi abbiamo un vantaggio; e non avremo uno svantaggio se non allora quando ci importerà meno di pagare qualche cosa di più.

Un'altra circostanza degna di riflessione è questa che, secondo l'antico contratto, la compagnia non aveva nessun interesse a far sì che venisse questo periodo delle 11 mila lire, mentre adesso è spinta dal suo medesimo interesse a dar opera ch'esso si raggiunga più prestamente, e se lo raggiungerà presto, tanto meglio per essa, e tanto meglio anche per lo Stato, al quale non dovrà rincrescere di compensarla della cura e della diligenza e dell'attività usata per arrivare a questo periodo in cui gli introiti arriveranno alle 11 mila lire. Imperocchè devesi riflettere che quando arriverà questo periodo, ciò avrà luogo perchè la ricchezza sarà anche grandemente aumentata, e quindi la compagnia può benissimo meritare che lo Stato la compensi della sua cooperazione alla pubblica prosperità, la quale pubblica prosperità ristorerà le casse pubbliche per il veicolo delle imposte indirette.

Il secondo è il periodo della grande attività della compagnia e comincerà fra quattro anni.

Viene poi il terzo periodo in cui la compagnia guadagnerà per la scala mobile, ma la differenza degli oneri governativi fra questo e l'antico contratto non può eccedere le lire 2000 per chilometro.

L'ultimo periodo è quello in cui la compagnia messa in miglior assetto, sviluppate da ogni parte le risorse del paese, non avrà più bisogno di mezzi artificiali perchè essa proceda per la sua via, imperocchè tutti questi spedienti di scala mobile od altri di simile genere, sono buoni nei primi momenti, quando una compagnia cioè si trova in presenza di circostanze come quelle che si riscontrano nelle provincie meridionali, dove per l'incuria, e per l'iniquità dei Governi passati nulla si fece per sviluppare le condizioni economiche del paese; ma senza dubbio sono meno necessarie in un paese dove esiste già un'industria sviluppata e dove la forza delle cose produce il moto uniformemente accelerato.

In perfetta consonanza col principio della scala mobile c'è la clausola, sulla quale chiamo la vostra attenzione, per la quale la compagnia assume l'obbligo di esercitare i tronchi complementari a prezzo di costo.

Di questa clausola ho già parlato in principio del mio discorso, e la credo importantissima perchè altrimenti sarebbe impossibile che si costituissero piccole compagnie, le quali avrebbero ragione di temere che le spese di esercizio assorbiscano quasi tutte le loro risorse. Il contratto del 1862 imponendo l'obbligo alla compagnia delle meridionali di esercitare le diramazioni ma solo dietro un corrispettivo di 7500 lire al chilometro e di più di un terzo dell'aumento successivo, toglieva la possibilità che si costruissero tali diramazioni. Ora io non vedo come possano ascrivere fra gli oppositori di questo disegno di legge coloro che presentano emendamenti per propugnare diramazioni, poichè le diramazioni diventano una cosa illusoria.

ria, se non si accetta questo disegno di legge della quale è parte importante la clausola, per cui la compagnia è obbligata ad assumere l'esercizio di tali linee.

Cosa molto più connessa di quello che sembri, col sistema della scala mobile, è la sostituzione delle linee. Perchè la scala mobile possa funzionare, è necessario che si verifichi una condizione, che si eserciti, cioè, sopra linee suscettibili di aumento di prodotti. Imponete la scala mobile ad una compagnia a cui vengano concesse linee tutte cattive, o linee in cui le poche buone siano soffocate dalle molte cattive, e come volete voi che funzioni la scala mobile? La scala mobile non è ammissibile, quando non v'è la possibilità d'un movimento di qualche rilievo, mentre d'altra parte linee suscettibili di un movimento di qualche rilievo nelle condizioni delle meridionali, a cui venga applicato la garanzia di un prodotto lordo di 29,000 lire per chilometro e non la scala mobile, non potranno indurre una compagnia a sviluppare quel movimento. Bisogna adunque combinare la scala mobile colla sostituzione alle linee cattive di altre che siano migliori: ed eccomi giunto all'importante questione della sostituzione delle linee.

Dico il vero, non è che con grandissimo rincrescimento che ho posto mano alla sostituzione delle linee, poichè non mi sono mai fatto illusione sopra le resistenze ad un atto di questa natura. Ben so quali reclami sieno sorti in altri paesi ogni volta che si sollevarono simili questioni.

Per conseguenza, potete essere certi che se non fossi venuto al Ministero con un'idea ben fondata e ben maturata su questo argomento, sarebbe stato presunzione in me il credere, che i due o tre mesi passati dalla mia assunzione al Ministero alla presentazione di questo progetto di legge, avessero bastato per potere maturare in me questa idea. Ebbene io posso dire che io l'avevo profondamente meditata questa idea nella mia mente da due anni, e in questi due anni io mi sono consultato, ho parlato colle persone le più competenti sull'argomento, e da tutte le indicazioni che ho potuto raccogliere ho avuto motivo sempre più di persuadermi che conveniva questa sostituzione di linee, non solo nello interesse italiano, ma in quello particolare delle provincie napoletane. Quando poi sono venuto al Ministero, naturalmente trovandomi in possesso di tutti gli elementi dei quali non avrei potuto disporre come privato, ho potuto, avendo già questa idea nella mente, e trovando che tutti i fatti mi confermavano in essa, adottare una risoluzione che mi pareva del tutto conforme ai bisogni del paese.

Vi fu poi una circostanza particolare del nuovo Gabinetto che mi incoraggiò anche a prendere questa risoluzione.

L'onorevole presidente del Consiglio, generale La Marmora, è stato molto tempo nel Napoletano e conosce non solo le condizioni topografiche di quelle provincie come il palmo della sua mano, ma anche le condizioni morali delle popolazioni, i loro bisogni, le loro

aspirazioni. Egli ama egualmente tutta l'Italia, ma nessuno è più Napoletano di lui! (*Movimenti a sinistra*).

Or bene ebbi la fortuna di sentire che queste idee che io vagheggiava da lungo tempo nella mia mente si trovavano ancora conformi con quelle dell'onorevole generale La Marmora, che era stato in quelle provincie a lungo, e che aveva molto meditato su quell'argomento: dunque, io dico, m'incoraggiai tanto più a presentare ed a sostenere questa ardua proposta.

In quanto alla linea da Avezzano a Popoli, io trovai già il piano preparato, il chiarissimo generale Menabrea mio antecessore aveva già divisato di sopprimere, o, se si vuole chiamare con altro nome, di sospendere quella linea.

E per verità la determinazione di scegliere questa linea è veramente qualche cosa di singolare. In tutta Italia, dal colle di Tenda all'estremità delle Calabrie non esiste alcun punto in cui gli Appennini presentino tali proporzioni. Vicino al Gran Sasso d'Italia, nella regione dei monti che lo circonda, gli Appennini non hanno più l'apparenza di diramazioni di Alpi, ma di vere Alpi. Ora, se si fosse proposto il problema di scegliere il luogo più difficile che si trovi in tutta la lunga estensione della penisola italiana per attraversarlo con una ferrovia, certamente l'avrebbe sciolto chi avesse detto: fate una ferrovia da Avezzano a Popoli.

LEOPARDI. (*Interrompendo*) A Solmona.... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Non interrompano.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Mi si dirà: ma non si hanno ancora studi completi. La linea che si è studiata offre presso a poco le difficoltà del Cenisio o del Lucomagno o del San Gottardo, e si eleva quasi a 1100 metri di altezza. Certamente se si fosse studiato maggiormente, si sarebbe forse scoperto qualche tracciato un po' meno difficile, ma meno difficile in modo relativo. Le circostanze topografiche del complesso del paese sono tali che, per quanto si faccia, per quanto si perfezionino gli studi, già colla scorta delle ispezioni e studi di massima, e senza bisogno di studi di dettaglio, si può stabilire a quest'ora che le difficoltà in quel tratto di paese sono immense.

(*Nuova interruzione a bassa voce dell'onorevole Leopardi.*)

Molte voci. Silenzio!

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Ora, tornando alle linee degli Appennini, si può benissimo ammettere che gli studi potevano essere condotti con maggior diligenza di quella con cui furono eseguiti, ma è certo che tutte le ispezioni che uomini d'arte hanno potuto compiere in quel territorio hanno persuaso che il punto più difficile in tutta l'Italia per praticare una traversata degli Appennini sia la linea da Avezzano a Popoli.

(*Altra interruzione del deputato Leopardi: vivi segni d'impazienza.*)

PRESIDENTE. Io prego l'onorevole Leopardi di non interrompere, altrimenti sarò costretto di chiamarlo all'ordine.

JACINI, ministro *pei lavori pubblici*. Or bene guardiamo che cosa volevasi ottenere costruendo questa linea, dal più al meno sempre difficilissima e costosissima, da Avezzano a Ceprano? Si voleva assecondare gl'interessi degli Abruzzi, stabilire una comunicazione più rapida fra Napoli e il litorale dell'Adriatico verso Ancona, e favorire le viste militari. Or bene, con queste costruzioni così enormemente difficili, e che alla compagnia importava nulla di fare, perchè non spendeva più di 250,000 lire per chilometro, ma che avrebbero portati tanti oneri al Governo, si sarebbero raggiunti siffatti scopi? Nessuno: in quanto agli Abruzzi, un lembo soltanto veniva solcato da questa ferrovia, e certamente, se si voleva provvedere agl'interessi degli Abruzzi, bisognava farne qualche altra. In quanto alle comunicazioni tra Napoli e il medio Adriatico, geograficamente è la linea più breve, ma non tecnicamente, poichè ve ne sono delle altre che ci possono condurre all'Adriatico bensì con maggior distanza geografica, ma con maggior facilità di percorso. In quanto alle viste militari, i miei due onorevoli colleghi che mi stanno vicini saranno in grado di dare spiegazioni molto più ampie che io non potrei fare.

Appoggiato all'autorità dei miei colleghi militari io posso dire che una linea la quale da Terni penetri negli Abruzzi per stabilire delle comunicazioni tra la valle del Tevere e dell'Arno ed il litorale dell'Adriatico, sarebbe una linea eminentemente strategica: oltre di che essa avrebbe avuto il vantaggio di sciogliere il nesso che esisteva quasi esclusivo tra gli Abruzzi e la città di Napoli, aprendo nuove comunicazioni fra quelle provincie e il resto del regno.

Ora che è fatta l'unità d'Italia, è necessario che le provincie non solamente si mantengano in quelle comunanze d'interessi che avevano prima dell'unione, ma che mercè nuove comunicazioni si vadano estendendo. Per conseguenza una linea che attraversasse longitudinalmente gli Abruzzi, avrebbe il vantaggio di procacciare a quelle popolazioni una comunicazione colla valle dell'Arno e del Tevere, e servirebbe ad un numero di gran lunga maggiore di abitanti degli Abruzzi.

Perciò l'onorevole generale Menabrea coltivò il progetto di abbandonare questa linea più difficile attraverso l'Appennino fra Avezzano e Popoli, sostituendovi l'altra che da Terni scendesse a Rieti, Aquila, Popoli e Pescara, e l'altra che, attraverso il Molise toccando Campobasso da Termoli, conducesse per Benevento a Napoli, congiungendo questa città colla linea di Ancona, e congiungendo gli Abruzzi un po' meno direttamente, ma assai più presto con Napoli. Ottimo divisamento che non saprei abbastanza encomiare! Così con minori carichi per l'erario, tutti gli scopi che si volevano raggiungere mediante l'ideata linea da Avezzano a Popoli verrebbero ottenuti molto meglio. Ed io fui ben lieto di accettare l'eccellente idea del generale Menabrea.

Tutte le ragioni adunque militano in favore di questa sostituzione come quella che più è conforme all'intere-

resse generale dello Stato, e a quello delle popolazioni interessate. E a questo proposito io mi riferisco interamente al discorso dell'onorevole Camerini, il quale ha posto in rilievo tutte queste circostanze e l'opinione della maggioranza di quelle popolazioni.

Vengo alla linea di Conza, ma siccome è un argomento che richiede un certo sviluppo, domanderei un istante di riposo.

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per cinque minuti.

LEOPARDI. Domando la parola.

LA MARMORA, presidente del Consiglio dei ministri. Pregherei l'onorevole presidente di dare un momento la parola all'onorevole Leopardi.

PRESIDENTE. Mi rincresce, non posso. Bisognerebbe che io rompassi l'ordine delle iscrizioni.

LA MARMORA, presidente del Consiglio dei ministri. Allora, se mi permette, mentre il mio amico, l'onorevole ministro Jacini, che è veramente stanco, si riposa, dirò poche parole a completare quello che egli ha già esposto.

PRESIDENTE. Il signor ministro ha facoltà di parlare.

LA MARMORA, presidente del Consiglio dei ministri. Poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha posto anche me in campo, e disse che io conosceva quelle località (ed infatti ho visitato per la prima volta quelle provincie or sono più di venti anni; e specialmente quella a cui appartiene l'onorevole Leopardi) io voglio riferire alla Camera alcune osservazioni che io vi ho fatte.

Sicuramente in quel tempo non si parlava di strade ferrate per quelle località: quando poi fui a Napoli nel 1861, ho cominciato ad udire che da tutte le parti si levavano alte grida contro i progetti che si erano proposti.

Ed invero siccome questi progetti lasciavano naturalmente certe provincie senza strade ferrate, quelle trovandosi lese, erano ingegnose nel criticare quello che si era progettato; quando si è feriti nell'interesse la critica diviene facile.

Finchè rimasi in Napoli senza potere assentarmi, perchè prefetto di quella provincia, non potei formarmi un criterio delle ragioni degli uni e degli altri; ma nel 1863 quando non rivestiva più tal qualità ho cominciato a percorrere il paese, e posso assicurare la Camera che non solo mi sono occupato delle mie truppe e del brigantaggio, ma girando il paese ho studiato anche questa materia tanto più che tutti me ne venivano sempre a parlare, e mi sono confermato nell'idea che io già aveva, che cioè gli Appennini da quelle parti non formano già una catena non interrotta, come molti credono, ma sono in più luoghi divisi; e questa è un'osservazione cui desidero che tutti vogliano por mente.

A partire dall'Italia centrale non vi è una catena continua di monti, ma vi sono più gruppi che si seguono l'un l'altro. Tutti sanno che vi è il Gran Sasso d'Italia, poi viene la gran montagna della Maiella, procedendo dal nord poi il Matese, il Tiburno, il monte Erminio e altri che non occorre nominare.

TORNATA DEL 31 MARZO

Se gli Appennini sono così fatti, lo stesso buon senso non v'indica egli che bisogna passare fra due gruppi, anziché perforare nel bel mezzo uno di quei gruppi?

Sgraziatamente si è voluto scegliere quest'ultimo partito, ed i progetti quali vennero prima fatti (questo lo dico all'onorevole Depretis) andavano ad urtare precisamente là dove la montagna presentava difficoltà maggiori.

Ciò, ad esempio, succede precisamente rispetto al piano in cui sta l'oasi dell'onorevole Leopardi. Egli qualificò benissimo quel sito come un'oasi, e lo è veramente.

Ma io dubito che l'onorevole Leopardi, ammirando quella bellissima campagna, quei magnifici vigneti, quei prati e quei campi, abbia sempre guardato al basso, e non abbia sollevati gli occhi al disopra del campanile (*Risa di approvazione*), alle montagne che sovrastano quei luoghi.

Quell'oasi è un vero imbuto.

Quando si è là dentro non si sa d'onde uscire. Da una parte c'è la Maiella, dall'altra c'è quell'enorme gruppo di monti che va a finire alle Mainarde verso San Germano.

L'onorevole Leopardi ha detto che gl'ingegneri non hanno fatto gli studi. Ma sa egli che cosa sia succeduto a tal proposito? Gl'ingegneri non hanno potuto fare gli studi, tanto hanno trovato difficile il paese. Non si può assolutamente per quelle parti tracciare una ferrovia.

L'onorevole Leopardi, che conosce le località, sa per dove si passa per andare a Napoli. Il colle su cui si passa è chiamato il *Piano delle Cinque Miglia*, compreso fra Rocca Vallescura e Roccaraso. È così denominato perché il vertice ha una larghezza di cinque miglia; e se tale è la larghezza del vertice, immaginatevi quale sarà la base!

È impossibile adunque far passare la ferrovia da quelle parti: tanto è vero, che il generale Menabrea aveva abbandonato quell'idea, come pure l'onorevole Jacini, ed è andato a cercare l'altro passaggio, cioè quello che da Pescara risale per l'Aterno ad Aquila. Credo che neppure questo passaggio sarà tanto facile, anzi penso che si troveranno molte difficoltà, ma che saranno però assai minori di quelle che s'incontrerebbero se si volesse traversare da Popoli per andare ad Avezzano.

In generale si abusa nello addurre delle considerazioni strategiche in materia di ferrovie; ma posso ben dire che la nuova linea da Pescara a Popoli, Aquila, Rieti e Terni è una vera linea strategica.

Mi limito a queste avvertenze, e lascio quindi che continui a parlare il mio collega il ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici può continuare il suo discorso.

LEOPARDI. Ho domandato la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Qui non c'è fatto personale, e perciò

la prego a voler lasciare che il signor ministro continui il suo discorso. Ella parlerà a suo tempo.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. A proposito della linea da Pescara ad Avezzano io dimenticava una circostanza, cioè una distinzione che è stata fatta da qualche oppositore.

Si è detto che vi ha una differenza tra il progetto Menabrea e il nostro.

L'onorevole Menabrea ha parlato di sospensione, ed invece il Ministero attuale ha parlato di soppressione.

Or bene, io credo che questa sia una questione di parole, perché, quando noi parliamo di soppressione, noi intendiamo solamente una soppressione nei rapporti contrattuali colla società. Noi intendiamo che dal bilancio della compagnia che deve costruirla siano tolti gl'impegni che le deriverebbero se dovesse costituirsi il capitale occorrente a fare questa linea, e che in tutti i preventivi del ministro delle finanze sia stralciata la somma eventuale per il di più da spendersi per la garanzia e il costo complementare della linea medesima; e per conseguenza, quando un ministro pensasse di farla eseguire, egli debba ricorrere un'altra volta al Parlamento. Era necessario che fosse tolto l'arbitrio del Ministero di potersi servire di quest'arma politica. È in questo senso che noi intendiamo la soppressione. Se poi mi si domanda se noi intendiamo che quella linea non debba mai essere fatta, se il Governo rinuncia a qualunque idea, anche la più lontana, di eseguirla, allora risponderò che il Governo non vuole per nulla pregiudicare la questione. Egli si riserva di esaminare se, per esempio, i mezzi di trazione per superare le pendenze, quali sono o possono essere perfezionati, non venissero a metterlo in grado di far pure eseguire quella linea. Questa è una questione che riguarda l'avvenire, e la soppressione presente sta soltanto nei rapporti contrattuali fra il Governo e la compagnia delle ferrovie meridionali, e nella omissione di un articolo speciale nel bilancio per ora, salvo tutte le questioni dell'avvenire.

Ed io credo che il generale Menabrea la intendesse press'a poco nel medesimo senso; e quando egli stesso fosse venuto a presentare alla Camera il progetto, gli schiarimenti che sarebbero stati dati o provocati, non ne dubito, avrebbero condotto alla suaccennata interpretazione della parola *sospensione*.

Così pure l'altra differenza notata fra il progetto del ministro Menabrea ed il progetto attuale consiste in questo, che secondo il progetto Menabrea una diramazione della linea stessa doveva essere condotta verso Solmona.

Qui, signori, v'è una questione di principii. Da una parte, dacché a Solmona si era fatta nascere questa aspettativa di una linea che potesse lambire le sue mura e che ora non si eseguisce più, egli è certo che qualche cosa dovevano pur fare il Governo ed il Parlamento per essa. Per conseguenza io approvai molto di buon grado la risoluzione della Commissione d'introdurre un articolo con cui era resa possibile, mediante un sussidio, la

costruzione di una ferrovia da Popoli a Solmona. Ma consacrare il principio che per una diramazione di secondo o di terzo ordine si abbia da corrispondere una sovvenzione governativa così gravosa come quella che si dà per le linee principali della rete, era un pericoloso precedente che si sarebbe invocato in troppe altre occasioni. Io credo pertanto che agli interessi di Solmona si provveda con quella clausola per cui è dato non solamente un incoraggiamento, ma il mezzo alla città di Solmona di poter avere una strada acconcia ai suoi interessi, dal momento che stimasse di profittare del sussidio per far costruire un tronco a buon mercato.

Nemmeno ho potuto accondiscendere alla domanda che mi era stata presentata da qualcheduno di Solmona, che la linea principale di Pescara-Popoli per Aquila facesse il giro e si recasse fino a Solmona per poi retrocedere girando ancora nella stessa direzione. Vi sarebbe stato l'inconveniente che il Governo avrebbe dovuto pagare la differenza sopra una doppia distanza, perchè in fatto la linea avrebbe percorso a brevissimo intervallo il medesimo territorio, per poi avanzarsi nella valle dell'Aterno. Dunque io credo che nessuno avrebbe trovato ragionevole questo progetto dannoso egualmente all'erario ed alla maggioranza delle popolazioni abruzzesi. Del resto ripeto che con un po' di buona volontà la città e la provincia, approfittando della somma che stanziò il Governo, potrà essere servita con una diramazione.

Vengo ora alla formidabile questione della soppressione della linea di Conza.

In generale l'esperienza in tutta Europa ha dimostrato che quando si abbandonano le strade normali è giuocoforza ritornarvi. Dei pentimenti tutti i paesi ne possono annoverare per non avere per un motivo o per un altro secondato la direzione più naturale.

Or bene, che la direzione naturale della comunicazioni di Napoli colle Puglie sia per Benevento, è una cosa che non ha bisogno di dimostrazioni. Lo ha detto il medesimo deputato di Conza, l'onorevole Soldi: « Chi stimasse che la linea la più propria per porre Napoli in comunicazione colle Puglie non fosse la via di Benevento, quegli meriterebbe di essere messo in un manicomio. »

Ma perchè non si è pensato subito alla linea di Benevento ed invece si è scelta la linea di Conza?

Varie cause condussero a questa scelta. Si colse in primo luogo una occasione, sulla quale non mi estenderò molto, per giovare gli interessi che aveva il concessionario della linea da Napoli a Salerno, poichè per avvantaggiare questa strada, conveniva fare la linea di Conza. Poi vi furono le tradizioni del Governo borbonico, le quali non permettevano una linea che toccasse la città di Benevento, imperciocchè Benevento apparteneva al Papa; epperò il Governo borbonico non poteva pensare a toccare Benevento per andare a Napoli. Questa è una cosa evidente.

Se non che al giorno d'oggi, dopochè l'opinione pubblica di Napoli e del Napoletano reclamano a grandi

grida la linea di Benevento, che cosa doveva fare il Governo? Doveva esso incoraggiare la linea di Benevento e nello stesso tempo mantenere la linea di Conza, sulla quale pesa una garanzia di lire 29,000 per chilometro? Ma nel caso che esso avesse incoraggiato una ferrovia per Benevento, a che cosa avrebbe servito la linea di Conza?

Io ho interrogato molti su tale proposito e prima e durante questa discussione ed ho loro chiesto: a che cosa servirebbe la linea di Conza quando si facesse quella di Benevento? Nessuno ha potuto dare una risposta. I sostenitori della linea di Conza non più degli altri. La presente discussione lo ha rivelato a tutti: serve a nessuno, e per conseguenza le 29 mila lire per chilometro, che affettano la linea di Conza, sarebbero denari sprecati, sarebbero denari gettati.

Per conseguenza il Ministero ha creduto bene sopprimere la linea di Conza. Ma con questo che cosa ha voluto dire? Che esso intendeva semplicemente sopprimere le 29,000 lire per chilometro di garanzia governativa, affette a quella linea che non servirebbe più a nessuno, poichè vuolsi appunto costruire quella di Benevento.

Nessuno potrà dire che la linea di Conza valga alle comunicazioni di Napoli colle Puglie. Ma vi sono alcuni che sostennero che quella linea valga per Salerno. Ad un patto però, che cioè non si faccia una linea da Avellino a Benevento, perchè mediante questa linea per la valle del Sabato, anche Salerno viene ad avere la sua comunicazione più breve e più naturale colle Puglie.

Or bene, è egli cosa poco possibile che si faccia la linea di Avellino e Benevento? Abbiamo già un tronco di strada in costruzione sino ad Avellino. Volete che faccia capo morto ad Avellino? Ma essa ha il suo naturale prolungamento a Benevento, e se non si fa da questo momento, la si farà certamente fra non molto, risolvendosi in 34 o 35 chilometri di percorso non molto difficile.

Ora immaginate a che può servire la linea così dispendiosa di Conza, la quale potrebbe avere qualche utilità soltanto quando non si costruisca un'altra linea, che si deve necessariamente aprire perchè naturale.

Allora i cervelli si sono arrovellati per dimostrare che pure a qualche altra cosa dovesse servire. E l'onorevole Bonghi venne a parlare dell'importanza di una linea tra Napoli e Bari che, secondo lui, sarebbe più breve per Conza.

Se non che, quale traccia vorrebbe egli seguire? O vuol seguire da Conza la linea dell'Ofanto per Barletta, ed allora si ha una linea più lunga di 17 o 18 chilometri in confronto di quella di Benevento-Foggia; oppure si vuol andare a traverso le Murgie ed allora una linea che attraversi Conza non può differire di due o tre chilometri, egli è vero, di maggior lunghezza in confronto di quella di Foggia, e così si spenderebbe una somma enorme per fare una linea parallela che tende al medesimo scopo, ma con questa avvertenza, che la linea di Benevento-Foggia scorrendo sempre in

piano, tranne una traversata degli Appennini, e l'altra avendo bisogno di macchine speciali nella traversata di Salerno, nella traversata di Conza e nella traversata delle Murgie, l'ultima non avrebbe alcuna probabilità di fare una concorrenza alla prima.

Si soggiunse che questa linea può avere un'importanza per il bosco di Monticchio. Io non voglio certo negare l'importanza che attribuiva l'onorevole Soldi a quel bosco di Monticchio, ma debbo osservare che per accedervi può servire il tronco di Candela, il quale può essere prolungato senza che lo Stato si aggravi di un onere rilevante.

Per conseguenza nella linea di Conza noi avremo una strada che non serve a nessuno, e che ci importerebbe un'enorme spesa per la garanzia da corrispondersi.

Ed io non credo che ad escludere la linea di Conza possa valere la questione tecnica messa in campo da taluno oppugnatore della linea stessa. Si disse che non è eseguibile, od è eseguibile difficilmente. Ad un paese come il nostro che nelle vicinanze di Torino ha impreso a perforare il Cenisio, e si propone di perforare le Alpi anche dalla parte della Svizzera, il venire a parlare della difficoltà di vincere l'Appennino è una cosa strana; si fa possibile l'impossibile quando il bisogno lo richieda; non si ha bisogno di quest'argomento per combattere la linea di Conza: essa è possibilissima. Di meno facile e meno pronta esecuzione che non la linea di Benevento, ma eseguibilissima. Già i calcoli presentati dall'onorevole Nisco vi hanno provato, o signori, che questa linea non solo è possibile, ma al più richiede per la sua esecuzione cinque o sei anni.

La questione di questa ferrovia è puramente economica, è questione finanziaria. Dal momento che la linea di Benevento è molto più breve, ed attraversa un territorio più ricco, e raggiunge meglio lo scopo, dobbiamo preferirla. Né giova il dire che a costruirla basterà minor tempo, come è indubitabile, che non per la linea di Conza. Quand'anche ciò non fosse, i titoli di preferenza che la medesima presenta sono tali che non si può esitare a preferirla.

Si disse che per la linea di Benevento non si hanno in pronto studi completi.

È certo che a questo riguardo non si hanno studi così completi da poter dare in appalto la linea al primo che capita; ma si hanno dati planimetrici ed altimetrici tali da poter dire, salva la differenza di qualche mese, in qual epoca i lavori saranno compiuti. L'epoca dell'apertura sia della linea di Conza che di quella di Benevento è determinata evidentemente dal tempo necessario alla costruzione delle gallerie che debbono attraversare l'Appennino, poichè pei tratti posti fuori delle gallerie nulla v'ha che si tolga dalla costruzione ordinaria sia nell'una che nell'altra.

Or bene, la vetta dell'Appennino a Conza è di metri 704 al di sopra del livello del mare, ed il punto culminante della galleria di metri 3800, al quale si giunge con una pendenza del 18 per mille, è elevato 486 metri.

Sono proposti cinque pozzi, dei quali i due più pro-

fondi discenderebbero di circa 220 metri, e gli altri di circa 130, 160, 165. Queste sono le disposizioni che il Consiglio dei lavori pubblici ha approvate.

Sulla linea di Benevento a Foggia invece la vetta dell'Appennino non trovasi che a 531 metri sul livello del mare ed il punto culminante delle gallerie è all'altezza di 426 metri, per modo che i pozzi non potranno avere una profondità maggiore di 50 o di 60 metri; nè potranno eccedere quella di 80 metri, quando per ragioni tecniche ed economiche si dovesse allungare la galleria da metri 1200 a metri 2500 con pozzi di tale profondità che si possono moltiplicare quanto si vogliono. Ammettiamo pure l'ipotesi che sulla linea di Benevento si abbiano ad incontrare rocce difficili, acque, o terreni franosi da una parte o dall'altra assai maggiori di ogni previsione, ma il dubbio che si possa terminare prima la linea di Conza di quella di Benevento, manca di ogni fondamento serio: e nella peggiore ipotesi per la linea di Benevento e nella migliore per la linea di Conza, saranno terminate nell'ugual tempo.

Ma io voglio supporre anche l'impossibile, se così vi piace. Voglio supporre che a dispetto della evidenza e di tutte le regole più elementari dell'arte la linea di Conza si eseguisca un anno o due più presto che non la linea di Benevento. Sarebbe questa una ragione sufficiente per pregiudicare l'avvenire scegliendo la linea meno normale, quando non si è incominciata nè l'una nè l'altra e abbiano ancora la libertà di scelta?

Supponiamo ora il caso che il Governo volesse incoraggiare l'esecuzione dell'una e dell'altra linea di Conza cioè e di Benevento: ebbene, a chi ne affiderebbe egli la costruzione?

La concessione non potrebbe farsi alle meridionali, perchè le meridionali hanno già da eseguire la linea di Conza molto lunga e costosa; e non vorrebbero sobbarcarsi a trovare il capitale per costruire anche la linea di Benevento: e i capitali non trovandosi sempre con grande facilità, non potrebbero eseguirla alle condizioni del resto della rete. Vorreste voi pretendere che la compagnia a cui furono accordate molte linee di pianura e due sole traversate degli Appennini, di cui l'una limitata alla spesa di 250,000 lire per chilometro, e colla garanzia di 29,000 lire per chilometro, senza mutare le condizioni del contratto voglia assumere la traversata di Conza, quella di Benevento, quelle per Termoli e quella per Aquila-Rieti?

Ma dato pure che la società delle meridionali si assoggettasse a tanto impegno e costruisse tanto la ferrovia di Conza quanto quella di Benevento, che cosa farebbe di queste due linee, di cui l'una sopprimerebbe tutto il movimento dell'altra? Essa avrebbe il carico di un esercizio costosissimo, avrebbe sprecato un capitale ingente, ed avremmo un bel fare noi, ma nè colla scala mobile, nè con tutti i ripieghi immaginabili potremmo sollevare l'erario dall'infinito e non lieve peso delle garanzie delle due linee; e nello stesso tempo la compagnia vedrebbe le sue buone linee annegate nelle cat-

tive, e non avrebbe più risorse per redimersi nell'avvenire. Nè bisogna poi dimenticare che colla compagnia delle ferrovie meridionali noi siamo già vincolati da una garanzia che a linee compiute si può elevare ad una trentina di milioni all'anno, e per conseguenza, se noi attribuendole linee cattive le mettiamo in posizione di non potere mai rilevare i suoi prodotti, il danno sarà tutto nostro.

Supponiamo invece che questa linea si dia a qualche altro: allora sarà per noi ancora peggio, perchè questi trenta milioni che noi dovremmo dare alla compagnia delle meridionali si perpetuerebbero, e non vi sarebbe nemmeno la più lontana ombra di speranza di poterle liberare: lasciare tutte le cattive concessioni ad una compagnia colla quale siano vincolati in questo modo, per affidare l'unica buona ad un'altra, sarebbe per l'erario un vero suicidio.

Nè questo basta. Siete poi voi sicuri di trovare chi ve la faccia questa linea? Perchè bisogna benanco considerare, che una linea in montagna deve essere collegata e formare un tutto con linee di facile esercizio: ma una linea puramente di montagna, con un esercizio difficilissimo, io domando se sarebbe possibile di trovare chi la faccia. Tutti i giorni il ministro dei lavori pubblici è assediato da gente che domanda delle concessioni a qualunque prezzo; ma egli sa che pensarne quando non si presentano delle condizioni di solidità, senza di cui è impossibile che un Governo che si rispetta possa trattare con alcuno. D'altra parte questa sarebbe una linea i cui prodotti non sarebbero tanti da non richiedere anch'essa forti sovvenzioni da parte del Governo e da parte dei comuni e delle provincie.

In conseguenza, col promuovere l'una e l'altra di queste linee, il Governo rovinerebbe una compagnia facendo grave danno a sè stesso, oppure correrebbe rischio di affidare costruzioni così importanti a gente poco solida, che comincierebbero i lavori e poi li lascierebbero incompiuti, dopo avere stuzzicato, dirò così, l'appetito delle popolazioni.

Rimaneva dunque l'altro espediente, l'espediente di non fare la linea da Foggia a Benevento, come mi pare che proponesse ieri l'onorevole Depretis, e conservando la linea di Conza, e di promuovere invece quella da Napoli-Benevento-Termoli. Certamente questo espediente sarebbe ancora il preferibile, ed io dico in verità, se avessi trovata la questione talmente pregiudicata per essere già in via d'esecuzione i lavori di Conza da non convenire d'interromperli, io forse mi sarei attenuto a tale espediente: ma ben altro dovette essere il punto di vista del ministro che è venuto al potere il 30 settembre scorso, e che ha trovato potersi ancora fare o non questa linea, perchè gli studi non erano ancora approvati.

Or bene, signori, siffatto partito di escludere la linea tanto desiderata di Benevento-Foggia avrebbe accontentato le popolazioni napoletane? Perchè condannare tutto il movimento delle Puglie a fare 40 chilometri di più per arrivare a Napoli? Perchè condannare tutto il

movimento che si farà fra le Puglie, e tutto il litorale del Mediterraneo per Roma e la linea maremmana, perchè condannarlo a fare circa 100 chilometri di più quando si può fare altrimenti? Se i lavori fossero già incominciati, allora pazienza; ma quando la cosa è rimediabile, perchè non risolversi? D'altronde la linea di Termoli certamente non sarebbe costata poco.

L'onorevole generale Menabrea, il cui piano riguardo alle ferrovie meridionali, quale è adombrato nella sua relazione sul riordinamento, non si può giudicare, perchè quel piano, al momento della sua uscita dal Ministero, era ancora in elaborazione, aveva messo innanzi l'idea d'una sovvenzione governativa di 16,000 lire per chilometro onde eseguire la linea di Termoli.

Su questa cifra si sono fondati alcuni per sostenere che sarebbero bastate 16,000 lire di garanzia per eseguire la linea di Termoli; ma essi non considerarono che il progetto messo avanti dal ministro d'allora, non affidava che con 16,000 lire di sovvenzione si facesse la linea di Termoli; bensì lasciava supporre che pel doppio vi dovessero contribuire le provincie ed i comuni.

Circa alla linea di Termoli, stando non a ciò che ne disse ieri l'onorevole Depretis, ma alle nozioni che si hanno, niuno vorrà pretendere che debba costar meno di 250,000 lire al chilometro. Aggiungete le spese d'esercizio e l'ammortizzazione, e vedrete che quella linea non può servire il capitale che le è necessario senza almeno 22,000 lire di introito netto. Come volete farla con una garanzia di sole 16,000 lire?

Si citò anche l'esempio della linea del Basento, concessa alle calabro-sicule con una sovvenzione appunto di 16,000 lire al chilometro.

Ma quest'esempio non calza. La linea del Basento non è isolata, ma fa parte di tutto un sistema. Alle Calabro-Sicule si accordò un lungo sviluppo di linee di facile costruzione, aggiungendo l'onere di costruire la linea del Basento: onere dal punto di vista della costruzione, giacchè dal punto di vista dell'esercizio sarà un vantaggio, servendo a riannodare tutto il sistema con Napoli. Epperò l'esempio della linea del Basento che fa parte di un gran sistema di linee più facili non può essere citato a proposito di una linea isolata.

Se noi ci fossimo ristretti al partito di eseguire le linee di Conza e di Termoli, rinunciando a quella di Benevento-Foggia, siamo certi che non avremmo di sicuro sufficientemente soddisfatti gl'interessi della città di Napoli, e ciò a prezzo di vistosi sacrifici da parte delle provincie e dei comuni.

Se non che per sostenere la linea di Conza si fanno saltare fuori tutti i giorni dei nuovi obbiettivi affatto inaspettati. Si fa uno sforzo per dimenticare che il grande scopo che si deve ottenere era quello di congiungere il grande emporio di Napoli colle Puglie, con Brindisi, con Bari; le Puglie con Roma, col litorale del Tirreno per la via la più breve e la più comoda che è quella di Benevento. Invece, a sentire i Conziani, l'obbiettivo deve essere quello di congiungere Salerno con Barletta, passando sopra una triplice serie di osta-

TORNATA DEL 31 MARZO

coli naturali! Domani chi sa che cosa salterà fuori! Ormai non si tratta più di vedere come una ferrovia possa servire ad uno scopo economico. Ma pei fautori di Conza si tratta d'immaginare degli scopi che possano servire di pretesto alla conservazione della loro linea. Se questa fosse stata cominciata! Siffatto lavoro d'immaginazione potrebbe servire a qualche cosa; anche l'illusione è un conforto. Ma la linea di Conza fortunatamente non si è peranco incominciata.

Tutto questo considerato, il Governo si appigliò al partito di sopprimerla, e con ciò di risparmiare un capitale che sarebbe stato sprecato, e che avrebbe ben meglio potuto servire ad altra destinazione.

Il Governo ha creduto che, risparmiando questo capitale, ne potevano avvantaggiare in tre.

Ne poteva avvantaggiare la compagnia delle strade meridionali, ne potevano avvantaggiare le popolazioni e ne poteva in fine avvantaggiare lo Stato, che non isprecando le sue forze, poteva meglio utilizzarle altrove.

Le conseguenze di un capitale sprecato si fanno sempre sentire, e, per conto mio, quando vedo sprecare del denaro anche da chi ne ha, soffro, perchè il denaro sprecato è sempre un lucro cessante e un danno emergente; lo spreco del denaro è l'annichilamento di una forza, annichilamento che costantemente porta a conseguenze funeste prossime o lontane, non monta.

Ho detto che risparmiando la linea di Conza, non gettando in quel pozzo dei milioni che non servono ad alcuno, io vedeva il vantaggio del Governo, che non trovandosi più obbligato a pagare tre milioni all'anno per una linea che non giova a nulla, ha potuto, senza compromettere le condizioni dell'erario, mettersi in grado di poter presentare un progetto di legge con cui la rete delle ferrovie napoletane viene aumentata di oltre 400 chilometri.

In quanto alla compagnia, essa che ha in pronto il capitale per costruire la linea di Conza, può applicarlo alla linea da Benevento a Foggia ed accelerarne la costruzione.

Ed in quanto alle popolazioni non ne hanno forse esse vantaggio?

Noi certamente, o signori, non avremmo concesso la linea da Benevento a Foggia quando ci rimanesse il carico di quella di Conza, ma poteva darsi che altri uomini di Governo credessero utile di concederla; ad ogni modo non posso supporre che un Ministero qualunque ne volesse promuovere a tutto carico nazionale la concessione, ma è da credersi piuttosto avrebbe domandato in concorso le provincie.

Ora questo concorso che alcuni Consigli comunali e provinciali hanno già profferito per un terzo delle spese non sarebbe egli un onere tale per quelle provincie da renderle impotenti a rivolgere le loro risorse all'attuazione delle reti stradali ordinarie, e di altre linee ferroviarie complementari? Perchè in conclusione se dovessero quelle provincie pagare il prezzo di cui sono capaci per avere le linee normali, come si farebbero poi

le reti secondarie? Non già dal Governo, il quale a queste popolazioni direbbe: io do tre milioni per la linea di Conza, che dopo costrutta quella di Benevento ora mi dà più nulla, e se faccio il conto di quanto do alle altre popolazioni dello Stato, non posso darvi altri soccorsi per aprirvi nuove linee. Le provincie poi che avrebbero sciupate tutte le loro forze nella linea di Benevento non si troverebbero più in grado di provvedere alle altre diramazioni che occorrono.

Ecco perchè, risparmiando la linea di Conza, fanno un buon affare in tre, le popolazioni, il Governo e la compagnia, colla quale, piaccia o non piaccia, bisogna pur contare, poichè è una compagnia a cui sono affidati molti interessi, ed a cui sin dal 1862 si sono concessi 1200 chilometri di strada.

Per poter ben giudicare se una cosa sia buona o cattiva non bisogna guardarla solamente in sè stessa, ma bisogna considerarla nelle sue immediate attinenze.

Or bene, all'infuori delle linee concesse, ve ne sono nel Napoletano parecchie altre molto desiderate, e che senza dubbio entrano in un piano normale che si attuasse rispetto alle ferrovie meridionali; una di queste è la linea Taranto-Brindisi, l'altra è la linea Foggia-Manfredonia.

Riguardo alla prima egli è certo che nessuno potrà mai pensare ad eseguire la linea Taranto-Brindisi se non si eseguisce la linea del Basento da Contursi a Potenza, non essendo la prima altro che una sezione della gran linea che andrà da Napoli a Brindisi, lambendo Taranto. E questa linea del Basento da Contursi a Potenza dovrebbe essere concessa, secondo la convenzione colle Calabro-Sicule, entro quattro anni. Volendo se ne potrebbe anticipare la concessione.

Se non che, come può venire in mente ad alcuno di fare due traversate degli Appennini, a così breve distanza l'una dall'altra, l'una a Conza, la seconda fra Contursi e Potenza? Se invece si sopprime la linea di Conza ecco che, onde ne approfittino le popolazioni dei paesi sino a Contursi, viene di necessità di anticipare la linea Contursi-Potenza, e, costruendosi la linea di Potenza, viene chiarita la convenienza di anticipare la costruzione anche della linea da Taranto a Brindisi.

Dicasi lo stesso della linea da Manfredonia a Foggia. Quest'ultima, qualora si eseguisca la linea di Conza e non quella da Benevento a Foggia, sarebbe un tronco d'interesse locale, e non di più, e converrebbe che ci pensassero a promuoverla interessi locali soltanto e di poca importanza; invece compiuta la linea da Benevento a Foggia, il tronco da Foggia a Manfredonia ne diventa la continuazione naturale e inevitabile, perchè il porto di Manfredonia è il porto dell'Adriatico più vicino a Napoli. E così senza sforzare le cose, voi riunite una massa d'interessi favorevoli alla costruzione della linea Manfredonia-Foggia.

Delle obiezioni che si fanno alla sostituzione di linee da noi proposta, mi sembra che l'una abbia meno fondamento dell'altra.

Vi sono degli oppositori, ed accenno ai deputati di

Conza e di Solmona, poichè è la medesima questione che si agita per ambedue, che io non posso sperare di persuadere. Come ministro dei lavori pubblici, è mio debito di considerare la questione di Conza e quella di Solmona dal punto di vista del riordinamento delle ferrovie italiane; invece essi sarebbero perdonabilissimi qualora considerassero la questione del riordinamento delle ferrovie italiane dal punto di vista di Solmona e di Conza. Dunque noi ci troviamo in un campo così diverso, che io dispero assolutamente di indurli a stendermi la mano.

Vi sono altri oppositori che sono trattenuti da certi scrupoli costituzionali, e dicono: ma che rispetto volete voi che si abbia al Parlamento, se egli viene meno a deliberazioni già prese?

Prima di tutto io osservo che l'affidamento dato dal Parlamento è mantenuto.

Quale affidamento infatti diede il Parlamento italiano alle popolazioni napoletane? Egli diede loro quello di congiungere Napoli colle Puglie nel modo più normale. Ed in quel momento la linea normale si supponeva quella di Conza.

Ora il Governo toglie la linea di Conza e ne dà un'altra. Rimangono dunque gli stessi obbiettivi, cioè Napoli e le Puglie; cosicchè se ora veniamo a sostituire una nuova linea che soddisfi assai meglio allo spirito della originaria legge di concessione, assecondando meglio la direzione naturale del commercio, non veniamo meno agli impegni presi. Questa non è che una questione di tracciato, intorno alla qual cosa vi sono molti esempi di pentimenti, sopravvenuti per studi fattisi dopo emanata una legge.

Del resto esaminiamo ora un po' in che sarebbero danneggiate talune popolazioni per l'abbandono della linea di Conza. Guardiamo alle popolazioni che si trovano sul versante del Tirreno. Or bene, dal mare fino a Contursi noi profitiamo di tutta la linea esistente o in costruzione. Solo che da Contursi la linea invece che di volgere a Conza, come si era progettato, traversa gli Appennini per raggiungere Potenza e di là scende lungo il Basento per biforcarsi da una parte verso Taranto, e in seguito Brindisi, dall'altra per le Calabrie.

Per conseguenza noi mettiamo queste popolazioni da Napoli fino a Contursi sopra la linea più normale che possa esistere nell'Italia meridionale, sopra una linea che dà la vita alla Basilicata e che si biforca vicino alla foce del Basento, per andare da una parte a Brindisi e per l'altra alle Calabrie. Ma ciò non basta. Coll'abbandono della linea di Conza nasce un altro vantaggio, nasce la possibilità, anzi la certezza in un tempo più o meno prossimo, di un'altra linea normale, che qualora si mantenga la linea di Conza non si sarebbe mai creduto di poter eseguire, voglio dire il tronco Avellino-Benevento. E pertanto le popolazioni del versante del Tirreno che dovevano profittare della linea di Conza, guadagnano per la sostituzione, perchè oltre al comunicare colla Basilicata e colle Calabrie mediante l'anti-

cipata costruzione della linea del Basento, anche per raggiungere le Puglie, invece di andarvi per la linea di Conza, vi possono pervenire per la linea Avellino-Benevento, la quale da una parte li condurrà direttamente all'Italia superiore per Termoli, e dall'altra a Foggia per il passo più facile degli Appennini. Ora, domando io, se tutte le popolazioni da Contursi fino a Napoli non si trovano maggiormente vantaggiose dal cambiamento del piano?

Se guardiamo poi alle popolazioni che si trovano sul versante dell'Adriatico noi vediamo che ad esse si conserva il tronco di Candela, il tronco di Candela svincolato però dalla garanzia delle lire 29,000 per chilometro di cui era affetto come sezione della linea di Foggia. Mi si dirà: quel tronco non ha nessuno scopo, è un tronco che val niente. Ciò può essere sino ad un certo punto; se si lasciasse come è, sarebbe un tronco di non molta importanza, ma, prolungandolo nella direzione del Melfese e in seguito della Basilicata (questa è un'idea che esprimo, perchè adesso mancano ancora studi sufficienti), può molto aumentare d'importanza. In ogni caso la linea di Candela prolungata anche per il solo scopo di servire al Melfese, sarà tutt'altro che una linea inutile.

Rimane dunque il tratto quasi deserto da Contursi a Ponte di Santa Venere... (*Interruzione a destra*)

Scusino, è un tratto quasi deserto, perchè quando si fece il calcolo delle popolazioni che possono giovare della linea di Conza o se loro non converrà meglio andare addirittura in carrozza a Napoli. Ora, domando, se gli abitanti che si trovano radi e sparsi a lunghe distanze, nei pascoli e nei boschi di quel montuoso paese, e che finora non conoscevano non solo le ferrovie, ma neppure le strade ordinarie, non rimarranno già avvantaggiati da una strada nazionale che è stata eseguita e che certamente non avrebbero mai avuta se non si fosse pensato alla linea di Conza?

Non si può pretendere che ci abbiano ad essere delle strade ferrate per tutti i singoli abitanti del regno. Ora, quando queste popolazioni che erano prive affatto di comunicazioni rimangono provvedute di una buona strada consolare, esse certamente non avranno a pentirsi che ci sia stato qualcheduno che abbia pensato alla linea di Conza.

Non è certamente a beneficio esclusivo di esse che il Governo e il Parlamento italiano decretarono una ferrovia di congiunzione fra Napoli e le Puglie con una garanzia di 29,000 lire per chilometro.

Vi sono finalmente fra gli oppositori coloro che dicono (fra questi mi ricordo l'onorevole Capone): ecco, un giorno voi venite a dichiarare soppressa la linea di Conza, ma un altro giorno verrete a dire: sopprimiamo anche la linea di Foggia. Con questo precedente non saranno mai sicure le popolazioni. Seguite invece lo esempio di altri tempi, quando eravi chi vi consigliava di abbandonare il traforo dei Giovi per stabilire altrimenti le comunicazioni fra Torino e Genova, quando si

proponeva di abbandonare la linea della Porretta; invece voi avete persistito a condurre a compimento l'una e l'altra opera.

Io credo che questi esempi non si possono applicare al caso attuale. In fatti se non si abbandonò il traforo dei Giovi fu perchè era sul tracciato più normale e più diretto fra Torino e Genova; ed i ministri d'allora fecero bene ad insistere; dicasi lo stesso per la linea della Porretta. Ma perchè voler adesso applicare questo precedente che valse per le linee normali ad una linea anormale come quella di Conza?

Non è già per cagione delle difficoltà tecniche che si vuole abbandonare la linea di Conza, ma bensì per evidenti necessità economiche e finanziarie; io credo anzi che l'esempio addotto dall'onorevole Capone deve servire a persuadere le popolazioni che una volta prescelta la linea normale, nessuna forza umana può impedire che si persista in quella, anche indipendentemente dalla maggior facilità di costruzione che presenta la linea normale. A meno che una qualche cometa venga a sconvolgere le condizioni geologiche e topografiche del globo, e faccia sì che la linea di Benevento non sia più la linea naturale.

Io, o signori, porrò fine al mio dire, perchè credo di aver abusato della vostra pazienza, pregando specialmente gli onorevoli rappresentanti delle provincie meridionali a considerare bene le cose, ed a non lasciarsi fuorviare da sofismi e prevenzioni.

Qui si tratta di far un buon affare tutti assieme, lo Stato, le popolazioni, e la società, e questo buon affare lo si compie risparmiando una spesa inutile, e rivolgendola altrove. Io vi prego a voler considerare che, mantenendo la linea di Conza, si obbligherebbero quelle provincie ad incontrare, per avere la linea di Benevento, sacrifici enormi superiori alle loro forze, e che le renderebbero impotenti a sviluppare le strade ordinarie e ad incoraggiare le diramazioni della rete secondaria, le quali il Governo non potrà sussidiare se non in una misura molto piccola, imperocchè il tempo delle spese gettate al vento e per necessità politiche è già passato.

Da qualunque lato voi esaminiate questo progetto di legge, voi vedrete che esso merita la vostra approvazione.

Quanto alla vendita delle strade dello Stato non si poteva fare altrimenti, nelle condizioni nostre finanziarie, che venderle, e ne abbiamo ricavato il migliore prezzo che era possibile pretendere in giornata.

Quanto al contratto di fusione, pesate fin che volete gli oneri del Governo, ma dall'altra parte mettete sulla bilancia i gravissimi inconvenienti che nascerebbero dal lasciar cadere la Società delle Romane, e dal non modificare le condizioni esistenti delle linee toscane.

Finalmente, portando lo sguardo sopra il contratto

delle ferrovie meridionali, voi vedrete che esso è favorevole sotto molti aspetti. Esso aumenta di 450 chilometri le linee delle provincie napoletane, rende possibile l'esecuzione delle reti secondarie sotto due aspetti, cioè imponendo alla Compagnia l'obbligo di esercitare le linee secondarie a prezzo di costo, e lasciando disponibili alle provincie i fondi che volevano destinare alla costruzione della linea di Benevento, e infatti richiede da esse solo 500,000 lire di concorso in tutto; che colla scala mobile rende gl'interessi di una Compagnia, a cui avete già accordato 1200 chilometri di linee, solidali e conformi a quelli dell'erario non solo, ma anche a quello delle popolazioni.

Io non posso dubitare che sarete per approvare il presente progetto di legge. (*Vivi segni di approvazione dai vari banchi della Camera*)

LEOPARDI. Domando la parola per un fatto personale.

Io non intendo muovere alcun lamento contro il signor ministro, l'illustre generale; lo ringrazio anzi di tutto ciò che ha detto in favore della linea di Aquila, e dirò anzi, confortato da' suoi elogi, che appunto questa linea fu uno dei fini della linea Pescara, Solmona, Ceperano; per cui il conte di Cavour si fregava le mani di gioia quand'ebbe trovato il valico del Fucino...

PRESIDENTE. Ma questo non è fatto personale; ella stabilirebbe un precedente, che renderebbe impossibile l'ulteriore discussione della legge; ciascun deputato, di cui fossero nominatamente combattuti gli argomenti, avrebbe allora diritto di avere la parola a pretesto di fatto personale, e ne sorgerebbe non solo un'aperta violazione del diritto degli iscritti, ma una confusione inestricabile, un vero disordine; sente l'onorevole Leopardi l'immensa responsabilità che m'incumbe; lo prego quindi di investirsi della posizione in cui mi trovo.

Lo scongiuro pertanto di desistere, imperocchè evidentemente dalle parole ch'ella ha pronunciato si comprende ch'ella tocca al merito della discussione, e non a fatto personale.

LEOPARDI. Due soli minuti per aggiungere che il signor ministro Jacini ai fatti evidenti oppone asserzioni e supposizioni.

PRESIDENTE. Tutti coloro che parlano per un fatto personale debbono attenervisi, e non ella soltanto. Non posso far privilegi ad alcuno, e considerare come fatto personale una questione che non ha questo carattere.

LEOPARDI. Avrei terminato.

Tutte le difficoltà messe avanti non escludono l'offerta fatta dalla Compagnia di costruire tutta la linea intera per 300 mila lire al chilometro.

PRESIDENTE. Questo non è un fatto personale. La seduta è levata.

L'adunanza è sciolta alle ore 5 1/4.