

TORNATA DEL 1° APRILE 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi. — Congedi. — Spiegazioni personali del deputato Leopardi, e osservazioni e istanze del presidente. — Dimissioni del deputato Pancaldo. — Seguito della discussione generale del progetto di legge per il riorfinamento e la vendita delle ferrovie — Considerazioni del deputato Torrigiani, e voto da lui motivato circa la revisione delle tariffe — Discorso e ragguagli del deputato Boddi, in difesa del progetto. — Relazione sul progetto di legge per disposizioni circa i sequestri degli stipendi e delle pensioni. — Discorso del deputato Valerio, contro il progetto. — Istanza d'ordine del deputato Di San Donato. — È ripreso il discorso del deputato Valerio, e quindi n'è rinviata la continuazione a lunedì.*

La seduta è aperta al mezzo tocco.

MASSARI, segretario, legge il processo verbale dell'ultima tornata.

GIGLIUCCI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

10684. Sagiuri Salvatore e l'avvocato Vittorio De Rossi, nella loro qualità di rappresentanti legali della Università israelitica di Livorno, mentre non si oppongono in massima all'applicazione di una legge comune a tutte le Università israelitiche del regno, invitano il Parlamento ad autorizzare il Ministero, nell'atto di pubblicare la legge, ad introdurre le modificazioni che potessero per avventura soddisfare i bisogni speciali di alcune delle Università medesime.

10685. Guidi Napoleone, di Bologna, sottotenente nell'esercito nazionale, rappresentato dal suo mandatario Angelo Rambaldi, domanda il rimborso dal Governo italiano dell'importo di trasporti diretti militari che somministrò nel periodo della repubblica romana.

10686. Le Giunte municipali di Castellaccio, Valmaggiore, Castelfranco e Biccari rivolgono istanza per la costruzione della linea ferroviaria Benevento-Biccari-Lucera-Foggia.

10687. La Giunta municipale di Castel di Lucio e 910 cittadini di Stazzerna domandano che sia respinta dalla Camera la proposta soppressione delle corporazioni religiose.

10688. Il superiore del monastero Cassinese di Santa Maria di Fundrò, provincia di Caltanissetta; i monaci del ritiro dei PP. Riformati di Santa Maria di Gesù; il prevosto dei Teatini; i Francescani Riformati di San Pietro di Piazza Armerina; il priore dei PP. Carmelitani e del convento di Sant'Agostino in detta città; i Padri Riformati di Buzza Franco in Sicilia, protestano contro petizioni di alcuni frati perchè vengano abolite

le corporazioni religiose di cui anzi implorano la conservazione.

10689. Le Giunte municipali di Osimo e di Loreto si oppongono alla concessione domandata dalla città di Ancona di derivare acqua potabile dal fiume Musone ravvisandola una lesione dei loro diritti e dei diritti di alcuni dei loro amministrati.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Fecero i seguenti omaggi:

L'Avvocato Loggero d'Alessandria — Manuale dell'Agente di pubblica sicurezza nel regno d'Italia, una copia;

Il reale istituto lombardo — Memorie di scienze e lettere e rendiconti, fascicoli di novembre, dicembre 1864 e gennaio 1865, una copia;

Raffaelli Giovanni -- Cantica intitolata: *Venezia*, una copia.

LEOPARDI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su che? sul verbale?

LEOPARDI. L'onorevole nostro presidente si ricorderà che dapprima, quando io chiesi la parola per un fatto personale, egli me la negò dicendo: parlerete dopo. Quando venne questo dopo, io richiesi di nuovo la parola e la ottenni, ma mi fu subito da lui bruscamente troncata col dire: la seduta è sciolta.

Io non trovo nel regolamento nessuna disposizione che autorizzi il presidente, non a togliere, ma sibbene a troncargli la parola ai deputati in cosiffatto modo.

Intendo quindi sapere se ho la parola ancora, o se mi è stata tolta.

PRESIDENTE. Quel ch'ella ha detto non è esatto.

Prima di tutto quando dopo il discorso dell'onorevole La Marmora ella domandò la parola io dissi così:

TORNATA DEL 1° APRILE

ella avrà la parola a suo tempo, essendosi ella riservato di parlare.

Terminato il discorso del ministro Jacini, ella domandò nuovamente la parola. Era mio dovere, persuaso com'era che fatto personale non ci fosse, d'invitarla a dichiarare il fatto personale; ciò feci, ella prese la parola, e ben compresi tosto che non c'era nessun fatto personale.

Dovetti allora invitarla a desistere; ella tuttavia voleva continuare. La pregai di considerare l'immensa responsabilità, che pesava sopra di me, nella condotta di questa grave e complicata discussione, e come io non dovessi creare dei precedenti, che potevano essere fatali all'andamento della medesima!

Ciò nondimeno ella seguitava, ed invece di parlare di fatti personali parlava di lire 300,000, più o meno che costava questa o quella strada. Allora già i deputati dipartendosi dai loro posti, e con questo fatto medesimo dimostrando il loro giudizio, fui, mal mio grado, costretto di chiudere la tornata. Questo è lo stato vero delle cose.

LEOPARDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Duolmi di dovere usare questo rigore; ma ho pur avvertito in uno dei primi giorni di questa discussione, che a fronte delle imperiose angustie del tempo, in cui versavamo, sarei stato costretto pur troppo ad usare, così mi espressi, *un increscioso e forse molesto rigore*. Lo dissi: la Camera mi perdoni se sono costretto dalle circostanze a fare così. Prima di noi c'è la patria, c'è il bisogno pubblico. A questo io servo, questo è il dovere che ho, e non meriterei la fiducia di che la Camera mi onora, se facessi altrimenti. Deploro nell'animo mio questo rigore, che debbo usare verso colleghi che venero, ma vogliono essi riguardare al dovere che mi incombe, alle intenzioni mie (*Bene!*)

LEOPARDI. Non avrei nulla a rispondere sul rigore dell'onorevole nostro presidente, se in questo rigore egli si fosse, quanto a me, conformato al regolamento. L'articolo 27 del regolamento dice che, quando il presidente creda che non vi sia fatto personale deve interrogare la Camera. Ed io mi sovvengo che la prima volta che domandai la parola, dissi: me ne appello alla Camera; anzi lo dissi due volte. Ma oltre all'articolo 27 vi è l'articolo 26 del regolamento, il quale dice, è vero, che « nessuno può parlare due volte sullo stesso soggetto nella discussione generale; » ma aggiunge: « salvo il caso in cui il deputato che ha parlato stimi che sia stato male inteso dai suoi contraddittori e voglia dare delle spiegazioni. »

Ora, se vi era questo *essere stato male inteso* nelle parole pronunciate dall'illustre generale La Marmora, io aveva il diritto di parlare anche per l'articolo 26 del regolamento. Del resto io fo queste dichiarazioni perchè desidero che la libertà del deputato, e per me e per gli altri, venga rispettata.

PRESIDENTE. Sono gravi i rimproveri ch'ella muove al presidente, gravi assai, ma essi si fondano sopra un

concetto inesatto, ch'ella si è formato. È detto, e sta bene, che nessuno può parlare due volte, salvo per spiegare una parte del suo discorso che non sia stata bene intesa. Ella chiese la parola pel fatto personale; dunque non era il caso dell'articolo 26 del regolamento.

Ella stessa dunque riconosce che non era il caso di fatto personale, ma di una parte del suo discorso che non fu bene intesa. Dunque ella comincia a contraddire a sè stesso. Per accusare bisogna essere esatto nei fatti. In secondo luogo: sta bene che si può avere la parola la seconda volta per spiegare una parte del discorso, che non fu bene intesa, ma altro è avere la parola, altro è averla in qualunque momento. L'articolo 27 del regolamento, ch'ella pure citava, ben dice che si può avere sempre la parola per la posizione della quistione, per un richiamo al regolamento, per rispondere ad un fatto personale, ma non dice che la si possa avere in qualunque momento per spiegare una parte del discorso non stata ben intesa. Quindi, se ella ora, abbandonando il concetto del fatto personale in cui vede di non poter stare, intende invece domandare la parola per spiegare una parte del suo discorso non stata bene intesa, ella è nel suo diritto, ed a suo turno gliela darò.

Vede adunque l'onorevole Leopardi che quelle accuse, siccome fondate sopra supposizioni contrarie al fatto, non possono in nessuna guisa toccare il presidente.

LEOPARDI. Ringrazio il signor presidente ed aspetterò che mi dia la parola.

PRESIDENTE. La iscriverò.

Intanto poichè siamo in questo argomento io debbo ancora fare un'avvertenza. Io avevo notato, come vari deputati essendosi iscritti *in merito*, avessero invece presentato emendamenti, che per la loro natura dovevano essere rimandati agli articoli. Fra questi, mi duole il dirlo, era appunto l'onorevole Leopardi. Dissi allora che non volendo io impegnare una questione metafisica sulla qualità, sul carattere delle varie proposte, avrei permesso che i loro proponenti parlassero nella discussione generale al loro turno di *merito*, come appunto essi si erano iscritti, ad un patto però: che siccome essi parlavano a titolo di quelle loro proposte, le svolgessero nella discussione generale, e non pretendessero poi ad avere la parola di nuovo quando saremmo agli articoli.

Or che avvenne? L'onorevole Leopardi disse un eccellente discorso che durò due ore; ma poi nel fine del medesimo, come se niente fosse, come se non vi fossero nè norme, nè regolamenti, dichiarò che si riservava di svolgere negli articoli la sua proposta. Io domando se questo sia un osservare il regolamento, e come sia possibile condurre una discussione quando i deputati non si fanno coscienza essi medesimi di stare nel regolamento!

LEOPARDI. Domando la parola.

Molte voci. No! no!

PRESIDENTE. Ha la parola.

LEOPARDI. Si è detto da molti, in questa discus-

sione, che il progetto di legge di cui la Camera si occupa non è un semplice progetto di legge, ma comprende dieci progetti di legge, dieci convenzioni, dieci capitoli. Ora può benissimo succedere che si abbia a parlare contro uno di questi progetti, ed appunto era il mio caso, relativamente al gruppo delle Meridionali. Come può pretendere l'onorevole presidente che ciò non appartiene alla discussione generale? La colpa è tutta del Ministero che ha presentato quest'ammasso di leggi indigeste, ed io compatisco anzi l'onorevole nostro presidente, il quale ha da dirigere una discussione sì complicata e quasi impossibile.

PRESIDENTE. Invece di compatimento io invoco il loro aiuto. Se gli onorevoli deputati vorranno stare al regolamento ed alle preghiere del loro presidente, si riuscirà.

Se non vi sono opposizioni, il processo verbale s'intenderà approvato.

(È approvato.)

BRIGANTI-BELLINI BELLINO. Domando che sia inviata alla Commissione incaricata di studiare il progetto di legge sulla derivazione delle acque dal Musone la petizione delle Giunte municipali di Loreto e di Osimo che reclamano contro questa concessione come dannosa agl'interessi loro.

PRESIDENTE. Sarà trasmessa.

Il deputato Busacca, per ragioni di famiglia, domanda un congedo di dieci giorni.

Il deputato Parenti, per imperiose circostanze di famiglia, domanda un congedo di otto giorni.

(Sono accordati.)

L'onorevole Pancaldo rassegna le sue dimissioni dall'ufficio di deputato.

Si dà atto di questa rinuncia, ed il collegio 1° di Messina si dichiara vacante.

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 del progetto di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del regno.

Il deputato Torrigiani ha facoltà di parlare.

TORRIGIANI. Signori, la discussione intorno a questo grave progetto di legge che si prolunga da nove di, il numero degli oratori iscritti, l'importanza dei discorsi che si sono pronunziati, l'interesse che ciascuno pone nella materia discussa, sono altrettante prove che da tutti si sente come intorno a questo disegno di legge si rannoda gran parte dell'avvenire economico del paese.

Io mi compiaccio di vedere la Camera con quanta diligenza procuri di trovare il bandolo della matassa, che è raccolta nel grosso volume che ci sta dinanzi.

Io credo che con ciò la Camera voglia ancora mostrare di aver avvertito la grave differenza che corre

tra questo e quel cumulo di leggi, tanto nell'ordine amministrativo, quanto nell'ordine giudiziario, che fummo chiamati sommariamente a discutere e votare; divario che, a mio avviso, si palesa riflettendo che, se per avventura alcuni degli articoli delle leggi che noi abbiamo già approvate facessero mala prova, la Camera può immediatamente correggere in tutto od in parte il difetto che si fosse palesato, laddove, trattandosi di un contratto che vincola gl'interessi del paese per quasi un secolo, noi non potremmo rompere questi vincoli senza moltiplicare i sacrifici che già sembrano a molti, ed a me stesso, eccessivi.

Dette queste cose, io entro subitamente in materia per dar prova alla Camera che intendo fare un breve discorso. Io non potrei e, potendo, non vorrei fare un lungo discorso, zelante, quant'altri mai, dei preziosi momenti che la Camera deve destinare ai propri lavori.

Signori! Tanto i discorsi favorevoli, quanto i contrari a questo progetto di legge, lo dico francamente, se hanno potuto in qualche parte modificare le mie opinioni, io ho dovuto però tener ferma la fede che lo studio accurato di essi nella misura delle mie forze e delle mie cognizioni aveva fermata nel mio spirito. Ed io ho bisogno di esprimere tosto a' miei onorevoli colleghi quale concetto sintetico io avessi raccolto in mente fin da quando la prima volta ci venne questo progetto distribuito.

Ecco la formola del mio concetto. Quando all'interesse vero di uno scopo determinato noi sostituiamo l'interesse che ad un altro scopo si riferisce, è inevitabile che tutti i vantaggi i quali sorgono per questo secondo scopo debbono andare a detrimento dell'interesse dello scopo primitivo. Applico questa teoria.

Si è detto da parecchi, e ieri l'onorevole ministro lo ha ripetuto alla Camera, facendo eco a quello che già l'onorevole suo predecessore aveva manifestato, si è detto, ripeto, che lo Stato, essendo un cattivo amministratore di imprese, non deve tenere per sé quella che sorge dal possedere e di esercitare le strade ferrate.

Ecco una verità lampante, verità economica, che nessuno può contraddire.

Ma, o signori, il nostro è poi il caso per cui lo Stato si sbarazzi di questo grosso fardello che io dico con altri non dover egli portare sulle spalle? Mai no, o signori. La questione è un'altra, sono i bisogni pressanti delle finanze che reclamano il mutamento di cose. Ecco come allora all'interesse vero che avrebbe lo Stato di sbarazzarsi di quel grosso fardello subentra l'interesse dello acquirente delle strade ferrate da esso possedute ed esercitate, ed i lucri e i vantaggi che sorgono da questo negozio, per l'acquirente, sono e devono essere a detrimento di chi è in necessità di vendere.

Parimente, quando mi si dice: vi sono varie società, le quali hanno delle forze consone, delle forze che tendono a riunirsi fra loro, bisogna favorire la formazione del complesso di un fascio che tutte le riunisca e le rappresenti. Questo gioverà al complesso nuovo, alla nuova associazione, gioverà all'ente in cui la società

TORNATA DEL 1° APRILE

dovrà esercitare la propria azione. Io dico ancora: niente di più vero di questo, e vedendone l'applicazione in altri paesi, farei plauso di gran cuore quando la condizione vera, nel caso nostro, fosse quale io qui la dipingo.

Ma, o signori, per parlare della più cospicua associazione che questo progetto presenta, è questo per avventura il caso della fusione delle quattro società, Romana, Livornese, Centrale-Toscana e Maremmana, quale ci viene progettata? Oh no, certo. Noi abbiamo quattro società, una delle quali (e io ho meno riguardo oggi a pronunciare una parola che fu esplicitamente detta ieri alla Camera dall'onorevole ministro dei lavori pubblici) è in una condizione di vita pericolante.

Che cosa deve quindi succedere? Bisogna che per far vivere e prosperare quest'unica società fusa nelle altre tre, noi portiamo le forze di tutte le altre società a un livello molto elevato, e in allora tutti i vantaggi, i quali derivano a quelle altre a cui si soccorre in una così larga misura, sono a detrimento dello Stato, e non vengono realmente a rafforzare quella società pericolante in modo da credere che la sua vita crescerà prospera e vigorosa.

Quanto alla condizione della società delle Meridionali, anche qui lo Stato difficilmente può uscirne senza svantaggio.

La condizione della società delle Meridionali era assai buona con un contratto in mano vantaggioso a fronte dello Stato. Io farei torto al senno ed all'avvedutezza di quella società quando credessi che le nuove combinazioni fossero sorte per danneggiarla. E questo l'ha detto apertamente anche l'onorevole ministro dei lavori pubblici ieri. La società colle nuove convenzioni non ha dunque per fermo deteriorato la sua posizione. E lo Stato? Lo Stato ci perde. Ma mi affretto a dire subito che di questo progetto di legge la parte che mi va più a sangue, lo dico schiettamente, è appunto quella che si riferisce al contratto colle Meridionali. Il pensiero dell'applicazione della scala mobile, sostituita all'assicurazione di un prodotto fisso chilometrico, è felice. Per me, quando vedeva che l'interesse assicurato di lire 29,000 il chilometro era in aperta collisione con lo sviluppo delle forze economiche della società, pel quale sviluppo solo lo Stato poteva aspettarsi un giorno di veder diminuiti i suoi carichi, questa collisione da cui nasceva che l'interesse della società per l'assicurazione del prodotto di lire 29,000 il chilometro era di diminuire i servizi in modo che la differenza fra il costo di questi servizi e le lire 29,000 assicurate fosse la maggiore possibile, dico che questa collisione rendeva la società in uno stato assolutamente contrario agli interessi dell'erario pubblico ed a quelli del paese.

Nè io posso dar carico all'onorevole ministro dei lavori pubblici di avere congegnato la scala mobile in modo che quando il prodotto arriva alle 11 mila lire, l'interesse dello Stato cominci ad essere intaccato, perchè io trovo che appunto da quel momento si desta nella società l'interesse di aumentare i suoi prodotti,

sicchè se vi ha appunto a fare nel mio modo di vedere nel congegno di questa scala mobile si è questo, che forse termina troppo presto il momento in cui la società ha un interesse vero ad aumentare lo sviluppo economico del suo esercizio, cioè quando il prodotto chilometrico arriva alle 15,000 lire, oltre il quale limite la società che cessa di lucrare potrebbe avere il tornaconto di arrestarsi.

Voi ricordate, o signori, che la scala mobile ha in alto l'ultimo gradino a lire 31,000, il quale è toccato quando, giunto il prodotto a lire 15,000, lo Stato che deve allora concorrere per lire 16,000 viene appunto a comporre quell'ultimo gradino oltre il quale la Società non ha più interesse di ascendere.

La questione dunque di vedere se arrivata alle 15,000 lire si palesa o no un cumulo di elementi, di fattori di produzione così sviluppati, così grandi da spingere, dirò così, la macchina da per sé e necessariamente in un moto progressivo e crescente.

Questa è questione di apprezzamento, ma io accenno alla parte sola della scala mobile che lascia dubbioso il mio giudizio sulla sua bontà.

Ammesso come io ho dovuto fare fin da principio, nel concetto sintetico della legge che io mi era formato e che ho avuto l'onore di enunciare, ammesso, ripeto, che lo Stato deve necessariamente perdere, mi pare che allora la seconda domanda che sorge spontanea è questa: *i sacrifici che noi faremo serviranno almeno a raggiungere lo scopo che ci prefiggiamo?*

Vediamolo: il primo scopo che ci proponiamo con questa serie di convenzioni è quello di ristorare le nostre finanze, ciò che mi chiama qui a toccare brevemente la questione della vendita delle strade ferrate.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, con molto interessamento ha avuto cura di dimostrare come il contratto fosse sufficientemente buono. Ma egli non è arrivato e non poteva arrivare a persuadere nessuno che le finanze incassino veramente quei 200 milioni di cui esse abbisognano.

Se il piano dell'onorevole ministro delle finanze deve potersi realizzare come io l'ho inteso, conviene riunire due moventi assai difficili a potersi raggiungere, l'uno cioè di portare il nostro bilancio del 1866 a tale che il disavanzo si riduca a 100 milioni; l'altro di poter avere questi altri 200 milioni da aggiungere al prestito che dovremo incontrare.

Ora se questi 200 milioni si riducessero per avventura, come mi pare molto facile a provare, a 150, ecco che una parte del piano finanziario viene ad essere scossa, e resterà poi a vedere se l'altra parte su cui si fonda il ministro per restringere a 100 milioni il disavanzo si possa appunto realizzare.

Ma, o signori, quest'affare della vendita delle strade ferrate come l'ho inteso annunziarsi alla Camera, venne accompagnato dall'applicazione di teorie economiche molto viete e da nessuno più ignorate; applicazione che io non posso per nulla ammettere. Si è detto: il prezzo della cosa dipende dall'azione della domanda e

dell'offerta; è il prezzo corrente. Siamo d'accordo, ma quando noi abbiamo in mente un oggetto intorno al quale stanno in prospettiva, ed in prospettiva più o meno prossima, dei grandi vantaggi, non è egli vero che le domande si aumentano? Il che vuol dire che i concorrenti si moltiplicano tanto da moltiplicare il prezzo della cosa. Mi spiego con un esempio: se un fondaco qualunque viene ad aprirsi in un luogo dove una strada, dove una piazza, dove un mercato vada ad aprirsi, chi possiede questo negozio, questo fondo è impossibile che lo venda quanto lo avrebbe venduto nelle condizioni anteriori, perchè la domanda si farà più viva intorno a quell'oggetto della vendita; e questo è un fenomeno economico, costante, che risponde a capello alla legge dell'offerta e della domanda. Ma si dice: che volete farci? le domande non ci sono, la domanda esiste quasi isolata.

A questo punto, debbo confessarvi che tutte le volte che ho pensato all'affare della vendita delle strade ferrate, si è sempre manifestato nella mia mente un fenomeno psicologico di associazione d'idee, pel quale si mostravano nella mente scolpiti alcuni versi del nostro divino poeta, che dovete permettere di ricordarvi. Eccoli:

Edera abbarbicata mai non fue
Ad arbor sì, come l'orribil fiera
Per l'altrui membra avviticchiò le sue.

Se qualche men che discreto ascoltatore (e nella Camera non ne può essere alcuno) volesse chiedermi ragione dell'applicazione di questa terzina, non potrei che ripetere un verso d'un altro poeta:

Intendami chi può, che m'intend'io.

Noi venderemo il patrimonio delle ferrovie, quando un cumulo di vantaggi deve in breve aumentarne i prodotti.

E vaglia il vero, o signori. L'Austria si affretta a fare un passaggio che noi le dovremmo invidiare, accenno al passaggio del Brennero, e fra non molto sarà aperta la via sotterranea nel Moncenisio, intorno alla quale avremo speso oltre a 70 milioni di lire.

È in questo stato di cose che vendiamo le strade ferrate: è alla vigilia del giorno nel quale i grossi prodotti delle strade ferrate debbono sorpassare di molto quegli interessi, i quali corrispondono al capitale di vendita, quand'anche lo potessimo incassare intiero!

Per toccar ora alquanto dell'altro affare dei gruppi, sebbene molto siasi discusso della convenienza di costruire in questa forma le società delle nostre ferrovie, io non so tenermi dalla sorpresa che alla Camera siasi annunziata come una verità incontrastabile ed incontrastata che in Francia le grosse società non solamente abbiano fatto buonissima prova, ma non siano più materia di controversia.

Or bene, o signori, siccome nei miei poveri studi io ho tenuto un po' dietro a questa faccenda, ho dovuto maravigliare che, non dirò si ignorasse, ma si dimenticasse almeno tutto quello che si è detto nella stessa

Francia ed anche recentemente al Corpo legislativo in occasione di una discussione per la strada ferrata dell'Est il 2 maggio 1863. E siccome, tanto l'onorevole deputato Venturelli, quanto l'onorevole deputato Nisco, e ieri stesso l'onorevole ministro dei lavori pubblici, han molto fiancheggiato la opinione che le compagnie delle strade ferrate così raccolte in monopolio facciano eccellentissima prova, io chiedo in grazia alla Camera di permettermi la lettura di un brano di discorso che un oratore molto distinto della tribuna francese, il signor Darimon, pronunciava precisamente nella tornata a cui ho accennato. Parlando dunque di queste grandi compagnie, l'oratore così si esprime:

« Leurs conventions comme leurs concessions sont à l'état de révision perpétuelle. C'est ainsi que nous avons vu d'abord les prorogations de concessions; puis les prêts, subventions, garanties d'intérêts, renoncements avec bénéfices; puis les fusions, cessions, remaniements de compagnies, délimitation de réseaux; puis les transformations d'actions en obligations, et enfin la constitution de l'industrie des chemins de fer en six *grands monopoles*. Nous ne nous arrêtons point dans cette voie; nous verrons, si le ciel nous prête vie, l'aliénation à perpétuité des réseaux concédés pour quatre-vingt-dix-neuf ans, et nous verrons la réunion en un syndicat, la fusion des six grandes compagnies des chemins de fer, nous verrons le remaniement des actions, la création d'une dette perpétuelle des chemins de fer. Les choses marcheront ainsi jusqu'à ce que le public s'élève contre ce colossal monopole, et demande à en finir avec les chemins de fer, comme on en a fini avec les canaux, que dans l'intérêt du commerce et de l'agriculture on a été forcé d'arracher aux compagnies. »

Nello stesso discorso dell'oratore vi è un'idea la quale trova un perfetto riscontro con un'altra emessa qui da un nostro onorevole collega in un discorso elegantissimo ch'egli ha pronunziato alla Camera allo aprirsi di questa discussione. Permettetemi di leggersi anche questo brevissimo brano:

« Ce n'est pas la liberté de l'État et l'esprit d'initiative locale qui reçoit par ces conventions une grave atteinte, c'est aussi le principe de responsabilité qui doit dominer les entreprises particulières et les industries privées. Les régimes des subventions, des garanties d'intérêts et d'amortissement au moyen des ressources du budget ont créé au profit des compagnies des chemins de fer un fait nouveau autant que monstrueux en matière commerciale, à savoir qu'elles ne sont pas responsables d'une fausse spéculation: quoiqu'elles fassent, quelques sottises qu'elles commettent elles ne peuvent jamais perdre. Ces faits sont depuis longtemps érigés en principe, et voilà pourquoi les concessions sont à l'état constant de remaniement. »

E più oltre: « Mieux vaudrait mille fois l'État entrepreneur et exploitant que l'État entrepris et exploité. »

Queste considerazioni mi chiamano naturalmente a pensare allo stato in cui si trova una delle società di cui vogliamo procurare la fusione con altre tre.

Signori, noi dobbiamo preoccuparci seriamente della condizione finanziaria di questa società e vedere quali siano gli effetti che potrebbero derivare alle nostre stesse finanze per quel mare d'interessi che ella raccoglie e si agitano con tanta varia fortuna intorno a sé.

A questo punto l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatta un'avvertenza che io non posso passare inosservata. Egli ha detto: *appunto perchè questa società si trova in condizioni assai difficili*, noi dobbiamo soccorrerla affinché la ruina dei tanti titoli di credito che essa possiede garantiti dallo Stato non venisse a scuotere le nostre condizioni finanziarie con cui ella trovasi unita.

Ma, signori, quest'argomento ne chiama necessariamente un altro. E se fra qualche tempo, dal passato argomentando l'avvenire, questa rovina sarà minacciosa ed in proporzioni più grandi, che farete voi? una delle due: o lasciarla perire, come oggi si farebbe, e il danno sarebbe immensamente più grave, o soccorrerla e quindi moltiplicare a dismisura quei sacrifici che sembrano a tutti perchè sono ormai eccessivi.

Un'ultima obiezione che io faccio a questa fusione è che non posso realmente ritrarre nessun grado di certezza, nessun convincimento che gl'impegni assunti per questa nuova, e che si dice colossale intrapresa, possano essere condotti a termine.

È questo un grave obbietto sul quale io mi permetto di chiamare l'attenzione della Camera e del ministro, perchè almeno, moltiplicati i sacrifici, possano convincersi la Camera ed il paese che si raggiungerà almeno lo scopo che in questa convenzione ci fu presentato. Per dubitarne, io potrei addurre molti esempi, molte indicazioni, ma mi limito ad una soltanto. Vi sono nel gruppo di questa nuova fusione tre linee battezzate eventuali; queste linee sono quella da Terni ad Avezzano, quella da Avezzano a Ceprano, e quella della Spezia a Parma.

Or bene, quando io veggo tutto l'amore col quale il ministro della guerra, e, dirò cosa che mi è positivamente nota, la Commissione di difesa nazionale insistono perchè queste linee sieno compiute, io non so capire come il ministro sia venuto a chiedere una dilazione di tre anni, dopo la quale le cose sarebbero rimaste nel vago e nell'indeterminato. La Commissione ha ridotto il tempo da tre a due anni, aggiungendo che nei due anni il progetto di legge si presenti. E che mi dice tutto questo? Mi dice realmente che, ad onta di tutti i grandi soccorsi che si danno alla società, essa non ha mezzi per intraprendere subito questi lavori tanto aspettati, tanto desiderati dall'universale della nazione e dai suoi più urgenti bisogni.

A questo proposito, o signori, mi occorre d'interpellare formalmente l'onorevole Commissione ed il ministro dei lavori pubblici.

L'articolo della legge che si riferisce a queste strade eventuali è il 22°, che ciascheduno può leggere a pagina 126 del grosso volume, ed è espresso così:

« Qualora la nuova società venga dichiarata conces-

sionaria di qualcuna delle linee contemplate nell'articolo 3 di questa convenzione, il complesso della sovvenzione chilometrica sulla base fissata dall'articolo precedente per le linee definitivamente concesse, verrà aumentato per ciascheduna delle suddette linee eventuali delle seguenti somme, cioè:

« Per la linea dalla Spezia a Parma lire 2,550,000;
« Per quella da Terni ad Avezzano lire 2,500,000;
« Per quella da Avezzano a Ceprano lire 1,850,000.»

In tutto quasi 7 milioni.

Ora, se realmente l'articolo va inteso come suona, e non mi pare che si possa intendere diversamente, esso dice che queste somme verranno toccate dalla società, quando la società stessa venga dichiarata concessionaria di qualcuna delle tre linee.

Ma, signori, quando mai si comincia a pagare un premio di questa natura appena venga data la concessione?

Io intendo che il prezzo debba essere il corrispettivo di un servizio, e che a questo servizio, a misura che si aumenta, venga dato un compenso corrispondente.

Dall'espressione genuina e letterale dell'articolo sorge dunque il diritto nella società di reclamare i compensi appena la concessione sia accordata, prima cioè che nessun lavoro venga intrapreso.

O io intendo male le parole, o le parole suonano letteralmente così; ed allora io vi prego, o signori, a guardare le conseguenze che potrebbero derivare dall'applicazione di quest'articolo.

Siccome per queste strade ferrate si dice che occorra un tempo di sei anni, ne deriverebbe che noi dovremmo fare un cumulo di 42 milioni da distribuirsi sulla rete chilometrica delle strade esercitate dalla società, la qual rete chilometrica, per conseguenza, invece di avere il sussidio di lire 13,250, l'avrebbe aumentato tanto di più quanto fosse più celere l'applicazione dell'articolo, ossia la concessione, e quanto fosse minore il numero dei chilometri messi in esercizio. Potrebbe in sostanza succedere che la società incassasse i milioni e il paese non avesse le strade.

Ora io desidero intorno a questo punto delle spiegazioni dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e dalla Commissione, giacchè quando noi mettiamo un'impresa in queste condizioni, non è poi a maravigliare se il signor ministro delle finanze opponga il suo veto a spese fatte in tal modo, nè si lasci intenerire da chi l'avverte che una data strada è indispensabile alla sicurezza e all'indipendenza del paese, come è quella dalla Spezia a Parma, e l'altra da Terni ad Avezzano e da Avezzano a Ceprano.

Terzo ed ultimo argomento sul quale mi permetto di chiamare l'attenzione della Camera, siccome quello che non è stato ancora toccato da alcuno dei precedenti oratori, è il relativo alle tariffe.

Le tariffe sono il compenso dei servizi che prestano le strade ferrate. Le tariffe sono la pietra angolare su cui si fonda l'edificio al quale tocca da una parte lo Stato, dall'altra l'impresa delle ferrovie.

Io credo benissimo che tanto la Commissione quanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici non avranno trascurato d'indagare quel che si è fatto e si fa in altri paesi in materia così delicata ed importante. Ma siccome osservo che nel Belgio, in Baviera, in Francia, in Inghilterra i studi profondi portati su questo argomento hanno consigliato di costituire per le materie prime, per quelle cioè che hanno poco volume, alla tariffa chilometrica la tariffa differenziale, credo mio debito di richiamare su ciò l'attenzione della Camera e del Governo.

Mi permettano gli onorevoli miei colleghi di anteporre qualche avvertenza intorno al divario che corre fra la tariffa chilometrica e la tariffa differenziale. La prima è una tariffa la quale proporziona il prezzo alle distanze: se un oggetto paga sei centesimi per il primo chilometro, pagherà sei lire per cento chilometri, ne pagherà dodici per duecento e così di seguito. Nella tariffa differenziale invece la progressione diminuisce a misura che la distanza aumenta.

Non è dubbio che l'effetto di queste tariffe differenziali sia potentissimo per spingere innanzi il cumulo dei prodotti, che mercè il servizio delle strade ferrate si viene formando; credo che sia ciò importantissimo tanto alle finanze per le garanzie che, moltiplicandosi i prodotti, vengono a diminuire, quanto è più importante ancora per le condizioni economiche in cui tutti i paesi, e specialmente il nostro, si trovano.

Giacchè, o signori, se noi osserviamo come l'Italia sia ricca di materie prime, vedremo facilmente la necessità di stabilire le tariffe differenziali, se pur vogliamo che i paesi che si trovano più lontani dalle strade ferrate possano approfittare dei loro servizi.

In Inghilterra, dove questa materia come anima di tutte le altre si è profondamente studiata; in Inghilterra, dico, il comitato chiamato dal Parlamento a dover pronunziare il suo avviso sulle tariffe dei trasporti, si espresse in una formola, che io credo mio debito far noto alla Camera:

« Il costo di trasporto sulle vie ferrate diminuisce rapidamente a misura che si sviluppa l'importanza del traffico. La possibilità di ridurre le tariffe è dunque proporzionale alla quantità delle mercanzie. Una tariffa del 6 per cento applicata ad un movimento annuale di 750,000 tonnellate produce quanto una tariffa di 12 applicata ad un movimento di 150,000. »

Voi vedete dunque, o signori, come per le compagnie (dico per le compagnie che godono monopolio) sia indifferente di trasportare 150 o 750 mila tonnellate, anzi come abbiano il tornaconto di lucrare tanto, quanto possono risparmiarsi della spesa di trasporto. Ma voi vedete insieme come ciò non possa essere indifferente pel paese, il quale viene ad avere una perdita di servizi proporzionata appunto alla differenza fra queste due cifre numeriche.

Se noi non fossimo in presenza di così detti *gruppi*, il che vuol dire se noi non fossimo in presenza di un monopolio che si vuole costituire, io non vedrei il danno

temibile; vale a dire vedrei sorgere la concorrenza, la quale dovrebbe necessariamente produrre gli effetti che le son peculiari in tutti i fatti economici su tutti i mercati. Le tariffe cioè si condurrebbero naturalmente ad essere differenziali. Ma, o signori, non è a sperare questo dall'azione del monopolio.

Quando chi lo esercita può guadagnare la stessa somma diminuendo le spese per procurarsela, è naturale che non voglia pel solo scopo di moltiplicare i prodotti, e quindi di giovare ai consumatori, rimetterci la differenza sul prezzo dei servizi.

Io quindi credo che tutta la materia della nostra tariffa, pel trasporto delle vie ferrate, la quale riposa sul principio della proporzione chilometrica, vada studiata, e modificata, e tanto più, in quanto che io ho veduto con dolore come la società lombarda e quella dell'Italia centrale abbiano domandato e ottenuto dieci anni a parificare le loro tariffe con quelle che sussistono sulla rete delle antiche provincie.

Io mi compiaccio di aver veduto che il relatore ha avvertito benissimo, che questa dilazione non è già un carico, ma un favore che si è fatto alla nuova società. E se noi guardiamo come la società lombarda e quella dell'Italia centrale conducano questa materia delle tariffe in modo che bene spesso, cosa incredibile, ma vera, i veicoli ordinari arrivano a far concorrenza alle vie ferrate, voi vedrete, o signori, quanto da una parte sia a sperare nell'azione dei monopoli, e quanto importi di premunirsi per l'avvenire economico del paese.

Ho bisogno di aggiungere qualche parola ancora su quest'argomento.

Si può dimandare: il principio della tariffa chilometrica si presenta con aria di giustizia. Cresce la quantità dei servizi, deve accrescere in proporzione la retribuzione.

Come pretendere che col prolungarsi delle distanze debba scemare il prezzo della tariffa? Eppure, o signori, è precisamente un principio di giustizia che richiede l'applicazione delle tariffe differenziali sulle strade ferrate, invece delle chilometriche. Anzi per poco che noi fissiamo la mente su questa materia, rileveremo come le tariffe differenziali siano applicate per tutti i trasporti.

Se con una persona che voglia incaricarsi di trasportare una data merce, suppongo da Torino a Moncalieri, vi accordate sul prezzo del trasporto, e poi senza muovere la merce, senza ripetere, cioè, i servizi che occorrono per levarla di posto, e collocarla a destinazione, le chiedete quanto voglia per prolungare il trasporto della medesima merce fino a Cambiano; la persona sicuramente non si domanderà per questo secondo trasporto tanto di più quanta è la differenza dei chilometri da percorrere, perchè tutte le spese che occorrono per levare la merce di posto, caricarla, attaccare i cavalli al carro, condurla, scaricarla, e ricondurre i cavalli ed il veicolo in Torino, in una parola tutto quel cumulo di servizi che occorrono tanto se la

merce è portata a Moncalieri, quanto a Cambiano, va naturalmente sottratto a beneficio della distanza più lunga. Questo mi pare evidente, e mi pare che uno Stato come il nostro, il quale ha già applicato il principio della tariffa differenziale alle poste di cui gode il monopolio, non debba avere alcuna difficoltà, anzi debba fare il possibile perchè questo principio sia pure applicato ai trasporti alle vie ferrate, dove è evidente che esiste gran copia di servizi che non mutano al mutarsi delle distanze.

Io ho detto che questo principio è applicato alle poste; infatti, qualunque sia la direzione, qualunque il percorso di una lettera nel regno, essa paga sempre la medesima tassa, pel medesimo peso.

Ed è bene, ed è giusto che sia così, giacchè altrimenti dipenderebbe dal trovarsi il mittente e il destinatario piuttosto in un punto che in un altro del territorio per pagare un servizio che deve risultare eguale in tutte le parti dello Stato.

Io dico poi da ultimo che l'applicazione della tariffa differenziale è qualche cosa più che una giustizia, essa è quasi un diritto dei contribuenti. Quando voi rifletterete che lo Stato soccorre in così larga misura l'impresa delle strade ferrate, il che vuol dire in sostanza essere i contribuenti quelli che prestano questo soccorso, bisogna trovar modo che questi contribuenti medesimi siano posti in condizioni possibilmente eguali di fronte ai servizi molti e benefici che arrecano le ferrovie. È in sostanza un'applicazione del gran principio economico, di rendere le condizioni del lavoro uguali per tutti.

Or bene, signori, sarebbe un sogno sempre ed ora più che mai pretendere in Italia una rete tale di vie ferrate da involgere tutti i centri di popolazione di qualche importanza; ma sarebbe error grave e dannoso in Italia, dove abbondano le materie prime, ricca di tante produzioni, non profittare di un mezzo che fece e fa altrove buonissima prova, che soddisfa a un principio evidente di giustizia, che ha riscontri in altre maniere di servizi, e che abbrevia in qualche modo la distanza che separa le popolazioni dalle vie ferrate, e dei due elementi, tempo e prezzo, che costituiscono il beneficio dei trasporti, fa partecipare a tutti in una misura pressochè uguale.

Signori, l'Italia ha bisogno di essere sollecitata per tutti i modi nelle sue ricchezze latenti. L'Italia è dunque interessata quanto e più d'ogni altro paese per far toccare i benefici delle strade ferrate ai luoghi che più ne sono discosti, e ciò è possibile, ciò è facile, ciò è utile a tutti coll'applicazione della tariffa differenziale, pei trasporti delle merci, massime quelle di gran peso e di grande volume.

Cresce poi la importanza dell'applicazione pei trasporti internazionali. Senza tariffe differenziali il commercio di transito sulle nostre vie ferrate sarebbe pressochè perduto, avendo tanta estensione di coste marittime.

Da ultimo dirò questo: che la tariffa differenziale

avendo per grande scopo di allargare il mercato colla estensione dei prodotti, viene mirabilmente in aiuto all'applicazione di un altro gran principio economico, il principio cioè della divisione del lavoro.

Nessuno ignora che il limite della divisione del lavoro è appunto la estensione del mercato. Moltiplicare dunque la estensione dei prodotti, è allargare quella dei mercati, è moltiplicare la produzione e la ricchezza nazionale, mediante la benefica applicazione in crescente misura del principio fecondissimo della divisione del lavoro.

Questa serie di pensieri meriterebbe, o signori, di per sé un intero discorso pei tanti rapporti interni ed esterni a cui l'argomento si lega. Difficilmente materia più importante può essere accampata in un momento in cui si tratta del riordinamento delle strade ferrate.

Io ho abbozzato ciò che i vostri lumi sapran rischiare, e la vostra saggezza vorrà completare.

Ma onde condurre ad un fine pratico i principii che son venuto accennando, mi è suggerito un ordine del giorno che oso raccomandarvi, onorevoli colleghi, e che vado a depositare sul banco della Presidenza. Esso è concepito così:

« La Camera invita il Ministero a studiare la materia delle tariffe pei trasporti sulle vie ferrate, tanto nelle esigenze dei servizi interni del regno, quanto nei rapporti internazionali, ed a proporre al Parlamento quelle modificazioni ai quaderni d'onori per le Compagnie concessionarie che meglio sollecitano il progresso economico della nazione. »

BODDI. Se prendo la parola nella discussione generale, debbo renderne grazie all'onorevole deputato Cannavina, il quale con rara gentilezza volle cedermi il turno della sua iscrizione, riservandosi di parlare sull'articolo 4, che riguarda le linee meridionali, nelle quali è più particolarmente interessato.

La relazione della vostra Commissione, o signori, e i discorsi degli onorevoli deputati che mi hanno preceduto mi esonerano di ritornare sopra argomenti di ordine generale e teorico intorno la questione che ci occupa.

E tanto più sarebbe inutile dopo il felice discorso proferito ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, di che io mi congratulo non solo nell'interesse della legge, ma ancora per la stima e simpatia che mi pregio avere verso la sua persona.

Solo mi piace dichiarare che io sto pel principio di lasciare alle società private ogni genere d'industrie, ed in ciò forse io mi trovo più d'accordo con la opinione dell'onorevole Bonghi, oppugnatore della legge, che con quella dell'onorevole Venturelli che la difese, asserendo, come principio assoluto, doversi preferire alle piccole le grandi società e la ingerenza governativa. Però queste differenze di giudizio sono piuttosto apparenti che vere, e credo che noi tutti riteniamo in principio che le società private conducono meglio che il Governo le imprese industriali, e meglio ancora le piccole che le grandi, perchè possono applicarvisi, ge-

neralmente parlando, con più minuta vigilanza e con più stretta economia. Ma questo principio deve e può solo riferirsi a tutte le industrie cui possono bastare le società private più o meno ristrette. Ma rispetto a strade ferrate, non v'ha alcuno che creda possibile ottenerle per solo mezzo di opera privata senza aiuto de' Governi.

Lo sperimento fu tentato sopra pochissime linee, ma più presto o più tardi, dove lo Stato non fosse intervenuto con mano soccorrevole, o le imprese sarebbero state abbandonate, o le società condotte a rovina.

Non vi hanno linee in Italia, per quanto brevi e facili, ed importanti per movimento, dalle quali possa sperarsi un reddito che compensi le spese di costo e di esercizio.

La linea Genova-Voltri, attivissima, presenta una perdita annua di lire 127,000 (chilometri 11, costo interessi lire 242,172, rendita lire 115,500).

Quella Firenze-Livorno, facilissima, porta anch'essa una perdita di lire 178,000 (chilometri 98, costo interessi lire 1,745,000, rendita lire 1,568,000).

Unica forse la linea Napoli-Castellammare darebbe per sé sola profitto.

Ma potete voi fermarvi là? E quando le linee debbono estendersi alle più lontane comunicazioni, attraverso ostacoli e difficoltà senza numero, la perdita è tanto grave e sicura che le private società non possono rischiararsi di affrontarla. Di più trattandosi di spese ingentissime è evidente che col soccorso efficace del Governo, le grandi società, le società di alto credito possono meglio riuscire a radunare i capitali necessari ed ispirare fiducia ai Governi ed al pubblico.

Si è citato, non so se dall'onorevole Bonghi o da altri, lo esempio della società della centrale Toscana, che condusse finora sì abilmente i suoi affari in mezzo a grandissime difficoltà. Ma io non temo asserire che questo esempio è più unico che raro, e non ci volle meno che un concorso straordinario di circostanze fortunatissime:

1° I tempi favorevoli, quando la novità delle imprese di strade ferrate scaldava le menti, e il denaro poteva trovarsi a buon prezzo.

2° Un amministratore solerte e abile come il cavaliere Bandini ed un ingegnere come il compianto Pianigiani, al quale per ventura successe degnamente il Tarducci, onde le opere si condussero, cosa rarissima, senza inutile sfarzo, semplici e solide.

3° Nè basta. Bisognava trovare due cittadini generosi come il conte Pieri e il senatore De' Gori, i quali, interessandosi alla impresa, non dubitarono ipotecare i loro patrimoni per alcuni milioni, onde trovare danaro.

Io penso che gli uomini che sono a capo di cotesta impresa, volgendosi indietro, si meravigliano essi medesimi di quello che hanno operato, e sappiano per sicuro che non potrebbero farlo due volte: e con tutto questo fu pur necessario il soccorso, comechè scarso, del Governo, e non si diedero interessi alle azioni, e da ultimo mancano i mezzi a condurre a fine l'impresa.

Tutte queste osservazioni io mi propongo di trattare in modo concreto occupandomi della legge che vi sta dinanzi. Ma come il soggetto è tanto vasto e complesso che mai altro eguale non fu presentato prima a questa Camera, così io intendo toccare appena le due parti, che riguardano la vendita delle ferrovie dello Stato e la rete delle linee meridionali che lascerò ad altri migliori difensori, e mi restringerò a discorrere più specialmente della fusione delle società centrali in una nuova grande società, che s'intitolerebbe delle strade ferrate romane.

Vendita delle ferrovie dello Stato. — La vendita delle ferrovie dello Stato fu già detto essere un provvedimento finanziario, ed in questo senso parmi che sia consentita da molti degli oratori che sono contrari al progetto di legge in genere. Poco infatti ci è a dire. Abbiamo bisogno di danaro e cediamo le ferrovie per 200 milioni, prezzo stabilito sulla base del frutto netto di lire 13,260,000. Si obietta, che ricevendo questo prezzo in rate semestrali di 25 milioni, si riduce a 177 milioni circa e perdiamo quasi 23 milioni, ma in compenso la società assume oneri nuovi per una somma di quasi 22 milioni (1), onde lo scapito sarebbe poco più di un milione. L'onorevole deputato Depretis trova non esatto il conto presentato dalla Commissione nell'Allegato per la diversa ragione degli interessi, e per non essersi considerata la perdita maggiore dell'interesse composto; ma la Commissione non doveva riferirsi che agli elementi dati dal Ministero e che servirono di base a stabilire il prezzo a quel tempo, in cui il valore dei fondi pubblici era più elevato. D'altra parte se non furono considerati gli interessi degli interessi che lo Stato perde, nemmeno sono calcolati quelli delle somme che la società anticipa nei lavori accollati in compenso. — Dov'è dunque il danno? — Dov'è il favore e la parzialità dei calcoli? — Osservate, che senza considerare gli oneri assunti dalla società, se noi alienassimo lire 13,260,000 di rendita, noi otterremmo oggi 172 milioni, invece di 177 che la società ci corrisponde netti d'interessi.

Debbo rispondere ad un'altra obiezione. Ci si dice: Voi vendete ad un prezzo conveniente, lo ammettiamo, ma perchè garantite alla società il prodotto delle strade vendute, che potrebbe decrescere per le circostanze nuove derivanti dal trasferimento della capitale, con vostro danno? — Rispondo che questo argomento sta contro a ciò che si vorrebbe provare. O succederà la temuta diminuzione di prodotto, che noi però non crediamo possibile se non in modo transitorio e noi perderemo egualmente conservando in nostro possesso le ferrovie; o non succederà, e allora non patiremo danno per la garanzia.

La società tiene a questo patto che accredita i suoi titoli, ma ha dimostrato assai fiducia nell'avvenire, promettendoci un concorso di non meno di 10 milioni

(1) Allegato IX della relazione, pagina 308.

TORNATA DEL 1° APRILE

quando si apra per la Svizzera un passaggio, che pure dobbiamo fare e presto.

D'altra parte, mentre siamo al caso di contrarre un prestito per più di 400 milioni effettivi, ognuno intende che aggiungervi altri 200 milioni o poco meno peggiorerebbe di assai il valore della nostra rendita.

Strade ferrate meridionali. — Quanto alla rete delle ferrovie meridionali si è detto in sostanza che si fa poco, che dovrebbero farsi le nuove linee proposte senza abbandonare le prime ed aggiungerne altre ancora. Io entrerei di buon grado in queste idee perchè nutro il medesimo desiderio, ma tutto non si può fare in una volta quando si richieggono le centinaia di milioni, e bisogna cominciare. D'onde volete cominciare? Il passaggio di Conza è più lungo e difficile, il passaggio di Conza verrà forse più tardi, ma la Commissione vostra crede per i studi eseguiti che le linee nuove per Foggia e Termoli siano da preferire.

E per le linee secondarie, delle quali lamentava l'onorevole Cadolini che il Governo e la Commissione non si fossero occupati, ma qual mezzo più sicuro di affrettarle che la costruzione delle linee principali? Io per me sono certo che quando si avranno vicine le strade ferrate, allora sorgerà più vivo il desiderio e il bisogno di associarsi ad esse, allora verranno le domande, e il Governo non potrà non essere lieto di favorirle. Ma l'onorevole Cadolini diceva doversi stabilire i patti e il concorso del Governo per animare le imprese. A ciò la Commissione crede che sarebbe provveduto nel modo migliore obbligando le società ad assumerne l'esercizio, come ha fatto con la modificazione dell'articolo 38 del capitolato 21 agosto 1862, e senza determinare altre norme fisse per qualunque impresa di strade ferrate, delle quali si varia e diversa è la importanza, si ineguale il costo, che bisogna applicare il soccorso proporzionato dello Stato, caso per caso, e sempre con approvazione del Parlamento.

Qui mi sovviene alla mente che l'onorevole Cadolini fece un altro appunto alla Commissione, con attacco diretto contro l'onorevole mio amico il relatore, e disse: Come mai avete trascurato la importantissima linea litoranea da Napoli a Reggio? Per verità io non intendo come l'onorevole Cadolini abbia rimproverato la vostra Commissione di non aver fatto ciò che non poteva fare senza uscire fuori del suo mandato, che non si estendeva alle linee Calabro-Sicule, delle quali fa parte la linea da lui propugnata. La Commissione aveva un progetto di legge a esaminare e riferire alla Camera con quei suggerimenti che credesse più opportuni, ma non poteva fare proposte nuove sopra cose al di fuori del progetto commesso ai suoi studi. La Commissione crede, come l'onorevole Cadolini, che la linea litoranea per Reggio sia conveniente, e crede ancora, che tutto non è fatto in Italia per le strade ferrate con l'attuale progetto di legge.

Quanto ad altre linee raccomandate dal deputato Cadolini, e che sono entro la cerchia del progetto in discussione, ne parlerò trattando della rete centrale

perchè a quella si riferiscono, e vengo senz'altro a discorrere della fusione.

Fusione e nuova società delle Romane. — Quattro sono di presente le società delle strade ferrate del centro d'Italia:

Società delle *Livornesi*;
Società della *Centrale Toscana*;
Società delle *Maremmane*;
Società delle *Romane*.

Io stimo che possa riuscire assai utile, che, quanto è possibile brevemente, io venga a riassumere e rappresentarvi lo stato attuale delle quattro società, che si propongono diventare una sola, e degli impegni dello Stato verso di esse, e gli effetti presumibili, dove la fusione e convenzione proposte non si approvassero, a confronto del mutamento che deriverebbe dalla approvazione vostra.

Entro anche più volentieri in codeste spiegazioni perchè ieri l'onorevole ministro non vi si fermò gran fatto, e perchè gli oratori che oppugnarono il progetto di legge corsero liberamente per questo campo come fosse indifeso. Eppure non vi è materia, credo, più studiata e meglio precisata, specialmente dai diligentissimi studi della Commissione istituita l'anno scorso dal Ministero, col mandato appunto di ponderare tutti gli elementi della divisata fusione.

Società delle Livornesi. — La società delle Livornesi sostituivasi ad altre società, quanto alle ferrovie sulla destra riva dell'Arno, oltre le concessioni direttamente ottenute per quelle sulla sinistra, e più tardi per le altre Pisa-Massa e Firenze-Foligno.

In complesso ha una rete che comprende le appresso linee:

Firenze-Livorno	Ch.	98
Firenze-Pistoia	Ch.	32
Pistoia-Lucca	»	44
Lucca-Pisa	»	23
		99
Pisa-Massa	»	42
Firenze-Foligno	»	210
		—
Totale	Ch.	449

Dalle quali chilometri 293 in esercizio, e 156 in costruzione.

Ha un capitale:

In azioni, n. 80,000 a lire 420	L.	33,600,000
In obbligazioni, n. 37,596 a lire 420	»	11,349,450
In obbligazioni, n. 327,900 a lire 500	»	79,792,257
		—
Totale	L.	124,741,707

E per compiere la rete mancano

Somma L. 140,741,707

La successiva spesa di 16 milioni messa in dubbio dagli onorevoli deputati Bonghi e Depretis, non solo è dimostrata dai conti della società ed accettata dal Mini-

stero, ma è appoggiata a contratti ed aggiudicazioni di lavori.

Essa è ancora più che giustificata in riguardo ai danni eventuali sulle linee. Notate, o signori, che le ultime piogge portarono alle Livornesi e Maremmane un danno valutato a milioni 1 1/2 circa, che ora sono a carico dello Stato — direttamente per le une, indirettamente per le altre, ma pur sempre a carico — mentre avrebbero gravato la nuova società se fosse esistita la convenzione ora proposta.

Secondo le vigenti convenzioni, il Governo ha garantito alla società per interessi e per ammortizzazione delle azioni e obbligazioni emesse . . . L. 7,497,993 delle obbligazioni da emettere . . . » 1,168,000

Somma . . . L. 8,665,993

Le linee in esercizio nel triennio 1861-1863 hanno dato un prodotto annuo di lire 9271 per chilometro, e nell'anno 1864 sole lire 7296.

Pur trascurando come accidentale questo ultimo prodotto, ognuno comprende che, quando sia aperto il tratto assai lungo e meno produttivo Montevarchi-Foligno della linea Firenze-Foligno, il prodotto medio chilometrico dell'intera rete dovrà abbassare per modo che non sarà compensata dal movimento maggiore al centro della rete, dove si trasferisce la capitale del regno. E però, valutandolo a lire 7400 per chilometro sopra chilometri 449, avremo un prodotto totale netto di lire 3,322,600, mentre la garanzia dovuta dal Governo, non solo rimane costante in lire 8,665,993, ma può accrescersi indefinitamente per l'obbligo di estendersi a successive spese. Ora una garanzia di lire 8,666,000 è uguale ad una rendita netta di più che lire 19,000 a chilometro; quindi il carico annuo effettivo dello Stato, tenuto conto del prodotto come sopra attribuito alla intera rete, sarebbe lire 8,300,000.

L'onorevole Depretis osservava che il prodotto di una linea e rete ferroviaria si accresce a misura che la rete o linea si estende. Siamo d'accordo; ma non sempre si accresce il prodotto medio chilometrico, anzi non si accresce, ma diminuisce quando la strada ferrata aggiunta o da aggiungersi è meno produttiva. Questo abbiamo detto riguardo alle livornesi, e crediamo essere nel vero.

Ma l'onorevole Depretis mi accenna che io nol compresi bene; mi correggo dunque, e passo oltre scusandomi di non avere inteso la sua osservazione.

Quanto alla società è manifesto che ella riposa sulle piume, e sicura degl'interessi e dell'ammortizzazione sopra il capitale delle azioni e delle obbligazioni presenti e future, aspetta, senza commoversi, che il tempo lontano le arrechi forse maggiori lucri, se mai il prodotto chilometrico delle sue linee giungerà a superare le lire 19,000.

Tardi pertanto, ed in seguito allo svolgersi lento del movimento su questa rete, potrà lo Stato discaricarsi della garanzia, nè mai completamente, dacchè la sua

obbligazione tiene non solo per le spese commesse, ma ancora per quelle che si commetteranno.

Società della centrale Toscana. — La società della centrale Toscana per diverse concessioni ha una sola linea.

Empoli-Siena-Ficulle.	Ch.	171
Ficulle-Orte	»	60
Totale . . . Ch.		231

che pel tratto Ficulle-Orte, chilometri 60, è in costruzione.

La società si costituiva con un capitale formato di azioni 10,000, di lire 840, lire 8,400,000.

Lo Stato garantì dapprima alle azioni, un reddito di 3 per cento, con decreto 17 maggio 1848; poi sostituiva alla garanzia una sovvenzione annua di lire 170,000 (*motuproprio* 13 aprile 1854), da durare dalla attivazione della linea fino all'anno 1950. Più tardi un decreto del Governo della Toscana del 30 giugno 1860, concedendo il prolungamento Torrita-Chiusi ed avendo la società oppignorato circa 32 annualità delle lire 170,000, sostituiva alle annualità susseguenti, non ancora cedute, una nuova sovvenzione annua di lire 70,000, per anni 25, a cominciare dal 1° luglio 1861.

Per tal guisa la società aveva cresciuto il suo capitale composto di

Azioni 10,000, di lire 840	L.	8,400,000
Obbligazioni 14,000.	»	5,880,000
Annualità governative alienate.	»	3,282,000
Totale . . . L.		17,562,000

Con questo capitale si costruirono chilometri 154 di strada ferrata a lire 114,000 al chilometro con grandiose opere di arte e molte gallerie. Cosa meravigliosa, in confronto del costo eccessivo di altre linee più facili!

Finalmente con legge 21 luglio 1861 fu concessa la prosecuzione Chiusi-Orte e la garanzia per n° 13,993 obbligazioni non collocate delle 14,000 emesse, e per altre da emettersi, onde compire la linea al costo massimo di lire 160,000 al chilometro. Le nuove obbligazioni erano rimborsabili a lire 588, fruttifere lire 21, e lire 1 26 per ammortizzazione, ma con altra legge 21 agosto 1862 davasi facoltà di mutar quelle in altre obbligazioni rimborsabili a lire 700, fruttifere lire 25, e con decreto 4 gennaio 1863 si autorizzava il cambio delle prime 13,993 in 11,742 eguali alle ultime, ed anche si concedeva l'emissione di 34,000 simili obbligazioni per procacciarsi il capitale occorrente a costruire il tratto Chiusi-Orte.

È da notarsi che mentre la legge 21 luglio 1861 aveva determinato l'estinzione delle obbligazioni fruttanti lire 21 a lire 1 26 per anno, che corrisponde a lire 2 14 per mille sul capitale rimborsabile al 3 per mille sul valore nominale, il decreto 4 gennaio 1863, fissando l'estinzione delle nuove obbligazioni in 70 anni, assegnò per la medesima un capitale insufficiente nei primi anni, e rimandò quindi agli ultimi anni il rimborso della maggior parte delle obbligazioni. Così di 45,752 obbliga-

TORNATA DEL 1° APRILE

zioni emesse per la costruzione della linea, 11,638 sono riserbate al 70^{mo} anno, il che sembra non conforme alla legge. Ma il Governo ad ogni modo dovrebbe addebitare annualmente gli utili della società di tutto il 3 per cento sul valore nominale delle obbligazioni in lire 500, poichè altrimenti facendo non potrebbe mai al 70^{mo} anno trovare negli utili della società 8 milioni necessari a rimborsare le 11,638 obbligazioni.

E noi abbiamo pertanto calcolato l'onere del Governo a lire 26 50 per ogni obbligazione, cioè lire 25 d'interessi e lire 1 50 di ammortizzazione.

Riformiamo ora il capitale della società su queste nuove basi:

Azioni 10,000 di lire 840	L.	8,400,000
Annualità governative alienate	»	3,282,000
Obbligazioni 14,000, 1 ^a serie a lire 420	»	5,880,000
Obbligazioni 34,000, 2 ^a serie a L. 371 25	»	12,622,000
Totale	L.	<u>30,184,000</u>

Questo capitale è insufficiente a compiere la linea, ed i calcoli presuntivi che furono fatti variano da 33 a 37 milioni con molto grave differenza, derivante dal modo diverso col quale s'intende al compimento della linea. Ma se questa è veramente una delle più importanti linee, come ognuno crede, noi stimiamo che debba fornirsi al pari delle altre principali d'Italia, non tanto nella parte che rimane a fare, quanto nella parte già esercitata, che molto lascia a desiderare di utili perfezionamenti, e riteniamo, come pure ritiene il Ministero proponente, che possa occorrere la somma più larga di 37 milioni (1).

Quindi mancherebbero ancora L. 6,816,000

Lo Stato ha garantito alla società:

Per obbligazioni 45,742 a lire 26 50	L.	1,212,000
Per obbligazioni da emettere per lire 6,816,000, effettive	»	550,070
Per dare almeno 3 per 100 alle azioni, siccome stimava equo il ministro Menabrea, e noi riteniamo	»	252,000

Somma L. 2,014,070

Che sopra chilometri 231 raggugliano a lire 8719 a chilometro.

Nella tavola annessa alla relazione (Allegato IV) furono per errore portate lire 1,410,000 per le obbligazioni emesse, ma nella relazione stessa a pagina 41 vedesi che questa somma comprendeva l'aumento calcolato dalla Commissione amministrativa (relatore Sella) in sole lire 198,000 per compiere la linea con una spesa di 33 milioni. Questo errore del resto non influisce sopra i risultati che la tavola presenta, dacchè in essa fu pure trascurato il 3 per 100 a darsi sopra le azioni con lire 252,000, che sono anzi lire 54,000 più che la somma

(1) Per la spesa a farsi maggiore occorrono pure le stesse osservazioni da me portate parlando delle Livornesi, e che qui non ripeto.

erroneamente compresa nel carico delle obbligazioni emesse. Laonde, anzichè scemare, si accresce la somma degli oneri del Governo risultanti nella suddetta tavola.

Ma l'onorevole deputato Bonghi ha segnalato con enfasi l'errore di una tavola dimostrativa, unicamente dimostrativa, che non ha servito punto di guida ai calcoli del Ministero e della Commissione. Certo poteva veder questo l'onorevole deputato, il quale ha detto pure che per questa linea il carico nuovo e maggiore sarebbe lire 2,810,000 intorno ad un milione più di quello da me calcolato. Egli considera da un lato le sole obbligazioni emesse per la garanzia attuale, senza accordare alcun interesse alle azioni e senza provvedere al compimento della linea, e dall'altro fa conto di un prodotto che io credo esagerato sopra la intera linea.

Io stimo invece doversi considerare l'onere attuale del Governo in ordine alle precedenti convenzioni, non già nella somma che si paga in questo momento, ma in quella che dovrebbe pagarsi per le linee compiute se la fusione non seguisse e trattando separatamente con le quattro società per ottenere il compimento delle rispettive linee.

Il prodotto della linea in esercizio è stato di lire 4122 a chilometro, ma considerato che questo prodotto unicamente dovuto ad una eccessiva parsimonia nelle spese di esercizio, non potrà durare, così non deve calcolarsi più che a lire 3000 per chilometro, appunto per le maggiori spese che si richieggono a servire più convenientemente la linea. Estendendo questo prodotto alla linea compiuta, abbiamo sopra chilometri 231 un prodotto totale di lire 693,000.

Quindi il carico annuo effettivo dello Stato si ridurrebbe in lire 1,321,070.

Quanto alla società, trovasi in condizioni buone per questo, che ha pressochè assicurato il compimento della sua linea, e dal compimento di essa attende compenso di maggiori guadagni, bastando a lei superare il tenue prodotto di lire 8719 al chilometro, meno che la metà di quello occorrente alla rete delle Livornesi per accrescere i suoi profitti. E a confronto delle Livornesi vi ha pure un'altra differenza, che mentre la successiva apertura del tratto Montevarchi-Foligno porterà, come notammo, un ribasso nel prodotto medio delle linee livornesi, è da aspettarsi ragionevolmente il contrario dall'apertura dell'intera linea centrale Toscana, che troverà ad Orte il suo sbocco naturale e più importante verso Roma e l'Italia meridionale. Dunque assai più presto che per le Livornesi si aumenteranno gli utili su questa linea a profitto della società, discaricando gradatamente lo Stato delle garanzie.

Linea Asciano-Grosseto. — Occorre qui parlare della linea Asciano-Grosseto, avvegnachè la società stessa della centrale Toscana prese a costruire questa linea con capitali forniti dal Governo e raccolti mediante cartelle di lire 1000 garantite a forma della legge 19 novembre 1859, articolo 9, ed assunse inoltre l'obbligo di

esercitarla ad un terzo della rendita lorda. La quale obbligazione fu enormemente gravosa alla società, dove si consideri che il prodotto brutto di questa linea, tenendo largo conto dello sviluppo generale dei commerci, non potrà giungere per assai lungo tempo a lire 6000 a chilometro (1).

La linea-Asciano-Grosseto è lunga chilometri 96, dei quali soltanto si è aperto in questi giorni un breve tratto Asciano-Torrenieri, mentre sono di molto inoltrati i lavori per lo rimanente della linea.

Il capitale necessario alla costruzione, a forma della successiva legge 21 luglio 1861, si è procacciato mediante obbligazioni n. 36,000 di lire 500 con interesse annuo di lire 25 e rimborsabili in 70 anni a lire 700; il che porta allo Stato un carico di quasi un milione di lire. E questo carico indeclinabile potrebbe, secondo ci viene riferito, aumentare per maggiori spese di costruzione, ma certo non potrà diminuire fino al suo ultimo termine per l'introito dei due terzi del prodotto brutto riserbati allo Stato. Perché rispetto alla società il carico dell'esercizio, ad un prezzo tanto infimo della spesa necessaria, porterà una perdita annua di due a trecento mila lire, della quale veramente non sappiamo come il Governo non vorrebbe sollevare una società che molto ha fatto con poco aiuto dello Stato, meritando lode da ognuno per una condotta economica piuttosto singolare che rara, e per la instancabile sua perseveranza.

Società delle maremmane. — La società delle strade ferrate maremmane riguarda:

La linea principale Livorno-Chiarone . . .	Ch. 202
e la diramazione Cecina-Moie	» 29
	Ch. 231

e rimane a costruirsi l'ultimo tratto Nunziatella-Chiarone, soli chilometri 8, della linea principale.

Questa società è costituita in un modo singolare, assai diverso da quello di ogni altra società per imprese di strade ferrate, perocché il Governo si obbligò a fornire il capitale occorrente, tolto a prestito per mezzo della società medesima con obbligazioni fruttifere al 5 per cento e rimborsabili alla pari in 99 anni, mediante estrazione a sorte. Ciascuna obbligazione importa anche un diritto a fruire a mezzo col Governo gli utili, che possono ottenersi al netto della corresponsione per interessi ed ammortizzazione, come di tutte le spese di esercizio e mantenimento.

Il capitale occorrente si compone:

Di obbligazioni numero 89,100, che portarono effettive	L. 30,400,220
Di altre da emettersi per compiere la linea, che produrranno, secondo i calcoli del Ministero	» 5,599,780
Somma	L. 36,000,000

Per interessi ed ammortizzazione del maggior capitale nominale il lire 52,506,000, corrispondente a detto capitale effettivo, occorreranno annue lire 2,630,000, che lo Stato è obbligato di pagare direttamente ai possessori delle obbligazioni. Questa somma ragguaglia sopra chilometri 231 a lire 11,385 circa al chilometro.

Intanto il prodotto lordo non è che lire 4000 al chilometro, le quali sono insufficienti alle spese di esercizio e manutenzione, ammontanti per circostanze eccezionali a lire 7500 per chilometro, talchè la linea porta una perdita di lire 3500 al chilometro; in totale lire 800,000 circa. Forse la spesa di esercizio, non ostante le febbri e la malaria che esigono un personale più numeroso e più costoso, è esagerata, come osservava l'onorevole Depretis, e però io non tengo conto di questa perdita come di un carico permanente.

Noi crediamo pertanto che la Società della centrale-toscana, compromessa nel patto, abbia motivo a sperare nel sentimento di equità, e che l'onere dello Stato per la linea Asciano-Grosseto non verrà per lunga pezza scemato da una quota del prodotto, che dapprima non basterà tutto intiero alle spese di esercizio, e ne sarà poi sempre pressochè assorbito.

Riteniamo come sicuro che per un tempo lungo ed indefinito durerà per lo Stato il carico annuo attuale di lire 1,000,000 almeno per le costruzioni, mentre la società perderà anch'essa nell'esercizio della linea circa lire 250,000 all'anno.

Riassumiamo i carichi dello Stato:

Per obbligazioni emesse e da emettersi L.	2,630,000
Per la perdita nell'esercizio	» 800,000
Somma	L. 3,430,000

Dopo alcuni anni, quando saranno aperte le linee Civitavecchia-Chiarone (anni 1 1/2 dipendentemente dalla presente convenzione) e Spezia-Genova (anni 6 cs.) che schiuderanno a questa linea le opposte comunicazioni di Roma e Torino, può forse sperarsi tutto al più, che il prodotto basti alle spese di esercizio e mantenimento, ma rimarrà sempre il carico delle obbligazioni sopra indicato in lire 2,630,000.

L'onorevole deputato Bonghi disse, se io non erro, che il Governo cedeva quella linea e faceva getto di una sua proprietà senza alcun compenso. Se fosse vero, non sarebbe molto male perchè le Maremmane non rendono e non renderanno per lungo tempo le spese di esercizio, sul quale perdiamo intanto lire 3500 a chilometro, o siano lire 800,000 annue. Ma nella convenzione è stabilito, che la nuova società metterà a disposizione del Governo i fondi destinati a servire le obbligazioni, e quindi ne è discaricato lo Stato. E se la Società deve corrispondere gli interessi e l'ammortizzazione delle obbligazioni che sole rappresentano il costo della linea mi pare evidente che la società paga il prezzo, nè più nè meno. Anzi a dir giusto noi dovremmo considerare questo come un utile, non il più piccolo che lo Stato consegue dalla proposta convenzione, liberan-

(1) La linea Livorno-Chiarone più importante, ma che può paragonarsi a questa, non ha dato che lire 4000 a chilometro.

TORNATA DEL 1° APRILE

dosi da una spesa non compensata e non compensabile se ritenesse la linea o la vendesse separatamente.

Società delle Romane. — La società delle strade ferrate romane comprende una estesa rete di linee, che cadono in parte sul territorio ancor soggetto al dominio del Papa, e sono:

LINEE	TERRITORIO		LINEE		TOTALE
	italiano	pontificio	esercitate	in costituzione	
Roma-Civitavecchia	"	81	81	"	81
Civitavecchia-Chiarone	"	50	"	50	50
Roma-Ceprano	"	122	122	"	122
Diramazione a Frascati.	"	20	20	"	20
Roma-Ancona	240	57	13	(1) 284	297
Ancona-Bologna	206	"	204	2	206
Castelbolognese-Ravenna	41	"	41	"	41
Ceprano-Napoli	140	"	140	"	140
Somma	627	330	621	336	957

(1) Di questi 284 chilometri, chilometri 57 sono nel territorio soggetto al Papa.

Il capitale della società sarebbe composto:

Di azioni n. 170,000 di lire 500	L.	85,000,000
Di obbligazioni n. 660,000	»	156,907,604
Di sussidi governativi ottenuti	»	25,000,000
Per lavori eseguiti dallo Stato nella linea Ceprano-Napoli	L.	20,000,000
Per sussidio sulla Castel Bolognese-Ravenna	»	5,000,000
Di altre obbligazioni da emettere per compiere la rete	»	46,000,000
Somma	L.	312,907,604

In cifra tonda lire 313,000,000.

Dunque tutti i lavori che la società ha assunto importerebbero circa 313 milioni, dei quali il Governo italiano avendone somministrati 25, la società doveva provvedere 288 milioni, compreso in questa somma il capitale sociale di 85 milioni, prodotto di azioni 170,000 di lire 500 cadauna.

Dove la società avesse trovato questo capitale a buone condizioni, ed avesse potuto fornire le sue linee, avrebbe assicurato un prodotto di lire 13,170,000, somma delle garanzie governative ottenute sopra chilometri 786, oltre il prodotto degli altri chilometri 171 (compreso chilometri 130 fuori del regno) privi di garanzia. Ma essa non poté realizzare le sue azioni, e per completare il capitale richiesto dagli statuti di lire

85,000,000, dovè, dietro al fallimento Mirès ed alla scadenza dei suoi titoli, emettere 22,000 azioni privilegiate, che inflissero un nuovo carico al suo bilancio, e quanto alle obbligazioni molte le rimangono tuttavia invendute.

Per provvedere le lire 46,000,000, che occorrono al compimento dei lavori, la società possiede ancora 170,000 obbligazioni, che in quanto a 150,000 sono le ultime autorizzate dal nostro Governo, le quali non furono vendute a prezzo determinato, ma sono impegnate a stabilimenti di credito, che coprirono un prestito fatto dalla società nel 1864.

Io non potrei precisare fino a qual punto la società abbia consumato cotesti valori, ma se la società ha fin qui corrisposto, secondo l'obbligo che gli statuti portano, interessi e ammortizzazione delle prime azioni, (sopra 4 milioni all'anno), mentre ancora non corre la garanzia della linea Ancona-Roma (7 milioni), mi credo non essere lontano dal vero, pensando che siano quasi esauriti.

Lasciamo di ciò, che non è sicuro, e limitiamo alle cose più evidenti e note il nostro giudizio.

La società ha in passivo:

Per interessi e ammortizzazione di obbligazioni 870,762, necessarie a compiere la sua rete L.	14,045,391
Per interessi e ammortizzazione di azioni 22,000 privilegiate	» 799,040
	L. 14,844,431

Or dunque, mentre essa può far conto di un prodotto di garanzie e sussidi governativi in

Le mancano ogni anno	L.	1,674,431
Ma per ora non può esigersi il sussidio relativo alla linea Ancona-Roma, che dovrebbe essere ultimata in agosto 1866	»	6,913,000
Dunque le mancano al presente	L.	8,587,431

Indi apparisce che la società, senza pure corrispondere un centesimo alle azioni ordinarie, possa trovarsi oggi grandemente imbarazzata per deficienza di mezzi a soddisfare i suoi urgenti impegni e condurre a compimento la sua rete. Essa può invero far conto sul prodotto delle linee senza garanzia (chilometri 171) per più di due terzi costruite, mancando la sola linea di Civitavecchia-Chiarone (chilometri 50) che dovrebbe aprirsi a mezzo il 1866. Ma queste sono lontane risorse, anche a linee esercitate, per lo scarso prodotto assorbito dalle spese, finchè il movimento non si accresca sopra le linee stesse.

Del resto qui non vi ha di mistero o magia se non quanto vi ha messo l'onorevole deputato Bonghi, il quale dipingeva questa società governata da una mano occulta, da un genio, o quasi da uno spettro. Tutto ciò è fantasmagoria per divertire un momento la Camera in mezzo alle noie di una seccante discussione, ma fate un po' di lume e di cotesta lanterna magica non resta

più nulla. A me piace lo spirito dell'onorevole deputato, e non mi lagnerò ch'egli faccia lo spirito anche nella prosa degli affari.

Ma la condotta della società delle Romane è chiara e netta a chi voglia vederla. Questa società è una vera società industriale che deve vivere di vita propria.

La società delle Livornesi rileva dal Governo, e procede senza scosse e senza rischi, percipendo gl'interessi e sperando lucri. Più grave allo Stato e per sé in migliori condizioni della società stessa delle Maremmane, perchè, quando ottenga il pareggiamento dei suoi carichi garantiti, si prenderà gli utili intieri, mentre la società delle Maremmane, come società di agenti ed amministratori, percepirebbe in premio la sola metà dei guadagni netti. Soltanto è strano che il Governo sia direttamente tenuto per le obbligazioni, dove rispetto alle Livornesi è obbligato indirettamente, ma in sostanza l'effetto è lo stesso, che lo Stato paga.

Coteste non sono propriamente società industriali, ma, come bene notava l'onorevole Bonghi, vi era ben ragione di adottare quel vizioso sistema per dare alle Maremme una strada ferrata, utilissima a tutti, ma poco produttiva e a scapito certo dei costruttori. Io aggiungo di più, che ragione vi era anche per le linee Livornesi, onde spingere i primi intraprenditori a speculazioni allora pressochè nuove fra noi, e quindi riguardate con sospetto. Diciamo francamente, che la stessa ragione vi era ancora più tardi e vi è ora, se non di fare tutto quello che si fece per le Livornesi e le Maremmane, di venire in soccorso alle società con ogni genere di aiuti. Molto si è speso, alcuni dicono troppo, ma non ci voleva meno, io penso, perchè in breve volgere di anni si avessero le strade ferrate che abbiamo e siamo per avere.

La società delle romane è una società che sta da sé che non ha garanzia di azioni, nè di obbligazioni, ma solo una garanzia di prodotto per alcune linee. I suoi titoli sono andati in mercato senza protezione diretta di Governi con la unica promessa della società. Se la società avesse mancato ai suoi impegni, se non avesse corrisposto gli interessi agli azionisti e possessori di obbligazioni, il suo credito sarebbe stato perduto. Soddisfacendo i suoi obblighi ed osservando fedelmente i suoi statuti, di che a mio giudizio merita, anzichè biasimo, lode, ha conservato il suo credito e condotto a buon punto una vastissima impresa.

Dico pensatamente che ha conservato il suo credito contro la poco benevola osservazione dell'onorevole deputato Bonghi, il quale disse che la società si travagliava in varia fortuna, ora in basso ora in alto, oggi non trovava a collocare i suoi titoli e poteva impegnarli dimane. A me pare chiaro, a guardare le cose tranquillamente che la società non ha collocato i suoi titoli perchè il prezzo non le conveniva, come è facile immaginare, in questi momenti, ma i suoi titoli erano apprezzati pur sempre, se poteva e preferiva ottenere su quelli anticipazioni, rimettendo la vendita a miglior mercato.

Io medesimo dissi di non poter precisare quanto da quei valori la società abbia retratto e speso, ma non pertanto è sicuro, che un avanzo vi ha da essere fra l'anticipazione a pegno ed il retratto presumibile di vendita.

Dunque la posizione della società, comechè non prospera, non è così fosca come si vuol dipingere, e molto meno è irregolare per avere in aria un eccessivo numero di obbligazioni, sproporzionato al capitale sociale, secondo la sentenza dell'onorevole deputato Bonghi. Prima di tutto non è vero che il capitale sociale non fosse costituito nella somma intiera di 85 milioni, e già dissi come fu riparata alla perdita sofferta di 9 milioni, in seguito al fallimento Mirès e come questo capitale venne ristabilito.

E poi le obbligazioni non sono assicurate soltanto sopra questo capitale, ma vi sono le costruzioni e le garanzie dei Governi che innanzi tutto servono per le obbligazioni. La società ha a quest'ora 621 chilometri di strade in esercizio fra garantite e senza garanzia, e molti altri chilometri quasi ultimati, e credo che valgano ben più di 85 milioni. Possiamo farne il conto:

Spese commesse dalla società:

Roma-Civitavecchia	Ch. 73	L. 36,300,000
Traversata di Roma	» 10	» 6,400,000
Roma-Ancona	» 297	» 84,400,000
Ancona-Bologna	» 206	» 57,200,000
Diramazione per Ravenna . .	» 41	» 6,900,000
Roma-Ceprano e Frascati . .	» 133	» 47,000,000
Ceprano-Napoli	» 140	» 16,700,000
Cancello-San Severino	» »	» 610,000
Civitavecchia-Chiarone . . .	» 50	» »
Somma	Ch. 950	L. 256,510,000

Voglia perdonarmi l'onorevole deputato Bonghi se io mi ardisco a sperare che, non ostante le sue parole, il credito della società potrà mantenersi e traversare le difficoltà presenti.

L'onorevole Bonghi fece ancora le meraviglie che il capitale occorrente alle imprese della società fosse rapidamente salito da 206 milioni prima preveduti a 293 milioni che oggi si richieggono, ma il conto è facile.

Il meritissimo nostro collega, l'onorevole Valerio nel suo rapporto del 1861, aveva consi-

derato	L. 206,500,000
Più per interessi	» 10,330,760
E per la linea Ceprano-Napoli . . .	» 16,500,000

In tutto L. 233,330,760

Bisogna aggiungere per la nuova linea Civitavecchia-Chiarone	» 11,000,000
---	--------------

Somma L. 244,330,760

Oggi si prevedono » 293,000,000

Quindi un'eccedenza di L. 48,669,240

TORNATA DEL 1° APRILE

Tale eccedenza si giustifica:

1° Per insufficienza di interessi previsti, che dal 1861 al 1865 portano maggiore spesa di	L.	29,000,000
2° Detta per le spese della linea Ceprano-Napoli	»	13,500,000
3° Detta in minute spese maggiori	»	6,169,240
Somma pari	L.	<u>48,669,240</u>

So bene che all'onorevole deputato Bonghi non piace portare in conto sì vistosa somma d'interessi, ma la società doveva e deve pagare questi interessi per mantenere le sue promesse, e questa è per lei condizione di onore, di esistenza.

Cada pure la società, udii ripetere; ma lasciando le ragioni gravissime opposte a cotesto partito da altri oratori, come potrete voi rilevarne l'impresa? Credete forse che mancata la società, e volendo ad ogni modo le strade ferrate, vi costerebbero meno?

Quanto a me credo che dovrete perdere assai più danaro e tempo.

La società ha ancora temporaneamente lo esercizio della linea Cancellò-Avellino pel tratto già costruito Cancellò-San Severino (chilometri 44), da durare non meno di 8 anni, 1861-1869, ed a patto che tutto il prodotto vada a beneficio di essa, finchè non superi lire 8000 al chilometro, e che ogni di più di questa somma debba partirsi a mezzo fra la società e lo Stato. Finora il prodotto non raggiunse lire 6000 al chilometro, e secondo le mie informazioni, la società per questo esercizio avrebbe, anzichè lucro, perdita di forse lire 400,000 annue a linea ultimata.

Questo è lo stato generale degli interessi della società, che non si trovano in condizioni migliori rispetto alle sole linee giacenti nel territorio italiano.

Osservammo già come la società abbia nel regno una rete di chilometri 627.

Roma-Ancona (in parte)	Ch.	240
Ancona-Bologna	»	206
Castelbolognese-Ravenna	»	41
Ceprano-Napoli	»	140
Totale	Ch.	<u>627</u>

dei quali 398 sono in esercizio e 229 in costruzione.

Il prodotto delle linee aperte è inferiore a lire 11,900 per chilometro, e le spese di esercizio sono circa lire 8700. Quindi un prodotto netto di lire 3200 al chilometro.

Calcolando sopra una eguale rendita a rete compiuta, si avrebbero sopra chilometri 627 lire 2,006,400.

La garanzia totale accordata dal Governo ammonta a L. 9,964,000
E se deducasi il prodotto che sopra (1) » 2,006,400

Rimane l'onere del Governo a rete compiuta L. 7,957,600

La società delle Romane però, retrocedendo allo Stato la linea Bologna-Ancona e con essa la dirama-

(1) Credo che dovrebbe diminuirsi il prodotto della diramazione per Ravenna (chilometri 41, lire 131,200) perchè non gode garanzia.

zione Castel Bolognese-Ravenna (chilometri 247), viene a diminuire la rispettiva garanzia del Governo, che discende a L. 6,877,000 ed in pari tempo il prodotto delle linee si ridurrebbe (sopra chilometri 380) a . . . » 1,216,000

E l'onere del Governo si residua . . L. 5,661,000

Riassunto per le quattro società e linee rispettive. — Dobbiamo ora considerare in complesso lo stato delle quattro società per conoscere insieme, e gli oneri attuali effettivi e quelli necessariamente conseguenti al compimento delle linee, imposti allo Stato in forza di precedenti leggi.

1° La società delle Livornesi è in ottime condizioni, dachè con lontana speranza di guadagni è assicurata da perdite, e lo Stato poco o niun conto può fare del successivo aumento dei prodotti a disgravio dei suoi carichi, che pur vanno soggetti ad accrescersi per nuove spese, cui si deve eguale garanzia. Quindi lo Stato per un tempo ben lungo dovrà pagare non meno di lire 5,300,000.

2° Non trovasi in peggiori condizioni la società della centrale Toscana, in vista della lusinghiera aspettativa di accrescere i suoi prodotti, che a sole lire 8719 a chilometro basterebbero ad esonerare lo Stato, e se questa cifra superassero, offrirebbero un riparto maggiore di 3 per cento agli azionisti. Per corrispondere intanto la convenuta garanzia sulle obbligazioni, ed accordare solo il 3 per cento alle azioni, dovrebbe lo Stato sopportare per alcuni anni un carico di circa lire 1,300,000.

3° La società delle Maremmane non corre alcun rischio, aspettando il tempo, se mai avvenga, di partecipare agli utili netti della sua linea. Ma lo Stato, secondo ogni probabilità, avrà sempre il carico diretto delle obbligazioni fino alla loro estinzione (anni 99) e trascurando come passeggera la perdita attuale nell'esercizio di circa lire 800,000 dovrà corrispondere ogni anno almeno lire 2,630,000.

4° Infine la società delle Romane versa in gravi difficoltà, stremata di forze ed inabile di sopperire ai suoi impegni e compiere la sua rete di oltre 950 chilometri, talchè, a nostro avviso, male potrebbe trarsi d'impaccio senza il soccorso dello Stato.

Intanto per le sole linee situate nel regno, e a rete finita, avrà lo Stato a corrispondere le garanzie convenute di circa 10 milioni per anno, che al netto del prodotto presunto di 2 milioni si ridurranno a 8 milioni; ma togliendo la linea Bologna-Ancona e la diramazione per Ravenna, che la società retrocede, rimangono sole lire 5,661,000.

Oneri annui dello Stato.

Livornesi	Ch.	449	L.	5,300,000
Centrale toscana	»	231	»	1,300,000
Maremmane	»	281	»	2,630,000
Romane (meno Bologna-Ancona e diramazione a Ravenna)	»	380	»	<u>5,661,000</u>
Totale	Ch.	1291	L.	<u>14,891,000</u>

Sostituendo a questi oneri la sovvenzione convenuta con la nuova società, abbiamo sopra chilometri 1291, lunghezza totale delle linee, lire 17,105,750, che portano un aumento di lire 2,214,750, sopra la precedente garanzia.

Domanderei alcuni istanti di riposo.
(L'oratore riposa per cinque minuti.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE CONCERNENTE I SEQUESTRI DEGLI STIPENDI E DELLE PENSIONI.

DE FILIPPO, relatore. In questo intervallo ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per sequestri e cessioni degli stipendi e delle pensioni anteriori alle leggi 14 aprile e 17 giugno 1864.

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

FIASTRI. Varie comunità israelitiche del regno domandano che all'occasione che si estenderà a tutto lo Stato la legge sulle congregazioni israelitiche sia data facoltà al Governo di portare quelle modificazioni che sono richieste dal tempo e dalle circostanze.

Domando che questa petizione sia trasmessa alla Commissione incaricata di riferire su quel progetto di legge.

PRESIDENTE. Sarà trasmessa.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SULLE STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. Il deputato Boddi ha la parola per continuare il suo discorso.

BODDI. Proseguo.

Linee aggiunte alla rete della nuova società delle strade ferrate romane. — Dopo aver considerato le quattro società, che per le convenzioni presentate alla vostra disamina verrebbero a costituirsi in una sola società delle strade ferrate romane, è necessario discorrere brevemente delle altre linee che sarebbero destinate a far parte della stessa rete. Certo la materia che abbiamo per le mani è arida, ma pure di tanta importanza che voi vorrete continuarmi ancora un poco la benevola vostra attenzione, sopportando la noia dei numeri, forse accresciuta dal modo non troppo felice col quale io li espongo.

1° Linea Asciano-Grosseto. — Abbiamo già trattato di questa linea parlando della centrale toscana, alla quale fu affidato costruirla per conto dello Stato e accollato l'esercizio a patto oneroso.

Basti qui ripetere come lo Stato soffra per questa linea un carico di circa un milione, che potrebbe alcun poco elevarsi, ma non diminuire mai, secondo i calcoli più probabili, fino al saldo delle obbligazioni relative.

Poichè questa linea non offre speranza di alcun prodotto oltre le spese di esercizio, mediante la proposta

cessione di essa alla nuova società, ed accordando la sovvenzione chilometrica di lire 13,250 sopra 96 chilometri, che importa lire 1,272,000, lo Stato assumerebbe intiero questo maggior carico, perchè gli interessi del capitale di costo rimangono sempre a suo peso contro la speranza di un rimborso troppo lontano.

E questo carico andrebbe pure soggetto alla diminuzione graduale, convenuta generalmente per la sovvenzione, tostochè il prodotto brutto di tutte le linee giunga a superare le lire 12,500 a chilometro.

2° Linea Canello-Avellino. — Lo Stato ha costruito e costruisce la linea Canello-Avellino a sue spese, e la società delle romane ne esercita il primo tratto già aperto con una perdita annua di lire 250,000 per otto anni almeno, a partire dal 1861.

Questa linea ha una lunghezza totale di 74 chilometri:

Canello-Sanseverino (in esercizio) . . .	Ch.	44
Sanseverino-Avellino (in costruzione) . . .	»	30
Totale . . .	Ch.	<u>74</u>

Il corso della linea è stimato come appresso:

Tratto costruito (Canello-Sanseverino), chilometri 44	L.	11,000,000
Tratto in costruzione (Sanseverino-Avellino), chilometri 30	»	10,750,000
Lavori	L.	10,000,000
Interessi perduti »	»	750,000
Totale	L.	<u>21,750,000</u>

Carico corrispettivo annuo, lire 1,694,000.

Ora dunque, mentre la linea non potrà in un tempo prossimo rendere le spese d'esercizio, egli è evidentemente utile che lo Stato ne sia liberato, e tanto più alle vantaggiose condizioni che si propongono.

La Società riceverebbe la linea a patto di rimborsare al Governo il costo dell'ultimo tronco nell'atto stesso della cessione lire 10,750,000, di rimborsare il costo del primo tronco quando il prodotto generale dell'intera rete superi lire 30,000 al chilometro, lire 11,000,000, e di prendersi naturalmente il carico dell'esercizio attualmente passivo di una perdita annua per tutta la linea di circa lire 400,000.

Lo Stato pertanto, nella cessione della linea, soffre danno ben piccolo, perocchè, data la solita sovvenzione sopra 74 chilometri, in lire 980,500, e ritenuto il peso degl'interessi corrispettivi al capitale rimborsabile a tempo remoto, che sono lire 640,500, prenderebbe un onere totale di lire 1,621,000, che è meno del carico presente lire 73,000.

Ma il nuovo carico è soggetto alla successiva diminuzione coordinatamente alle norme stabilite per la sovvenzione, e lo Stato viene esonerato da un esercizio con perdita, almeno per qualche tempo accertata, ed acquista il diritto, comechè eventuale e non prossimo, di rimborsarsi 11 milioni.

Però il Governo sarebbe d'altra parte obbligato a concedere alla società 38 milioni a titolo di costruzioni

TORNATA DEL 1° APRILE

ad essa incumbenti, ma ritenendo che di questo sussidio 36 milioni si riferiscono alla linea Ligure, e sono in fatto lavori già costruiti dal Governo nel tratto Spezia-Genova, restano per le costruzioni Sanseverino-Avellino soli 2 milioni, che sono altri lavori eseguiti dal Governo su questo medesimo tronco. Noi torneremo a parlare di cotesto sussidio, il quale come per la linea ligure così per questa vuoi considerare compenso o almeno parziale soccorso alle spese maggiori delle prevedute e calcolate, in vista di straordinarie difficoltà.

Per giungere ad Avellino troviamo infatti occorrere una galleria di circa 3 chilometri!

E nondimeno noi vogliamo portare in conto questo abbandono di 2 milioni, e calcolandone gli interessi (7 70 per cento) in lire 154,000 per aggiungerli alla sovvenzione o interessi prima calcolati, formeremo un carico di lire 1,775,000. E con questo avremo per lo Stato un maggior carico di sole lire 81,000.

3° *Linea del litorale Ligure.* — La costruzione di tutta la linea del litorale dal confine francese a Massa, se si eccettua solo il tratto di Genova-Voltri, era affidata ai signori Guastalla e compagnia a lire 394,000 a chilometro, e così per chilometri 275 lire 108,350,000. Dietro ribasso successivo del 5 2/3 per cento, cioè per lire 102,210,000, la costruzione fu data alla Cassa del commercio e cointeressati, e nella convenzione approvata con legge 27 ottobre 1860 furono aggiunti altri 5 chilometri per la diramazione Avenza-Carrara, al costo complessivo di lire 1,064,924. Quindi la ferrovia Ligure, meno il tronco per Voltri, sarebbe lunga chilometri 280 e costerebbe per la sola costruzione lire 103,274,924, e più per maggiori lavori nella traversata di Genova e nel porto di Savona altri 4 milioni, in totale lire 107,274,924.

La costruzione avrebbe dovuto compiersi in 6 anni, ma già decorsi 3 anni restano a farsi chilometri 246, compreso il tratto più difficile Spezia-Genova, che ha più di chilometri 60 in galleria, e noi dubitiamo che altri 5 o 6 anni abbiano a passare prima di avere compiuta la linea. Epperò è da calcolarsi un considerevole discapito di interessi, non compensati per la successiva apertura dei tronchi che verranno aperti prima di detto termine.

Esaminiamo su questi elementi il costo della linea:

Spese di costruzione.	L.	107,275,000
Interessi perduti (15 per cento)	»	16,091,000
Materiale mobile.	»	8,400,000
Spese generali (5 per cento)	»	5,364,000
Totale	L.	137,130,000

Confrontando col tratto Genova-Voltri, che ha dato un prodotto lordo di lire 21,000 al chilometro, calcoliamo che quello della linea ligure non possa per lungo tempo superare le lire 15,000, corrispondenti ad un prodotto netto di lire 7000, e così per i chilometri 230, lire 1,960,000.

E poiché per la corresponsione degli interessi sul co-

sto totale della linea (calcolati a lire 7 70 per cento) si dovrebbero circa lire 10,550,000, rimarrebbe allo Stato, a rete finita, un onere annuo di lire 8,600,000 circa.

Riguardo al suddetto breve tratto Genova-Voltri, che attiene alla linea ligure, vi ha un contratto del 18 luglio 1862 (forse non ancora approvato), pel quale il Governo avrebbe acquistato questo tronco di chilometri 11, non compreso 4 chilometri già appartenenti alle ferrovie dello Stato (linea Genova-Torino, tratto Genova-Sampierdarena), corrispondendo in prezzo:

	Rendita	Capitale
Una rendita annua sul debito pubblico	L. 154,522	2,117,000
Una somma a contanti	» 18,250	250,000
Servizio di obbligazioni 552 di lire 250	» 69,400	1,388,000
Totale	L. 242,172	3,755,000

Aggiungendo questi 4 milioni al costo della linea principale, abbiamo il costo totale della linea e sua diramazione per Carrara in 141 milioni.

Il tronco Genova-Voltri rende lire 21,000, e detratte le spese di esercizio lire 10,500 a chilometro, o sia in totale sopra chilometri 11, lire 115,500. Quindi vi ha una perdita sopra gli interessi del prezzo di circa lire 127,000.

Sommando per la intiera linea del litorale Ligure, compreso il tronco Genova-Voltri e la diramazione Avenza-Carrara, chilometri 291, avrebbe lo Stato un onere complessivo di poco meno che lire 9,000,000.

Invece la sovvenzione chilometrica di lire 13,250 applicata ai chilometri 291 di questa linea, porta soltanto un carico di lire 3,855,750.

Ora dobbiamo ritornare sopra i 38 milioni, che il Governo rilascierebbe alla società, e che per 36 milioni si riferiscono alla linea ligure, e consistono in tanti lavori già fatti sulla stessa linea, ma giova ripetere che la perdita di questi lavori è piuttosto apparente che reale, se si riguarda al costo enorme e di molto superiore alle previsioni pel compimento di questa linea, ove nel tratto che rimane a costruirsi occorrono gallerie per più di chilometri 60.

E qui tocco ad un altro fatto che si riannoda alla linea Ligure, perchè appunto fra coteste gallerie sono le due di Biassa e Mesco, delle quali a grandissima pena si sono perforati metri 500 o poco più, mentre la prima è lunga approssimativamente metri 4500; la seconda metri 2500; insieme chilometri 7.

Figuratevi dei monti altissimi ed erti, dove i pozzi non potrebbero utilmente praticarsi, formati in massima parte di dure rocce, da non potersi aprire forse, senza macchine eccezionali come quelle usate per la grande galleria del Moncenisio, con dispendio enorme ed insopportabile lentezza.

L'impresa costruttrice reclamò già contro il Governo, e gli arbitri hanno dato ragione all'impresa, condannando lo Stato a indennizzare i costruttori.

Ora la cessione obbligherebbe la società a subentrare

nella questione ed assumere tutti i diritti e carichi del Governo verso l'impresa costruttrice, e non crediamo che sia per lo Stato piccolo beneficio. Ma la società cessionaria non poteva non preoccuparsi delle conseguenze, non tanto della lite, quanto del dispendio maggiore e del ritardo inevitabile dei lavori, onde si diminuiva ed allontanava il prodotto della linea. Ella propose di sostituire alle gallerie dei piani inclinati con nuovi e speciali sistemi di costruzione ed esercizio, ed il Governo riconoscendo i motivi giusti, e animato per interesse pubblico dello stesso desiderio di accelerare il compimento di questa importantissima linea, aderiva. Se non che molta opposizione si manifestò nella vostra Commissione contro cotesto progetto, e passando sopra le diverse fasi che subì la questione, per la quale uno dei commissari (l'onorevole Giuliani) con raro e lodevole zelo si mosse a visitare minutamente i luoghi, d'onde recò ai suoi colleghi utilissime informazioni, debbo dire che la questione non è risolta ancora. La proposta ultima sarebbe stata, che mantenendo le condizioni del primo capitolato quanto a pendenze e curve, potrebbe modificarsi il tracciato, girando il Capo-Mesco e anche il monte di Biassa per Campiglia, a condizione di non superare la lunghezza della linea prevista nel primo progetto, e che per la maggiore spesa come per ogni altra perdita, lo Stato potrebbe indennizzare la società con lire 1,500,000, a patto però che l'intera linea sia aperta nel 1870. Alla maggioranza della Commissione sembrò conveniente questa proposta in presenza di tante difficoltà, e sebbene ancora non si conoscano gli accordi successivi che possano verificarsi fra il Governo e la società, io tengo che questo partito, o altro poco diverso abbia ad essere seguito. Dove anche si adottassero i piani inclinati in modo provvisorio, secondo il sistema dell'onorevole nostro collega l'ingegnere Agudio o con altro sistema, sempre dovrebbe indennizzarsi la società delle spese inutili alla sistemazione stabile della linea. Così ai 36 milioni ceduti in lavori, aggiungo nei miei calcoli altre lire 1,500,000, che hanno una natura medesima, e derivano dalla stessa necessità di spese straordinarie e non prevedute, che lo Stato dovrebbe commettere se continuasse i lavori a suo conto.

Giacchè ho parlato del sistema Agudio, mi sia permesso esprimere il desiderio che questo sistema venga applicato e messo a prova nei passi più difficili delle linee trasversali e secondarie. Parmi che dietro li esperimenti fatti a Dusino, dei quali fummo testimoni, ci sia ragione che il Governo ne tenti l'applicazione, della quale il buon successo porterebbe vantaggi incalcolabili per le nostre comunicazioni.

Tornando alla linea ligure, non ostante le osservazioni fatte, vogliamo pure considerare le lire 37,500,000 come una vera sovvenzione fissa, e calcolarne gli interessi (7 70 per cento) in lire 2,887,500, come una perdita conseguente alla cessione, in aumento alla sovvenzione chilometrica sopra notata, onde l'onere dello Stato salirebbe a lire 6,743,250.

Pur meno della perdita che incontrerebbe senza la convenuta cessione lire 1,973,750.

Dobbiamo infine parlare delle linee eventuali; eventuali per questo che lo Stato potrebbe piuttosto che alla nuova società affidarne ad altri la costruzione, ma la società è obbligata di assumerla ogni volta che al Governo piaccia, a patto di una sovvenzione speciale, fin da ora determinata per ciascuna linea.

Linee eventuali.

4^a Linea Parma-Spezia. — Lunghezza della linea chilometri 120.

Secondo calcoli e studi esistenti questa linea costerebbe, tutto compreso, lire 43,700,000.

Dove si costruisse direttamente dallo Stato, il carico annuo degli interessi corrispettivi (7 70 per cento) sarebbe di lire 3,364,900.

Sebbene sopra questa linea possa in avvenire portarsi un movimento assai considerevole, non crediamo dover calcolare per molti anni un prodotto maggiore di lire 6000 a chilometro, che per chilometri 120 dà un totale di lire 720,000.

Il carico effettivo dello Stato risulterebbe di circa lire 2,644,900 per anno.

Concedendosi la linea alla società con la speciale sovvenzione di lire 2,550,000 da ripartirsi sopra tutta la rete, lo Stato avrebbe dunque un minor carico per lire 94,900 annue.

Notiamo qui che questa differenza da me rilevata, fra il carico della costruzione e la speciale sovvenzione stabilita, deriva unicamente da questo che il Ministero e la società calcolarono gli interessi del capitale occorrente a 7 30 per cento, come a quel giorno potevano giustamente calcolarsi, ed hanno portato appunto la somma della sovvenzione suddetta, speciale a ciascuna linea e intesa a pareggiare il carico corrispettivo, senza guadagno nè perdita. Ma oggi io trovo che la società non potrà mai procacciarsi il danaro a 7 30 per cento, che invece le costerà almeno 7 70 come io calcolo, e conseguentemente ella incontrerà uno scapito nella cifra descritta. Il medesimo s'intende, e non starò a ripetere, per le altre due linee, Terni-Avezzano e Avezzano-Ceprano.

Linea Terni-Avezzano. — Lunghezza della linea:

Terni-Rieti	Ch.	28
Rieti-Avezzano	»	64
Totale	Ch.	92

Il costo della linea, secondo il progetto Losi, ammonterebbe:

Pel tratto Terni-Rieti	L.	14,908,400
Pel tratto Rieti-Avezzano	»	16,182,988
Totale	L.	31,091,380

Aumento d'interessi calcolati il 15 per cento, considerando un periodo maggiore di quattro anni per la lunga galleria sotto la cascata di Terni » 4,663,707

Totale	L.	35,755,087
------------------	----	------------

TORNATA DEL 1° APRILE

Se questa linea dovesse costruirsi per opera diretta del Governo, è chiaro che per procacciarsi 36 milioni non si vorrebbe un carico minore di circa 3 milioni annui. Ammettendo pure che il prodotto di questa linea pareggiasse quello della centrale toscana, non è permesso lusingarsi che l'esercizio si faccia a così tenue costo, e quindi dobbiamo limitarci a sperare appena un prodotto netto di lire 2500 per chilometro, che porta un prodotto totale di lire 230,000.

Fatta deduzione di questa rendita, l'annuo carico dello Stato risulterebbe di circa lire 2,770,000.

Invece la convenzione proposta dà sopra questa linea la speciale sovvenzione che ascende a lire 2,500,000, ripartibili sopra tutta la rete, risparmiando allo Stato lire 270,000.

6° *Linea Avezzano-Ceprano*. — Lunghezza della linea chilometri 79. Il suo costo, secondo gli studi già eseguiti dall'ingegnere Losi, potrebbe ascendere, tutto compreso, a lire 26,500,000 (1).

Indi il carico del Governo per gl'interessi annui (7 70 per cento) di detta somma lire 2,040,000.

(1) Detta spesa di costruzione per la linea Avezzano-Ceprano, chilometri 79:

	SPESA	
	Chilometrica	Totale
Spese generali	L. 10,000	788,740
Costo dei terreni	" 9,750	769,036
Lavori di terra	" 66,514	5,246,239
Opere di arte	" 36,257	2,859,762
Muri a sostegno	" 14,454	1,140,043
Gallerie	" 55,079	4,344,273
Passaggi a livello	" 7,004	552,456
Materiale fisso	" 40,000	3,154,960
Stazioni e officine	" 8,000	630,992
Telegrafo	" 1,850	145,917
Somma a valere	" 21,735	7,714,339
	L. 270,643	21,346,757
Supposto la costruzione in 4 anni, interessi per un biennio al 15 per cento	" 40,597	3,202,012
Somma	L. 311,367	24,548,769
Materiale mobile	" 25,000	1,971,850
Totale	L. 336,240	26,520,619
In cifra tonda	L. 26,500,000	

Il prodotto netto chilometrico di questa linea, avuto riguardo alle pendenze che vi si incontrano, ed in confronto a quello della centrale toscana, non potrebbe superare le lire 2000 per tutta la linea, chilometri 79, e ammonterebbe a lire 158,000.

Onde risulterebbe allo Stato, se costruisce la strada, una perdita annua di lire 1,900,000 circa.

In luogo di questa perdita annua di . L. 1,900,000
sostituendosi la speciale sovvenzione di » 1,850,000

che sarebbe convenuta in caso di concessione di questa linea, è evidente un'annua economia di circa L. 50,000

Riassunto generale a cifre tonde. — Lunghezza totale della rete, comprese le linee eventuali (2) Ch. 2043
E aggiunte le linee fuori del regno . . . » 330
Totale . . . Ch. 2373

Capitale per tutte le linee, comprese le linee eventuali (2). L. 641,500,000

Carichi corrispondenti e gravanti la intera impresa L. 44,700,000

Perdite che incontrerebbe il Governo senza la fusione a rete finita L. 42,000,000

Deduzione di prodotti presunti . . » 8,400,000

Totale . . . L. 33,600,000

In seguito alla fusione a rete finita, comprese le linee eventuali:

Carico per sovvenzione chilometrica, compresa quella speciale per le linee eventuali . . . L. 30,114,000
per lavori abbandonati L. 4,682,000

Totale . . . L. 34,800,000

Differenza o maggior carico dello Stato L. 1,200,000

Io tengo qui un quadro generale che potrà essere pubblicato negli atti della Camera, dal quale, come in uno specchio, ognuno può meglio rilevare gli effetti della fusione. Ecco a che si riducono i vantati sacrifici dello Stato, lire 1,200,000 annue, e se volete considerare alla pari le tre linee eventuali, lire 1,600,000.

(2) Meno quella Bologna-Ancona e la diramazione per Ravenna.

TORNATA DEL 1° APRILE

Le risultanze dei miei calcoli differiscono alcun poco da quelle portate dalla relazione, e sono ancor più favorevoli al progetto. Queste differenze procedono da diverse cause, che non ispiego alla Camera per risparmiare noia. Basterà accennarne una e la principale.

I calcoli della Commissione, seguendo passo passo quelli stabiliti nel progetto ministeriale, vi si conformano anche quanto alla proporzione tra capitali e interessi.

Io invece rifeci i calcoli con la ragione d'interessi corrente in giornata. Ognuno vede che ciò deve crescere le spese. Ad ogni modo le differenze sono poco rilevanti, e, come dissi, le mie cifre riescono più favorevoli ancora all'assunto sostenuto dalla Commissione. E piacemi aver rifatto i calcoli con diverse quote perchè così mi sono dato a me stesso una controprova dell'attendibilità dei primi calcoli.

Non sono in grado di pronunziarmi sopra i calcoli presentati dall'onorevole Depretis, che sono in un sistema tutto diverso, che bisogna avere sotto gli occhi ed esaminare a minuto. A me il tempo è mancato e sarà fatto da altri. Ben inteso, che per quanto io credo avervi dimostrato, mi dichiaro in disaccordo con le risultanze di quei calcoli.

Dall'onorevole deputato Bonghi fu aspramente combattuta la fusione. Egli non si mostrò difficile nella vendita delle ferrovie dello Stato; e verso le linee Meridionali tanto più mite. Unicamente l'onorevole deputato si è gittato a visiera calata contro la fusione, e contro le società che vi si comprendono, dipingendole astute e imbrogliane, e peggio ancora, almeno secondo la impressione che hanno fatta in me le sue parole.

L'onorevole deputato ha censurato la fusione perchè ci impedisce di trarre profitto dal movimento che va ad accentrarsi verso Firenze, mentre per questa cagione abbiamo dovuto perdere nel prezzo delle linee delle antiche provincie, che intendiamo vendere. Io non so come egli non vegga che del prodotto accresciuto nelle linee centrali, lo Stato profitta pur sempre mediante la sovvenzione convenuta con una scala decrescente in ragione dei maggiori prodotti delle linee.

L'onorevole deputato Bonghi si è molto preoccupato delle parti che le quattro società si distribuiscono fra loro. L'onorevole Bonghi il quale diceva la prudenza del ministro dei lavori pubblici esser vinta, a suo giudizio, dall'astuzia che le società usano negli affari, mostra dubitare di questa asserzione, additando che in questa fusione, alcuna società si toglie più dell'onesto, ed altra si lascia spogliare del suo. — Io vi prego a credere, o signori, che le società fanno quello che fanno. E naturalmente, mettendo insieme i loro beni di quantità e qualità assai diversi, ognuna prende, in proporzione, diversa misura di utili. Del resto io non so che questo importi allo Stato.

L'onorevole deputato Depretis diceva che la fusione peggiora le condizioni della società delle romane, e la spinge più presto a rovina. Ma la società non crede

questo, e vorrà scusarmi l'onorevole deputato se io tengo conto dell'opinione della società in affare che la riguarda.

L'onorevole deputato Bonghi ha detto: voi fate troppo e non fate abbastanza con questa fusione. Ma come troppo, se è meno di quanto bisognerebbe fare? Escludiamo dunque che si faccia troppo, e se l'onorevole deputato intende veramente che sia poco, potrei dire che divido la sua opinione, non in modo assoluto, ma come dubbio. Però non vorremmo per simili dubbiezze, che facilmente sorgono nell'animo nostro, andare più innanzi di quello che le società stesse ci richiedono, e aspetteremo almeno che la necessità venga e sia dimostrata.

Lo stesso deputato Bonghi crede che le società intendono bene e meglio di noi i loro propri affari, e quando esse si chiamano soddisfatte, possiamo e dobbiamo fino ad un certo punto credere il loro giudizio giusto ed i nostri timori esagerati.

D'altra parte, in tutte le intraprese, nelle quali il tempo apporta guadagni di giorno in giorno maggiori, la vita è speranza. Noi facciamo tanto di ridar vita alle antiche nella nuova società e attendiamo.

L'onorevole deputato Cadolini, lamentando l'oblio in cui erano lasciate le linee secondarie, fece indicazione di alcune che cadrebbero nel territorio compreso nella rete della nuova società delle Romane.

Queste furono, se ben ricordo: Montevarchi-Rapolano, Firenze-Faenza, Pistoia-Empoli.

Io sono ben lieto di dichiarare all'onorevole deputato che pienamente consento nei suoi desideri. Solo si tratta di tempo e di ordine per poter raggiungere lo scopo. Abbiamo posto mano a strade ferrate che costano una spesa ingentissima. Possiamo subito decretarne altre, o dobbiamo aspettare che le prime sieno almeno più vicine al loro compimento?

La linea Pistoia-Empoli aveva un interesse generale estesissimo, ed apriva la via più breve da settentrione a mezzogiorno per la Centrale Toscana, ma poichè sta per attivarsi la linea Firenze-Foligno, alla quale di necessità si riattacca la congiunzione Montevarchi-Rapolano, ha perduto quell'interesse generale, e servirebbe solo più direttamente alle più ristrette comunicazioni fra la ubertosa valle della Nievole, e Siena, e Maremma. La sua costruzione, pur sempre desiderabile, può dunque differirsi.

Di maggiore importanza è fuor di dubbio una linea diretta da Firenze al centro della Romagna, e per questa esistono studi su diversi tracciati, dei quali il più facile sarebbe, mi pare Firenze-Faenza, e costerebbe circa 36 milioni. La somma è rilevante, e sebbene le provincie interessate abbiano offerto di concorrere alla spesa, credo che non debba farsi conto intieramente di tali offerte, spesso subordinate a condizioni gravose ed inaccettabili. Dicesi, ad esempio, che Forlì abbia promesso contribuire un milione, purchè la strada sia diretta sopra Forlì; ma cotesta direzione porterebbe una spesa assai più che un milione, maggiore dell'altra per

Faenza. Questa linea pertanto, che apre un nuovo varco di Appennino, e vedesi punteggiata nella carta unita alla relazione, merita essere trattata e proseguita con la maggiore sollecitudine possibile per parte del Governo.

Quanto alla congiunzione Montevarchi-Rapolano, è questa una linea sì breve e facile, e di un interesse così evidente che per sè si raccomanda, anzi si impone; e questo solo può credersi essere stato il motivo che la Commissione non se ne occupasse. Ma se l'onorevole deputato Cadolini volesse proporre che si facesse premura al Governo di provvedere alla costruzione di questa breve linea in tempo utile, cioè mentre la centrale Toscana si compie, io mi associerò di tutto cuore alla sua domanda, e credo che l'onorevole ministro e i miei colleghi della Commissione non vorranno rigettarla.

La nuova società, secondo la convenzione, retrocederebbe la linea Ancona-Bologna colla diramazione per Ravenna per un prezzo stabilito non maggiore di lire 54,786,652, e lo Stato trasmetterebbe quella linea alla società delle meridionali. Si è detto che lo Stato perde in questo passaggio. A me basta notare, che se perdita vi sia, non può essere almeno verso la Società cedente, e lascio ad altri il capo riguardo alla società che subentra nel possesso della linea.

Abbiamo già veduto che la linea Asciano-Grosseto passerebbe dallo Stato alla nuova Società delle romane a prezzo di costo, rimborsabile alloraquando la intera rete darà un prodotto brutto superiore a 30,000 lire al chilometro, e così dovranno anche dalla società rimborsarsi allo Stato la spesa dei lavori eseguiti nella linea Ceprano-Napoli e quella nella linea Cancellò-Avellino, tratto Cancellò-San Severino.

Questi rimborsi, che saliranno a circa 46 milioni, rimandati a tempo indefinito e senza interessi, sono certamente un gran beneficio alla società, cui sono inoltre ceduti dal Governo altri 38 milioni di lavori eseguiti sulla linea del litorale ligure e nel tratto San Severino-Avellino. Da me si è tenuto conto degli interessi di questi 38 milioni e di altro milione e mezzo a darsi in contante alla società, in riguardo alle gallerie di Biassa e Mesco presso Spezia, siccome carichi maggiori derivanti allo Stato dalla proposta convenzione. Ma non esitiamo a dire che tali acquisti non avvantaggeranno la società, e basteranno appena per superare le straordinarie difficoltà, che su quelle linee si incontrano, di molto maggiori a tutti i calcoli e a tutte le previsioni possibili.

D'altra parte la società si obbliga, agli ordini del Governo e a determinate condizioni, costruire le tre linee importantissime Spezia-Parma, Terni-Avezzano e Avezzano-Ceprano. Obbligasi pure la società di fornire le stazioni di comode tettoie, di concorrere per 4 milioni alla traversata di Genova e al miglioramento del porto di Savona, di esercitare con istrumenti e materiali propri, se richiesta e a prezzo convenuto o di puro costo, la linea da Savona a Carmagnola e anche fino a Torino, e le diramazioni da Cairo ad Acqui e da Bastia

o Carrù a Cuneo, siccome altre diramazioni successive, e di unificare le tariffe, abbassando in una misura notevolissima i trasporti militari e per conto del Governo, e assumendo gratuitamente i trasporti postali ad un peso eccedente i bisogni del servizio.

Dalle cose esposte, voi rileverete, o signori, che la sovvenzione chilometrica proposta che porta allo Stato un onere annuo complessivo di lire 30,114,000, oltre l'abbandono di lavori eseguiti per 38 milioni, e la rinuncia per tempo indeterminato di altri 46 milioni e la perdita di un milione e mezzo per le gallerie di Biassa e Mesco con piani inclinati provvisori o senza, non oltrepassa di troppo gli obblighi che noi dovremmo sopportare per compiere le linee secondo i contratti precedenti. E non è punto eccessiva verso il compimento di un disegno grandioso, che apre in questo regno al commercio una rete ferroviaria di circa chilometri 2043, del valore ingente di sopra 640 milioni, e ne schiude in diciotto mesi per due vie le porte di Roma, e il passaggio più centrale per Napoli, percorrendo altri chilometri 330 sul territorio che il Papa Governo.

In vista di questo immenso risultato la vostra Commissione quasi unanime vi conforta ad accettare il progetto. Ricordate che, facendo altrimenti, noi perderemo almeno per lungo tempo la speranza di traversare con ferrovie quasi nostre il territorio pontificio, dacchè fra le quattro società quella appunto delle romane, concessionaria di quel Governo, versa in grave pericolo.

Del resto, se non siamo illusi, il movimento dei prodotti nazionali, che le nuove comunicazioni aiuteranno, basterà in brevi anni a compensare il carico, che indipendentemente da ciò verrà grado grado scemando, secondo i patti, dopochè il prodotto chilometrico brutto avrà superato le lire 12,500, in ragione della metà della eccedenza, per cessare affatto quando lo stesso prodotto raggiungerà le lire 30,000 a chilometro.

Considerate ancora, o signori, le dure condizioni in cui eravamo riguardo ad alcune linee comprese in questa rete, in forza di atti ed obblighi precedenti, manifestamente dannosi allo Stato e che pure non potrebbero mutarsi.

Bisogna partire da questo punto, e, se ai sacrifici presenti ed inevitabili noi non aggiungiamo che poco o nulla, estendendoli ad una sfera d'azione tanto più vasta, non dubito che voi non troviate conveniente incontrarli di grande animo, in vista del successo che vi si apparecchia.

Fra le società che traggono vita parassita o stentata, o si dibattono in impotenti conati per una esistenza che ogni giorno può spegnere ed una società che risorge vigorosa di forza e di speranza, attaccando le sue alle sorti economiche del nostro paese, non può essere dubbia la scelta.

Certo egli è tempo, o signori, di studiare ed applicare con animo deliberato le più severe economie, ma non dobbiamo adoperarle a modo di spegnitoio, per soffo-

TORNATA DEL 1° APRILE

care in germe la vita della nazione. Se noi lasceremo una eredità di debiti, io vi assicuro che i figli nostri ce ne sapranno buon grado, in quanto i debiti si riferiscono a strade ferrate, le quali sono mezzo efficace a proteggere la indipendenza e grandezza di questo regno, che noi ci onoriamo aver fondato, e vogliamo con tutte le nostre forze integrare e mantenere.

Giovami, e mi è di gran conforto sperare, che ci tratteremo di trascorrere in esagerate economie, come di proseguire nel pendio di certe provvisioni finanziarie rovinose, e ricondurremo il nostro bilancio al pareggio desiderato con una migliore amministrazione.

MANCINI. Ho l'onore di presentare alla Camera una petizione del municipio di Osimo e di Loreto riguardante il progetto di legge concernente la derivazione di una parte dell'acqua del fiume Musone a profitto della città di Ancona. Io domanderei che questa petizione fosse trasmessa alla Commissione incaricata dell'esame di quel progetto di legge.

PRESIDENTE. È trasmessa di diritto, ed anche secondo la domanda che già ne ha fatto in questa seduta il deputato Bellini-Bellino.

Il deputato Valerio ha la parola.

VALERIO. Sorgendo a parlare in questa discussione che già da 10 giorni dura, sebbene io non possa acconciarmi a credere che abbia durato troppo, se tengo conto della gravità e dell'importanza della materia che trattiamo, sorgendo a parlare in questa discussione, domando licenza alla Camera di constatare un fatto che mi sembra contenere in sè la caratteristica della discussione stessa che ci occupa.

Dall'un lato gli oppositori, dall'altro i difensori di questa legge si sono tenuti entrambi in due metodi l'uno assolutamente dall'altro distinto. Gli oppositori cercarono nella grande quantità di quistioni che ci venne portata riunita, vorrei dire affastellata insieme, gli oppositori cercarono di scernere alcune quistioni, le principali, di discuterle, di afferrarle e di andare al cuore di ciascuna. Dall'altro lato i sostenitori di questa legge, prendendo le mosse dall'immaginosa relazione del dottissimo nostro collega che è incaricato di esprimere i sensi della Commissione vostra, e venendo allo splendido discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che ieri abbiamo sentito con piacere, i sostenitori, dico, di questa legge dall'altro lato cercarono di riunire le quistioni insieme considerandole solo a grandi colpi di vista, direi quasi, come dalla cima di quegli Appennini che vogliamo valicare in tanti punti.

E quando noi compariamo le due prominenti difese, che sono, come ebbi già l'onore di dire, la relazione della Commissione ed il discorso dell'onorevole ministro, noi vediamo che, benchè appartenenti a scuola affatto diversa, in ciò si rassomigliano, che non isfuggendo le difficoltà (debbo dirlo francamente ad onore delle persone che ho poc'anzi accennate), pure ne affrontano l'esame, ma ne sfuggono la soluzione.

Dirò anzi, parlando specialmente della relazione della Commissione, che da molti casi scorgendo la posizione

del quesito e lo sviluppo delle ragioni da cui avrebbe dovuto derivare il voto della Commissione sul medesimo, mi pareva di trovarmi con essa perfettamente d'accordo. Ma appunto all'ora delle considerazioni generali inaspettate, l'innovazione di dottrine teoriche che forse in quel caso concreto non trovavano alcuna pratica applicazione, vengono ad intromettersi ed a costituire un vago insieme nel quale riesce impossibile scernere la verità.

Quando avete riletta la relazione, rimeditato il discorso del ministro, non è possibile, credo, difendersi dall'impressione che malgrado vostro in voi si produce, di aver letto ed udito due distinte elaborazioni d'uomini d'ingegno, le cui convinzioni non sieno completamente d'accordo cogli atti che difendono.

Tengo a stabilire che forse ciò dipende appunto dalla schiettezza ingenua delle onorevoli persone di cui parlo; in quando che si fecero un dovere di esaminare tutti e singoli i problemi; esaminarli, porli, ma non risolverli.

Fors'anche quando si procede con questo metodo allo studio di tante questioni, le quali non hanno un necessario nesso logico fra di loro, è impossibile schivare l'urto di alcune piccole contraddizioni; ed io spero non mi vorranno imputare di scortesia se io dico che le ragioni e i principii esposti dalla Commissione e dal signor ministro non collimano pienamente fra loro.

Dopo le chiare e precise parole con le quali l'onorevole Bonghi tratteggiando il concetto dei gruppi, col pretesto del quale fu portata al Parlamento la riunione, l'accostamento delle leggi che stiamo discutendo; dopochè egli così completamente vi ha dimostrato la vanità di quel concetto male adombrata a coprire intendimenti affatto estranei ai principii che si adducevano, io non mi attendeva certamente di dover trattare ancora di questa materia. Ma pure i principali oratori favorevoli al Ministero, e il ministro stesso sono tornati ad appoggiarsi a questo concetto.

Essi invero non si diedero per intesi di tutti gli argomenti che il Bonghi aveva messo innanzi, nè si avventurarono a discutere nella loro sostanza le obiezioni fatte, ma ripigliarono il concetto con serena imperturbabilità, come se pur discutibile non fosse. Ed invero, se ricordo che il ministro dei lavori pubblici, pur ieri, mentre riprendeva il concetto dei gruppi, conchiudeva che, a suo avviso, e due, e tre, e quattro, e cinque, e sei, e sette (si è fermato al sette, se non faccio errore) si potevano sostenere egualmente, pare a me che il ministro dei lavori pubblici non avrebbe potuto fare un commento più completo di quei principii che così nettamente ci esponeva il commentatore di Platone. (*Ilarità*)

Ma torniamo alla questione.

Oltre il ministro sorse prima l'onorevole Venturelli, il quale, sebbene in questa discussione abbia fatte le prime prove parlamentari, pur volle dimostrare che non gli fa difetto, anzi gli abbonda ciò che la scuola parlamentare di Luigi Filippo, alla quale egli molto

evidentemente si ispira, chiamerebbe *à plomb* e ci recò, rifatta a suo modo, la storia della formazione dei gruppi che ebbe luogo, in tempi non lontani, in Francia.

Poi l'onorevole Nisco ribattè la stessa via con poche e non corrette varianti, e vi aggiunse l'esempio d'Inghilterra, ch'essa pure (strana cosa a chi conosca alcun po' la storia di quella nazione) s'affretta a cercare quella certa libertà dall'industria, che al dire dell'onorevole Nisco, professore di economia politica, consiste nell'ordinamento dell'industria, e nelle costituzioni delle grandi associazioni sorte per ingerenza, e mantenute sotto l'egida del Governo.

Invero quando io sentiva l'onorevole ministro dei lavori pubblici a dirci che in una questione come questa, trattandosi di una nazione di natura così distinta come l'Italia per la sua costituzione topografica, per l'indole de' suoi abitanti, per le sue condizioni politiche, non era il caso di andare a cercare l'esempio di altri paesi, io mi sarei aspettato che almeno l'onorevole ministro dei lavori pubblici ci avrebbe fatto grazia di esempi; ma anch'egli ci ha portato l'esempio della Francia, ci fece solo grazia di quelli dell'Inghilterra. Ciò mi obbliga a tornare un momento indietro.

Nella relazione con cui questa legge ci venne presentata dalla precedente amministrazione io aveva notato, ma dimenticato poi, una singolare affermazione che pur si riferisce all'Inghilterra.

Poichè ora s'è tornato all'argomento, permettetemi che io vi legga il periodo di quella relazione a cui mi riferisco:

« A confortarci nella stessa proposta, cioè di dover costituire in gruppi le strade ferrate, a confortarci nella stessa proposta abbiamo l'esempio di altre nazioni che ci hanno preceduto nella nuova via, fra cui primeggiano Francia ed Inghilterra. »

Vedete dunque che il moto era dato già da principio fino dalla presentazione della legge. « La prima delle quali esigette dalla società apposite condizioni di fusione che tanto giovarono a render florido in quel paese il servizio ferroviario, e l'altra mira presentemente a raggiungere lo stesso fine mediante i *Committees of companies parties to the clearing Syrtén*, istituzioni che sono regolate da non pochi atti del Parlamento britannico. »

Ciò vuol dire che gli stessi ministri Minghetti e Menabrea, che presentavano questo progetto di legge, pare che fossero anch'essi dell'opinione dell'onorevole Nisco.

Or bene, a cominciare da Inghilterra, chi si sarebbe aspettato, che quello stupendo congegno delle case di liquidazione (*clearing-house*, come in Inghilterra le chiamano), congegno creato, non dal Governo, no, o signori! ma dal libero commercio, e dalla libera industria, adoperato appunto per allontanare ogni ingerenza governativa; chi si sarebbe aspettato, dico, che questo stupendo congegno sarebbe arrecato come argomento a favore del principio contrario? Chi avrebbe creduto che quell'istituzione che così utilmente funziona non

solo nell'Inghilterra, ma anche negli Stati Uniti dell'America del Nord, sarebbe stata invocata come prova dell'ingerenza governativa diretta a preconcepire quella libertà dell'industria, che secondo l'onorevole collega, che ho più volte nominato, consiste nell'ordinamento di essa e nell'istituzione di grandi associazioni create e regolate dal Governo?

La prima (*clearing-house*) si costituì in Inghilterra, se non erro.... (voi tutti lo sapete; permettetemi però che giacchè si invocano pel principio contrario, io ne sviluppi il semplice concetto)...

Voci da vari lati. Dica, dica....

VALERIO.... all'epoca di Walpole ed altro non fu che un ufficio costituito dai principali banchieri della *City* di Londra per provvedere giornalmente e nel comune interesse alla liquidazione delle operazioni giornaliere fatte da que' banchieri medesimi.

A quest'ufficio ogni giorno, ognuno de' banchieri associati, finite le operazioni di banca, mandava un commesso alle ore due pomeridiane...

NISCO. Si sa!

VALERIO. Io non faccio torto all'onorevole Nisco, supponendo che egli non lo sappia. Ma poichè lo sa, mi stupisco che abbia portato quest'esempio.

NISCO. Non ho portato quest'esempio.

VALERIO. Allora mi lasci continuare: vede bene che io rispondo alla relazione del Ministero che è stampata.

Tutti sanno come i banchieri della *City* di Londra nei tempi specialmente degli Stuardi ed anche di poi, non solo facessero di moltissimi affari coi privati, ma in più di un'occasione di guerra, di pericoli nazionali od anche di urti fra il Governo ed il Parlamento, sovvenissero lo Stato del denaro occorrente. Tutti sanno poi che già in quel tempo i banchieri della *City* di Londra sopperivano ad un enorme movimento di affari e di denaro.

Ebbene, come ho detto, ogni giorno, ad ora segnata, un commesso loro portava a quest'ufficio di liquidazione la nota esatta e precisa di tutti gli affari, di tutte le operazioni fatte nella giornata.

In questo ufficio, costituito per conto comune, con ufficiali fatti da loro e di comune fiducia, questi conti son liquidati fra di loro, e pareggiate le partite rispettive, si stabiliscono le differenze da pagarsi a bilancio da ciascuno dei soci.

Per modo che operazioni complessive di molti milioni di lire sterline son chiuse col solo pagamento della differenza, che è bene spesso di sole cento o cinquanta mila lire, con una grande semplificazione che riesce a crescere la fiducia, e quindi gli affari.

Quando le strade ferrate presero un certo sviluppo, nacque un bisogno ad un dipresso della stessa natura.

In una rete di strade ferrate liberamente costituita da libera Società, pel fatto delle varie congiunzioni, il percorso dei convogli s'incrocia in modo diverso. Vi hanno tratti di via di una Società che sono varie volte al giorno percorsi da convogli di Società diversa. Il vagone (permettete la parola non di Crusca, ma or-

mai d'uso necessario) caricato di una merce ad una stazione, giunge al suo destino percorrendo vie appartenenti a varie Società. Si guasta sopra una linea, è riparato all'officina più prossima, è adoperato per altri carichi e per altre destinazioni, e ritorna, chi sa quando, se ritorna al sito da cui è partito.

Insomma si potrebbe dire che il materiale delle strade ferrate delle varie Società diventa un bene comune.

Una simile condizione di cose fra quelle menti che non comprendono l'ordine se non per mezzo d'ufficiali del Governo, lasciata in balia degl'interessati, farebbe venire i brividi. Ed io son certo che il nostro ministro dei lavori pubblici, se per disgrazia ci trovassimo in tale condizione deplorabile, ci presenterebbe subito un progetto di legge per ordinare o per riordinare tutto questo guazzabuglio.

Ebbene, signori, in quel benedetto paese tutto ciò fu compreso altrimenti. Capirono anche là che c'era bisogno d'ordine, ma quest'ordine se lo costituirono da loro stessi.

Ogni giorno tutte le Società di strade ferrate mandano i loro conti alla *Clearing-house* a ciò costituita, e che porta il nome di *Committee of Companies parties to the Clearing Syrtens*; che si potrebbe liberamente tradurre col titolo di *Ufficio di liquidazione delle strade ferrate a quest'oggetto associate*.

Quest'ufficio vaglia i conti rispettivi: tanto per le corse dei vagoni di tale Società, tanto per riparazioni fatte nei tali siti, ecc., ed una volta al mese manda a tutte le Società, che appartengono a questa bella istituzione, il risultato della liquidazione.

Voi vedete adunque che quest'istituzione, la quale è creata assolutamente per impedire l'ingerenza governativa e mantenere la libertà delle Società, non ha niente che fare col concetto contenuto in questo progetto.

Egli è vero che l'azione di questi uffici di liquidazione è regolata da atti del Parlamento britannico; come è vero parimenti che gli atti di libera fusione, avvenuti bene spesso in Inghilterra fra distinte Società di strade ferrate, vennero sanciti da atti del Parlamento, ma quando questi atti si citano a prova d'ingerenza governativa, diretta a spingere e a tardare la fusione, si fa una vera confusione.

Andrebbe ben lungi dal vero colui che volesse confondere tutte le funzioni del Parlamento britannico con quelle del Parlamento francese del tempo di Luigi Filippo o del tempo attuale, oppure colle funzioni del nostro Parlamento o con quelle dei Parlamenti di quasi tutte le altre nazioni che si governano a monarchia temperata secondo il sistema moderno. Tutti sanno che il Parlamento britannico funziona talvolta da magistrato e talvolta anche da potere esecutivo. Ed i *bills* che hanno ottenuto queste Società, da esse medesime cercati e non imposti dal Governo, per dar certe forme che la legge inglese prescrive alle liquidazioni ed agli atti che quelle fanno, perchè abbiano quella certa re-

golarità che le leggi inglesi richiedono, non sono da confondere coll'ingerenza governativa nelle azioni delle Società. Così in Inghilterra, tuttochè sia liberissima la industria delle strade ferrate, le Società non si possono costituire che per atti parlamentari. Ma fra queste concessioni e l'idea che informa il principio dei gruppi c'è un secolo di distanza.

Ma lasciamo stare l'Inghilterra. E calza pure veramente l'esempio di Francia, con tanta insistenza invocato prima dall'Amministrazione proponente, poi dal signor Venturelli e dal signor Nisco, poi richiamato ancora dal Ministero attuale, il quale sembra che voglia proprio assumersi tutta la responsabilità di questo concetto?

Prima di tutto io vi dico francamente che non è là certamente, non è in Francia, non è su quel terreno che da tanto tempo è base instabile di ogni Governo, di monarchia assoluta o temperata, d'impero d'un uomo o d'impero di tutti, che noi costituendo Italia nostra (*costituendola*, non *ricostituendola*, come si dice), dovremmo cercare le dottrine di una costituzione stabile e sana.

Voi (*Rivolgendosi al banco dei ministri*) ossequenti al grande uomo che con mano ferma ora la regge, sentite almeno le dottrine vere che vi manda nella sua storia di un grand'uomo italiano.

Gli effetti grandi, ei vi dice, a molti piace di attribuire a povere cause, a meschine volontà. Gli effetti grandi debbono avere (egli afferma, e credo sia nel giusto) cause fondate nelle condizioni sociali che precessero i moti sociali.

Or bene, perchè voi non pensate, non comprendete che se la libertà cotanto stenta a mettere radici fra quella nobile nazione, stirpe latina, per tanti riguardi degna di altissimi destini, nata e creata per governarsi liberamente, come fu divino strumento, e lo sarà, spero, della libertà europea; se questo avviene, egli è perchè qualche grande, qualche essenziale difetto esiste nella sua costituzione politica?

Perchè non studiate con attento esame la via nuova che a tempo a tempo va segnando alla Francia quell'uomo veramente grande, che io non esito a proclamare l'uomo il più liberale di Francia.....

Voci della sinistra. Chi?

VALERIO. Napoleone III. (*Bisbigli a sinistra*) Questa è la mia opinione... e che Emilio Olivier, a cui fo plauso di cuore, ha compreso finalmente, quando svincolandosi dalla scuola impotente dei dottrinari liberali, riconobbe che la base vera, la sola della libertà politica è la libertà individuale e sociale.

LAZZARO. L'apologia del cesarismo!

PRESIDENTE. Non interrompa.

VALERIO. Perchè a vece di seguire i dettami di una scuola che ha ormai fatto il suo tempo, ed invocarla come pretesto di dottrina, non notate voi la nuova via per cui procede, seguendo la voce vera di Napoleone III, l'opinione francese cercando appunto di riaprire la via alla libertà dell'industria ferroviaria colle

piccole compagnie, che le grandi compagnie sembravano aver soffocata?

Ed anche guardando al concetto dei gruppi, guardando anche al concetto del riordinamento delle strade ferrate che voi vi siete fatto partendo dal punto di vista dei sei grandi gruppi, de sei *réseaux*, come li indicava l'onorevole Nisco, costituiti in Francia nel 1854, voi non siete nel vero rispetto all'esempio che invocate.

Il Governo francese, ve lo disse lo stesso onorevole Venturelli, cercò di sviluppare gl'interessi che promossero la fusione. E quando questi interessi vennero a lui per chiedergli di fondersi, si valse della circostanza per impor loro, a beneficio del paese, la rete secondaria.

Or bene, questo può esserè un esempio buono per altro caso, non per il nostro.

Voi ci proponete di fare appunto il contrario.

Noi non abbiamo visto sorgere, voi non sapete indicarci alcun interesse, alcuno sforzo che spingesse a fondersi le compagnie che volete raggruppare. Voi le forzate a fondersi, perchè s'inducano a fondersi voi dovete impartir loro dei benefici a carico dei contribuenti; e ben lungi dall'impor loro la costruzione della rete secondaria, voi la rendete impossibile senza nuovi sacrifici nell'avvenire.

Vi disse l'onorevole Venturelli, cercando di provare che quello che facciamo viene in qualche modo ad ottenere lo scopo che ottenne il Governo francese, vi disse, leggo le sue parole: « invece col costituire le grandi società, come intendo che debbano essere costituite in futuro in due grandi gruppi (l'onorevole Venturelli non è d'accordo col ministro), in due grandi gruppi, dell'Adriatico e del Mediterraneo, e come appare dal progetto ministeriale, che vogliansi in effetto costituire, quando noi domanderemo (ecco qui il segreto della questione), quando noi domanderemo a queste società dei sacrifici... (*Interruzione a sinistra*)

PRESIDENTE. Non interrompano.

VALERIO... « quando noi domanderemo a queste società dei sacrifici, avremo *diritto* di domandarli perchè? Perchè saranno un corrispettivo dei nuovi lucri che per mezzo di quella specie se si vuole di monopolio, avremo loro procurato. »

Noi avremo il *diritto* di domandarli! Ma esse, le società costituite, avranno il diritto, e quel che è peggio, avranno l'interesse, e dico ancora, avranno il dovere, per ragione degl'interessi che loro sono affidati, di rispondere che di sacrifici non ne vogliono fare.

Ed anzi, poichè siamo su questo terreno, mi permetta la Camera di andare più in là, dico che non lo possono fare.

È un fatto a quest'ora dimostrato che le grandi società (i grandi gruppi come li chiamate voi altri, poichè la parola *gruppo* ha preso, come certe altre, un valore singolare), che le grandi amministrazioni non sanno, non possono, non hanno ragione alcuna di voler costrurre a buon mercato, o di voler esercitare a buon

Voi mi dite che le grandi società hanno il mezzo di trovare il capitale a buon mercato?

Ciò vedremo più tardi, sarà questa una questione della quale mi occuperò, se la Camera mi permetterà, con una certa ampiezza, per ora stiamo all'altra questione.

Fra tutte le linee che abbiamo davanti agli occhi sono forse le linee costrutte da queste grandi società, quelle che ci presentano qualche miracolo d'economia? E non sono piuttosto le piccole società, come la centrale toscana, della quale vi narrava poco fa l'onorevole Boddi, come con sole 114 mila lire al chilometro costruì una linea in cui s'incontrarono opere grandiose, in cui s'ebbero a trovare grandi difficoltà di tracciato, di terreni mobili e simile?

Centoquattordici mila lire al chilometro, ve lo dimostrava l'onorevole Depretis ieri, è appena il doppio delle spese accessorie, che sotto i titoli di spese generali, di banca e d'interessi sono portate per ogni chilometro di una linea facilissima, ma costrutta da una grande società, e che noi da questa acquistiamo per riordinare i gruppi.

E quel che è vero della costruzione economica, che non può ottenersi senza grande volontà e grande studio delle condizioni e delle risorse locali; è vero pure di tutte le cose accessorie che creano e sviluppano i piccoli interessi locali.

Queste vostre grandi società sono già troppo grandiose, vi direbbe l'onorevole Correnti, per piegarsi a meschine considerazioni di migliaia di lire. Esse somigliano già troppo al Governo stesso per non avere la loro burocrazia meglio pagata, ma non meno burocratica della governativa.

Come volete che l'ingegnere in capo, l'ingegnere di sezione, i capi-divisione, i capi del movimento, e che so io, tutta gente di grande affare e di grandi stipendi, avvezza a sommar dei milioni, vada a studiare gl'interessi meschini di due località, poco meno che ignote, i prodotti di piccole industrie, che si occupi in fin dei conti de' centesimi? Eppure sono i centesimi i lucri delle masse, sono i centesimi che costituiscono le ricchezze vere, le ricchezze che sorgono dal lavoro e dal commercio minuto.

E quella questione sì grave delle tariffe differenziali di cui con sì chiara esposizione e con tanta pratica dottrina vi ha intrattenuto oggi l'onorevole Torrigiani, credete voi che sarà studiata, o pur praticata dalle grandi amministrazioni? Ma l'onorevole Torrigiani ve l'ha pur provato che esse non hanno nessun interesse che a ciò le spinga; ed io vi aggiungo, che nol potrebbero, perchè in quei congegni complicati di amministrazione è quasi una necessità la tariffa chilometrica.

Io vi ho portato l'esempio della centrale Toscana che è una società che fa veramente onore agli uomini che l'anno costituita, fa onore al patriottismo che hanno dimostrato nel trovare il capitale, fa onore all'intelligenza, all'integrità grandissima di cui hanno dato prova nella condotta di quei lavori, ma dimostrò anche quello

TORNATA DEL 1° APRILE

che può, nell'interesse di una ferrovia, l'elemento locale, quell'elemento che non si limita ai suoi interessi, ma che ha anche i suoi effetti, che ha i suoi timori, le sue speranze, le sue memorie, e da cui sorgono quei miracoli di trovare gente che, per poco o per niente, fa la cosa e la fa bene.

Permettetemi che, oltre a questo bell'esempio della centrale toscana, io vi citi un altro bell'esempio che ho recentemente trovato riferito da un distinto economista che sostiene le stesse idee alle quali io faccio plauso, il signor Lavaley. Egli porta l'esempio della piccola strada ferrata di 30 chilometri di Chimay che s'innesta a Mariembourg alla strada ferrata di Entre-Chambre-et-Meuse, e termina a Momignies. In difficilissime condizioni di stabilimento, anche per le difficoltà locali, e malgrado un costoso viadotto presso Chimay, questa strada ferrata non oltrepassò nel costo le lire 100,000 al chilometro, compresi il materiale. Ma non è tutto; ed io penso che da questa società anche la stessa centrale toscana potrebbe ancora imparare qualche cosa; almeno io ho trovato un fatto nuovo che non mi aspettava.

Ordinariamente, quando si parla di ridurre in una stazione al minimo il personale, s'intende per limite di ridurlo ad una persona sola che faccia da capo-stazione, da bigliettario; da custode, insomma da *factotum!* (*Si ride*) Ebbene, sulla strada di Chimay si è persino arrivato a fare il servizio di due stazioni con un uomo solo...

Una voce. Si spacca in mezzo. (*Si ride*)

VALERIO. No, non si spacca. Del resto il fatto è ufficiale, ed è anche semplice. Vi sono tre corse al giorno andando, e tre venendo, e queste non sono così prossime l'una all'altra da impedire questo semplice fatto: quel capo-stazione al mattino, quando ha imbarcati i suoi passeggeri, s'imbarca anch'egli e va alla stazione prossima, e là in quei minuti che vi sono di fermata, fa la spedizione dei biglietti, fa la distribuzione che ha già preparato nel vagone stesso; e poi nell'intervallo fra l'arrivo ed il ritorno del convoglio, fa i suoi conti, e dà ordine alle faccende locali, e col convoglio di ritorno rifà la via alla prima stazione, lasciando nell'altra il cantoniere che fa pure da custode.

Io non vorrei che mi si dicesse che queste sono minuzie, che sono piccole cose, che io discendo basso basso, direi, dalle altissime vette degli Apennini, su cui ha portata la questione l'onorevole ministro. Ma, signori, si è appunto in queste minuzie che sta la vera questione. Io ripeto che le grandi società nè sanno, nè vogliono fare i piccoli servizi.

E voi ne avete un esempio anche in questa legge. Voi avete una graduazione di società.

Cominciamo dalla Senese, che fa i suoi servizi a meno di cinque mila lire al chilometro tutto compreso. Io mi ricordo che quando nel 1860 dovetti studiare alcune cose che si riferivano a quella società, e che vidi questo risultato, non volli credervi; nel 1861, avendo un poco di libertà, volli andare sulla linea per

vedere s'era possibile che si facesse un servizio a cinque mila lire al chilometro, e trovai che, non solamente era possibile, ma era vero.

La società poi delle Livornesi vi fa il servizio della linea sinistra al 48 per cento del prodotto brutto, ma poi la società delle Livornesi, divenuta un poco più altieretta quando le si domandò di fare l'esercizio della Maremmana, cominciò a volere 7500 lire al chilometro, somma che l'onorevole Boddi non esitava a dichiarare troppo elevata; sebbene io sia il primo a riconoscere che nelle Maremme vi sono condizioni locali difficili. Ma se vi sono le condizioni difficili della malaria che impedisce al personale di potervi stare una parte dell'anno, vi è pure un'altra cosa di cui bisogna tener conto. La Maremma è vicina al mare, comunica con Livorno; i prezzi del carbone quindi sono molto più bassi di quello che non siano per la Senese; poi le linee hanno delle pendenze facilissime, l'onorevole Boddi le conosce certamente.

(Il deputato Boddi dal banco della Commissione fa segni affermativi.)

Bisogna poi ritenere ancora che la Maremmana aveva fornito il materiale mobile, ed aveva dato pel servizio della stazione e per riparazioni di materiale ferroviario 300 mila lire alle Livornesi; per modo che le 7500 lire, se si fa bene il conto, aumentano, salgono a lire 8000, come diceva l'onorevole Depretis.

Ma vediamo a che cosa bisogna calcolare il servizio delle linee nuove che state per stabilire. Abbiamo una linea da Canello a Sanseverino, in cui il servizio dando un introito non so bene....

SELLA, ministro per le finanze. Cinque mila lire.

VALERIO. Cinque mila, e costa dodici mila d'esercizio. Questa è una cosa strana, come quella che si verifica per la Senese: io non so capire come un servizio che costa 12,000 lire, non renda che 5000 lire. Io arrivo molto meno a comprendere ciò di quello che arrivassi a comprendere il miracolo delle centrali-toscane....

SELLA, ministro per le finanze. Vi sono molti convogli al giorno.

VALERIO. Allora dirò che si diminuiscano i convogli.

Ma è molto probabile che la ragione sia un'altra e più naturale. Io ricordo di avere sentito, durante questa discussione, affermare molto positivamente che il servizio di questa linea è molto mal fatto. Che non vi si osservano gli orari, per modo che nessuno può fare conto di trovarsi a tempo. Se le cose sono condotte a questo modo, allora si può comprendere che la gente che non può far conto sulla ferrovia preferisca il più spesso valersi dell'antico, ma sicuro mezzo della carrozza. Se questo è il servizio sul quale volete modellare quello delle grandi compagnie, Dio ce ne scampi!

Intanto, quando si tratta di calcolare i servizi delle ferrovie, tutti, e Governo e Commissioni, concordano nel valutarne il costo a lire 8300 al chilometro; quando invece si tratta di valutarne i prodotti, tutti

sono d'accordo nel dichiarare che non possono arrivare alle 7000. Pare che questa sia una cifra fatale.

Dappoichè ho citato l'esempio di Chimay, che mi ha cagionato questa digressione sulla Senese, permettemi che io, facendo un ritorno al punto da cui sono partito, ricordi come a sentire l'onorevole Nisco parrebbe che tutta la Francia fosse servita da quei 15,000 chilometri appartenenti ai sei *réseaux*; in Francia sono 20,000 i chilometri di strade ferrate, e i 5000 che non appartengono ai sei *réseaux* contano pur qualche cosa!

Del resto, niuno può ignorare che oggi in Francia e Governo e opinione pubblica tendono concordemente a cercare il modo di lasciar rinascere, anzi a ricostituire accanto alle grandi le piccole compagnie per costruire ed esercitare indipendentemente le linee che si dicono di terzo ordine.

Ho parlato finora dell'onorevole Nisco, il quale invero si annunciava, come il primo tra i commissari che difendesse la legge. Veramente, se anch'io seguendo le sue teorie ordinative lo dovessi classificare, ei mi bisognerebbe immaginare tutta la Commissione in riga davanti al protezionismo come presidente, in quella fila l'onorevole Nisco sarebbe certo il primo a destra, e l'onorevole relatore sarebbe l'ultimo... al centro, non a sinistra, perchè l'onorevole Correnti, sebbene col suo voto venga poi d'accordo coll'onorevole Nisco nell'approvazione della legge in tutte le questioni di libertà teorica, almeno, per quanto appare dalla relazione, è perfettamente d'idee contrarie a quelle del signor Nisco.

Io vorrei ancora, in questa condizione generale, direi, della questione che tratto, per adattarmi alle generalità in cui ci hanno condotti per forza gli onorevoli sostenitori della legge, io vorrei ancora accennare un fatto: non per recarvi un esempio, perchè non vi voglio dire: imitate, ma vi voglio mettere sott'occhio un fatto materiale.

Ecco: al 31 dicembre 1863 il capitale speso nel Regno Unito della Gran Bretagna per costrurre strade ferrate ascendeva a 404 milioni di lire sterline, capitale effettivamente versato in azioni ed obbligazioni; il capitale nominale ascendeva a 474 milioni di lire sterline circa.

Lasciamo a parte il capitale nominale, ed occupiamoci di questo solo; anzi ritondiamo la cifra e riteniamolo solo di 400 milioni di lire sterline che rispondono a dieci miliardi di lire italiane.

Ebbene, io vi domando se l'Inghilterra si fosse messa per la via per cui noi siamo, quali sacrifici avrebbe dovuto fare sul suo bilancio? Quale somma avrebbe dovuto imporre ai suoi contribuenti per guarentire il reddito di una somma di dieci miliardi? Avrebbe bisognato di moltiplicare per 150 il suo debito!

E notate bene che col sistema delle garanzie le spese non diminuiscono, ma si bene si accrescono, perchè siccome la garanzia apre un campo largo e comodo, non dirò per mangiare, ma per vivere bene si trovano accorrenti e molti!

Io credo quindi di poter ora con maggior semplicità trattare la questione, come l'avrei trattata dopo il discorso dell'onorevole Bonghi, se mi fosse toccato di subito parlare dopo lui, facendo cioè astrazione da questo concetto dei gruppi, che sarà vero nelle intenzioni dei ministri che sostengono questa proposta, ma in realtà ha nulla che fare col progetto, il quale è un complesso di condizioni e di fatti indipendente affatto da ogni idea di gruppi.

Tratterò dunque separatamente le questioni che ci si presentano, le quali, se hanno qualche nesso finanziario, non hanno fra loro nessun nesso logico o pochissimo, e le tratterò considerandole dal loro vero punto di vista, cioè dal punto di vista del modo, con cui sono poste, e delle conseguenze pratiche delle soluzioni che ci vengono proposte.

Se mi permettono, prendo un minuto di riposo.

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per cinque minuti.

MOZIONE D' ORDINE.

DI SAN DONATO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parli.

DI SAN DONATO. Chiesi di parlare, non solo a nome mio, ma anche di parecchi miei amici, i quali mi hanno fatto istanza di proporre alla Camera, ove sia possibile, di tener seduta domani.

Voci. Sì! sì!

Altre voci. No!

DI SAN DONATO. Quelli che hanno la comodità di recarsi a casa colla ferrovia, in poche ore, naturalmente, dicono di no, ma non è per tutti lo stesso.

PRESIDENTE. Interrogherò la Camera. Aspettiamo un momento che ritornino nell'aula i deputati.

(Segue una breve pausa.)

L'onorevole Di San Donato ha fatto la mozione che domani ci sia seduta. Io dissi che avrei interrogato la Camera. Aggiungerò che sin d'ora da alcuni deputati mi fu osservato che se questa proposta fosse stata fatta un'ora prima, sarebbe stata opportuna, ma che ora molti non informati di ciò, sono già partiti e che la Camera potrebbe domani difficilmente trovarsi in numero. *(Movimenti diversi)*

Voci. Sì! No!

PRESIDENTE. Comunque, io interrogherò la Camera. Se niuno domanda la parola inviterò la Camera a deliberare in proposito.

Chi appoggia la proposta dell'onorevole di San Donato sorga.

(È appoggiata.)

D'ONDES-REGGIO. Ma siamo in numero, signor presidente? *(Rumori)*

Voci. Sì, lo siamo!

Altre voci. No! no!

PRESIDENTE. Lasciamo continuare il discorso all'onorevole Valerio, e poi prima di scioglierci delibereremo. *(Sì! Sì!)*

TORNATA DEL 1° APRILE

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE SULLE FERROVIE.

VALERIO. La cessione delle strade ferrate dello Stato, o la vendita della rete posseduta in parte ed in parte esercitata dallo Stato nelle antiche provincie alla società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale, ci fu presentata sotto tre punti di vista! Il primo, quello dei gruppi, come ho detto io lascio da parte questo concetto come non vero; il secondo è quello indicato dalla Commissione, la quale lo pone innanzi come una necessità per impedire di ricorrere al credito pubblico; il terzo aspetto è quello in cui ve lo ha presentato oggi l'onorevole Boddi, il quale vi dice che appunto perchè s'ha da fare un prestito, si devono vendere le strade ferrate.

Si mettano d'accordo... (*Rumori e conversazioni a sinistra*).

PRESIDENTE. Prego tutti di far silenzio, meno l'onorevole Valerio. (*ilarità*)

VALERIO. Si metteranno d'accordo, come ho detto, l'onorevole Boddi coll'onorevole Correnti; cioè l'onorevole Boddi si metterà d'accordo colla Commissione, perchè non dubito che la relazione dell'onorevole Correnti rappresenti le opinioni della Commissione. Ad ogni modo noi abbiamo sentito come il ministro delle finanze quando si trattava appunto di far accelerare un po' questa discussione, per la quale non si è voluta concedere tutta quell'ampiezza di studi preparatori che forse avrebbe abbisognato.

VENTURELLI. (*Pronunzia qualche parola*).

VALERIO. Perdoni l'onorevole Venturelli, io l'ho lasciato sviluppare ampiamente le sue idee; mi permetta che le sviluppi ancor io.

L'onorevole ministro delle finanze ci diceva vivamente: abbisogno di 200 milioni. Io gli rispondeva: vedremo che sorta di 200 milioni saranno.

Io adunque ammetto l'esame di questo affare dal punto di vista finanziario. Ci vogliono 200 milioni; esaminiamo come si procacciano.

Lo sviluppo delle linee tenute dal Governo nelle antiche provincie è di 692 chilometri. Si leva via Voltri in 15 chilometri, si dovrebbe levar via Torreberretti (di cui parleremo più tardi), che sono 44 ora, ma che erano 39, all'epoca in cui si riferivano i prodotti che servirono di base all'apprezzamento; in totale sarebbero da levare via 84 chilometri, e resterebbero 638.

Bisogna aggiungere Torino-Ticino e Torino-Susa, insieme 163 chilometri, ed abbiamo un totale di 80 chilometri. Il prezzo è di 200 milioni.

Ora i 200 milioni, ha già dimostrato la stessa Commissione, si pagano in un modo speciale. Mentre l'oggetto venduto rende giornalmente, il prezzo si paga a more, che scontate al 5 maggio 1865 danno luogo ad una prima riduzione, che alla ragione attuale del debito pubblico sale a 25 milioni.

Certo io non sconto, come fa la Commissione, al 6 1/2 per cento; nè certo il ministro a quella ragione sarebbe capace di scontarli.

Insomma i 200 milioni scontati al 5 maggio prossimo venturo si riducono a cifra tonda a 175 milioni. O se vogliasi la cifra precisa, a lire 175,051,367 50.

Ciò posto, e prima di procedere, io devo far risultare un grave dubbio che sorge dalla redazione delle clausole di quel contratto, chè se io ravviso un cattivo contratto, è pur ben male redatto.

Un articolo della convenzione, l'articolo 5°, segna la data della cessione al 1° gennaio 1865, ed a questa data si riferiscono tutti gli atti principali.

Poi si hanno invero gli articoli 23 e 24, che dicono la consegna doversi cominciare un mese dopo la promulgazione della legge, e che a datare dall'atto di quella consegna spetteranno alla Compagnia concessionaria i prodotti delle linee.

Vi è poi l'articolo 27 che parla della gestione che deve fare il Governo per conto della Società delle linee cedute, e dal quale apparirebbe che i soli prodotti che rimangono allo Stato sono quelli che, *sebbene riscossi dopo la cessione*, si riferiscono al periodo anteriore alla cessione.

Insomma ei sembrami che questa locuzione condurrebbe a ciò che i prodotti delle linee cedute dal 1° gennaio 1865 appartengono al compratore. Ed io, se dovessi come arbitro dare l'avviso mio, non saprei leggere altrimenti quel contratto.

Io però non credo che ciò fosse nella mente del Governo che contraeva. Se fosse stato, la Commissione non avrebbe mancato di avvisarne di questa nuova sottintesa detrazione da farsi al prezzo già ridotto a 175 milioni, e che ora si smagirebbe di un'altra somma di lire 4,685,074 80, riducendosi così a lire 170,366,292 70.

Io spero, lo ripeto, che tale non fosse l'intenzione del Governo. Ad ogni modo bisognerà scriver chiaro, perchè com'è scritto il dubbio c'è. Io non mi sono riferito al mio solo giudizio, ma ho consultato pure alcuni onorevoli nostri colleghi specialmente versati nella materia contrattuale, e ne trovai l'opinione conforme alla mia.

Non vorrei che con quella facile e comoda clausola dei giudizi arbitrari che ho sempre combattuta, ed alla quale, con mio dolore, ho visto che il ministro dei lavori pubblici tiene molto, si venisse, sollevato il dubbio, a risolverlo molto facilmente contro il Governo.

Ad ogni modo, per ora, lasciamoli da parte, e rileviamo che la data del 5 maggio, in cui si fa il primo pagamento, o quella in cui si comincerà la consegna, abbia da essere quella da cui decorrono a favore della Società concessionaria i prodotti delle linee cedute.

Sebbene io debba ripetere che l'altra interpretazione deriva dalle espressioni contrattuali, poichè proprietà senza godimento sono due cose che si contraddicono, e l'articolo 5° dice chiaramente che la cessione ha data dal 1° gennaio.

Vuo' aggiungere ancora a prova che la cosa non si deve intendere così, che nella relazione suppletiva della Commissione si considera come un patto di favore dello

Stato la data fissata al 5 maggio pel primo pagamento; nè sarebbe certo favore questa posdatazione al pagamento.

Veniamo all'articolo 4 della convenzione. Questo articolo dice:

« Il materiale mobile acquistato, costruito o introdotto in servizio dopo il 1° gennaio 1865 sarà rilevato dalla compagnia a prezzo di stima e pagato. Nel caso che gli approvvigionamenti non raggiungano un valore complessivo di due milioni, il Governo dovrà a giudizio di periti rifarne la differenza, » ecc.

L'articolo terzo aveva detto:

« Il materiale fisso e mobile che giusta l'articolo precedente è compreso nella cessione è limitato a quello che risulterà in servizio regolare od in riparazione al 1° gennaio 1865. »

Io faccio qui una piccola osservazione su questo materiale mobile, perchè sebbene non sia preciso il dire che il materiale mobile si debba consegnare come parte di una strada ferrata, fino ad un certo punto capisco che nel congegno di questo contratto potesse far parte della cosa venduta.

Poichè ne' calcoli, sui quali si fondò l'apprezzamento non si tenne conto dell'interesse del valore del materiale mobile nelle partite delle spese, ammetto questo conglobamento.

Invero si sarebbe dovuto cercare se, ed in qual proporzione era il materiale mobile collo sviluppo dei chilometri, e col lavoro, perchè mi ha fatto un certo senso a vedere che nel primitivo contratto si consegnava il materiale mobile esistente prima del 1° gennaio 1864, e nel secondo contratto fatto sei mesi dopo si aggiungeva tutto il materiale fatto nell'anno susseguente.

È vero che vi è una nota in quegli allegati della Commissione dicente che nel primo semestre non si è fatto nulla; ma ci dovrebbe essere anche un'altra nota che dicesse nel secondo semestre si è fatto tanto, così sapremmo cosa diamo.

Ma specialmente io fo questa osservazione, perchè mi parrebbe che almeno il corrispettivo di questa convenzione si dovrebbe trovare negli articoli che determinano le condizioni del riscatto e della cessazione della concessione. Se noi consegniamo la strada ferrata col materiale mobile, riscattandola a termine del contratto o scadendo la concessione, noi dovremmo ritrovarla con un materiale mobile e nella ragione medesima con quello che abbiamo consegnato.

Ora, quei due articoli non dicono questo; non dicono veramente il contrario; ma però fanno sorgere un dubbio abbastanza grave. Questo contratto si riferisce alla legge dei lavori pubblici del 1859. Ora in questa legge la materia del riscatto e della cessazione delle concessioni è regolata dagli articoli 208 e 243. Ecco quello che dice l'articolo 208:

« Alla scadenza della concessione i concessionari conserveranno pure, oltre a quella delle azioni reali, la proprietà degli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carrozze, carri per trasporti, mobilio delle stazioni, fabbricati annessi, » ecc. ecc.

E l'articolo 243 che tratta del riscatto dice:

« Oltre a ciò (cioè oltre alle altre cose che si devono pagare) si pagherà al momento del riscatto, od a quell'altra epoca che dalla concessione fosse stabilita, l'importo degli oggetti mobili e provviste indicate nell'articolo 208, di cui tanto il Governo sarà in diritto di esigere la cessione, quanto il concessionario di obbligarlo a fare l'acquisto, » ecc.

Dunque, stando al diritto che sarebbe posto come base di questo contratto, cioè stando alla legge del 1859, sia in caso di riscatto, sia in caso di cessazione di concessione, bisognerebbe rilevare il materiale mobile. Ora il materiale mobile di 800 chilometri di linee, calcolato molto al disotto di quello che è nelle strade ferrate del Governo, dà una bella somma, cioè 800 volte 30,000 lire per lo meno. Nelle strade ferrate dello Stato, lo dimostrerò più tardi, il materiale esiste in una proporzione molto superiore a questa cifra.

A questo proposito è anche opportuno di esaminare quello che succede nella cessione che si fa a noi della strada ferrata Bologna-Ravenna-Ancona.

Abbiamo poi l'articolo 9 che ci indica le cose che si devono detrarre.

Ora lasciamo questa quistione del materiale mobile che almeno almeno vorrà essere schiarita, poichè certo questi 24 o 25 milioni non si vorranno lasciare nelle nubi. È certo intanto che noi dediamo due milioni d'oggetti di consumo.

L'onorevole relatore nella sua prima relazione non parlava di questi oggetti di consumo: nel supplemento alla sua relazione, in cui questi oggetti di consumo si presentano sotto un altro punto di vista, credette di occuparsene, e disse che era ben naturale che si debbano dare come *indispensabili fornimenti*: è singolare che questi indispensabili fornimenti non sono più indispensabili per noi quando acquistiamo la linea di Bologna-Ancona, perciocchè noi questi fornimenti indispensabili per la linea Bologna-Ancona li paghiamo a ragione d'estimo dei periti.

Sono dunque altri due milioni che si sottraggono dal prezzo sotto questo titolo di oggetti di consumo. Ma v'ha di più, v'è una parte di questo materiale mobile che in nessun modo può essere dato, nemmeno partendo dal punto di vista che ho considerato poco fa.

Egli è ben chiaro che il materiale mobile bisogna consegnarlo per le linee cedute, ma perchè consegneremo anche il materiale afferente a linee che diamo non a questa compagnia, ma ad altre? Alludo alle linee di Voltri, 15 chilometri, e di Torreberretti, 44 chilometri, in tutto 59 chilometri, i quali a 30,000 lire danno 1,700,000 lire da aggiungere agli oggetti di consumo e fornimenti indispensabili.

All'articolo 15 troviamo che questa società venne esonerata dal secondo binario Rho-Magenta. Senza lasciare il corrispettivo dei 20 chilometri di raddoppiamento sulla linea Torino-Ticino.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici volle ieri prevenire l'obbiezione e disse: vedete, questa è una

TORNATA DEL 1° APRILE

concessione che non ha valore, perchè faranno pur sempre il doppio binario quando le linee getteranno un prodotto brutto di 35,000 lire (se ben ricordo, giacchè non ho potuto leggere il discorso).

Siccome non è impossibile che anche un ministro pigli qualche volta abbaglio, per non essere bene informato, ho voluto verificare le cose, e ho trovato che la media di tutte le linee, sulle quali deve giungere a lire 35,000 perchè abbia luogo l'esecuzione di questa clausola, è assai inferiore a lire 33,500. Infatti se le linee che noi cediamo danno in media lire 34,300 al chilometro, quelle della società acquirente non giungono in media che a lire 20,700, e se prendiamo la media per le due reti riunite troveremo solo lire 27,700 al chilometro, cifra abbastanza distante da lire 35,000.

Dunque anche per questa spesa, che se ne avremo bisogno (e certo lo avremo, perchè io so bene quali sono le ragioni che hanno indotto alla domanda di quel doppio binario che il ministro della guerra ci domanderà tosto o tardi) si avrà pagando 1,400,000, che io quindi aggiungo agli oggetti di consumo.

Un'altra piccola spesa che fa un nuovo consumo, un nuovo ritaglio sopra i 200 milioni.

Il primitivo progetto prevedeva un ponte sul Ticino per riunire le strade di destra colle strade di sinistra del Ticino, opera utilissima, e che svilupperà abbastanza bene il commercio di quelle linee. Se non che lasciava, così dirò, un margine, una possibilità al Governo di concorrere in questo ponte, sebbene concorso almeno, o piccolissimo si dovrebbe invero.

Io ricorderò alla Camera semplicemente che si fa un ponte molto più importante di quello da un'altra società, che non fece nessuna difficoltà nel lasciare ridurre questo ponte a doppio servizio, il ponte a Mezzanacorte sul Po, un ponte che costerà 5 o 6 milioni.

Il ponte sul Ticino sarà anche di una certa quale spesa, costerà, a mio avviso, forse 3 milioni, perchè è in una situazione abbastanza difficile. Or bene mentre pel ponte di Mezzanacorte lo Stato non concorre, invece pel ponte sul Ticino, ridotto come il primo a servizio doppio, noi dovremo pagare la metà delle spese.

Anche tenendo conto della maggior spesa che involve il doppio uso, non sarebbe certo la metà della spesa, nè il quarto, nè il quinto. E state certi che la società non indugierà l'opera per lei utilissima; ed un altro milione e mezzo bisognerà erogare in deduzione del prezzo incassato.

All'articolo 16 troviamo che *per modo di schiarimento* di un obbligo che era scritto nel primo contratto, nel contratto fatto colle lombarde nel 1860. Era relatore di questo progetto, se non faccio errore, l'onorevole Peruzzi, ed aveva io pure l'onore di far parte di quella Commissione che ne preparò e sostenne la discussione.

Allora si trattò seriamente, per quanto lo concessero le circostanze, poichè erano momenti di trambusto (sembra una fatalità che le questioni di ferrovie debbano sempre venire in simili momenti); si trattò seria-

mente, dico, della linea da Treviglio a Coccaglio, e si scrisse un articolo in cui si diceva molto chiaramente che era in facoltà del Governo il farla eseguire, ove si fossero verificate date circostanze.

Ebbene, all'articolo 16 si è ora aggiunto un ultimo alinea, nel quale vien detto:

« A schiarimento delle stipulazioni contenute nell'articolo 2 del capitolato annesso alla convenzione 25 giugno 1860, è dichiarato che l'obbligo di costruire la linea da Treviglio a Coccaglio non verrà imposto alla compagnia prima che il prodotto lordo della linea Milano-Peschiera per Bergamo abbia raggiunto le lire 35,000 per chilometro. » Locchè vuol dire che si rimanda a non si sa a qual epoca.

La spesa di questa linea è una spesa vera, reale, perchè il commercio è ora obbligato a fare un gran giro, ma è pur tutto obbligato a servirsi delle strade ferrate della società, che quindi non ha interesse alcuno ad aprire la scorciatoia. Sono 32 chilometri di strada che traversano un paese abitato, dove son molti i caseggiati. Io mi son consultato con persone pratiche delle località, e del resto sono luoghi che io conosco benissimo.

La spesa ammonta a circa sei milioni e mezzo. È vero che questo denaro non sortirà precisamente dalle casse dello Stato, ma questo denaro mancherà a provincie nostre, mancherà alle provincie lombarde. È lo stesso come se facessimo loro pagare questa somma.

Ma v'ha di più. Non solo non si fa eseguire questa strada, ma si provvede ancora in modo da non lasciarla nemmeno eseguire da quelle provincie, tant'è che con questo progetto dei gruppi si facilitino le linee secondarie!

Ricordiamoci ancora che non è gran tempo venne cotesta questione sollevata in Senato. Io ho riletto un ordine del giorno che a tal proposito si è votato nell'altro ramo del Parlamento il 18 agosto 1862, ed ho visto come in esso i ministri promettevano formalmente che quest'articolo sarebbe stato eseguito.

Io veramente credo che bisogna andare adagio, quando si è alla testa del Governo, nel far cosa che possa scemar rispetto al Governo.

Quando si è promesso bisogna mantenere. Del resto poi non credo che il sottrarre questi 6,400,000 lire dalle casse dello Stato, o da quelle d'una provincia, faccia differenza sostanziale; il fatto è che entrano, o meglio stanno in quelle della società concessionaria; e per conseguenza io valuto nelle detrazioni reali fatte al prezzo stipulato anche queste somme.

L'articolo 17 contiene un obbligo singolare che si riferisce ad una condizione di cose che certo non è nota ai membri di questa Camera che non appartengono alle vecchie provincie.

Erano sorte in questa provincia per sola iniziativa e col solo capitale privato due linee, l'una da Torino a Cuneo con diramazione a Saluzzo; l'altra da Alessandria o da Novi a Tortona, e quindi a Stradella.

Sopravvennero circostanze che fecero difficile l'esi-

stenza di questa società, ed il Governo si dimostrò pronto ad acquistarle.

Ma in quei tempi la cassa dello Stato non si considerava ancora come una cassa di beneficenza (ripeto una idea accennata ieri dal ministro dei lavori pubblici), e se lo Stato acquistò quelle linee, o meglio ne acquistò le azioni, ciò fece al prezzo reale ch'esse valevano. Le azioni di 500 lire valore reale pagato si cambiarono in una rendita di lire 22. 50 che al 70 per cento dà un valore di poco più di lire 300 caduna.

Lo Stato fece bene; e fece un buon affare; e me ne appello all'onorevole Lanza, che allora pure come oggi prendeva molta parte all'andamento della cosa pubblica.

Ma non tutti i portatori d'azioni si acconciarono al cambio, e vi rimase un certo numero di azioni che tuttora percevano il loro dividendo in concorso collo Stato.

Or bene, per forza del citato articolo 17, il Governo che vende questa strada, si accolla l'obbligo di riscattare le restanti azioni.

Si assume il riscatto di queste azioni? Prima io vorrei sapere come eseguirà quest'obbligo.

Io ho sentito l'altro di l'onorevole Venturelli raccontarvi la storia di una minaccia fatta d'espropriazione forzata delle ferrovie francesi. Invero io non so come fece a prestar fede a tale minaccia che non avrebbe fondamento di diritto; e che ad ogni modo sarebbe più pericolosa per lo Stato che pei minacciati. Ma lasciamo questo tema; io non credo che questo diritto di riscatto ci sia, a meno che si riscatti nei termini che sono segnati nelle rispettive concessioni, il che per altro modo è praticamente impossibile.

E supposto anche fatto il riscatto, rimangono pure alla società senz'alcun corrispettivo i dividendi che or si pagano a queste azioni e che pel 1862 sommarono insieme a lire 73,837. Ecco un altro milionetto che se ne va a far partita coi consumi.

E se poi l'obbligo non si potrà eseguire? Allora sarà luogo all'indennità. Di che sorta essa abbia da essere io non lo capisco, nè giova per ora l'indagarlo.

Seguendo l'ordine degli articoli, c'incontriamo al 7°, nella grave questione del traforo del Moncenisio.

Qui io ho il piacere di trovarmi d'accordo coll'egregia Commissione parlamentare e coll'onorevole suo relatore, almeno nella opinione, se non nella conclusione.

Voci. A domani! È tardi!

VALERIO. Io sono agli ordini della Camera, e se crede che sia troppo tardi mi taccio. Non è per me che fo questa domanda.

Voci. Parli! parli!

VALERIO. Ora permettetemi ch'io legga il seguente passo della Commissione. Certo tutti i deputati lo avranno letto; ma siccome la relazione è così voluminosa, sarà bene che io richiami specialmente questo passo.

La Commissione dice:

« Ben altro giudizio fece però la vostra Commissione della eventualità che poco sopra toccammo, quella cioè del possibile passaggio delle Alpi; e non ha saputo rendersi ragione del modo con cui il Governo ha per questa parte condotti i negoziati. I vantaggi del compimento dell'opera colossale del traforo del Cenisio saranno principalmente sentiti dalla società concessionaria delle strade ferrate dell'Italia superiore. »

Veramente non so qual altra linea ne sentirà i vantaggi.

BERARDI. Savona.

VALERIO. Io dico come movimento, come trasporto non so dove andrà il vantaggio altrimenti che sulle linee cedute. — Continuo.

« Nella relazione ministeriale del 30 giugno 1864 si ammette questo punto; e se ne deduce la conseguenza che non avendo la società offerto di concorrere nei dispendi del traforo del Moncenisio in una misura maggiore di quella a cui si era obbligata l'antica società *Vittorio Emanuele*, la quale in ragione della minore importanza delle linee da lei esercitate aveva un interesse minore, si è preferito di non prendere alcun impegno, colla speranza di poter trovare una migliore combinazione economica, quando la grand'opera era finita. Questo ragionamento, se non c'inganniamo, è più specioso che solido. Prima di tutto la linea da Susa al Ticino, posseduta già dalla società *Vittorio Emanuele*, poteva considerarsi come la vera strada d'accesso al varco del Cenisio. Essa aveva quindi un interesse direttissimo e principale al sollecito compimento di quella impresa. In secondo luogo non si vede troppo bene come lo Stato possa riuscire, quando il traforo del Cenisio sia compiuto, a trarre dalla società delle ferrovie subalpine un concorso nelle spese sostenute, il quale si ragguagli ai 13 milioni che gli sarebbero già stati offerti. Su questo particolare, che certo non è di lieve importanza, la vostra Commissione è in assoluto disaccordo colla relazione ministeriale: ma crede (e questa è la ragione che la conduce poi dall'opinione avversa alla conclusione favorevole) che nè per questo, nè per molti altri minori punti di dissenso, di cui non sarebbe opportuno discorrere, debbasi respingere una combinazione che le appare necessaria sotto il rispetto finanziario, conveniente sotto il rispetto amministrativo, e comportabile a considerarla semplicemente nel ragguaglio dei vantaggi e dei pesi contrattuali. »

Io rispetto le convinzioni della Commissione, ma non posso a meno di tradurre in cifre questo disaccordo, di considerare cioè il valore di questo disaccordo.

Si tratta di un'opera che sviluppa circa 50 chilometri: si tratta d'una linea che si eleva 1300 metri sopra il livello del mare. Sono costruzioni difficili e costose per la manutenzione e per l'esercizio. Pendenze forti, massime agli approcci, più forti che nelle gallerie, ma anche nelle gallerie pendenze forti; e la galleria è lunga dodici chilometri e mezzo.

Noi sappiamo già che questa linea, o meglio questo tronco di linea, non costerà meno di 60 milioni.

TORNATA DEL 1° APRILE

L'onorevole Nisco vi ha detto l'altro giorno, facendo una piccola digressione tecnica, che l'esercizio della galleria dei Giovi costa lire 76,000 per chilometro, mentre l'esercizio dell'intera linea costa dalle 11 alle 12 mila lire il chilometro. Questa cifra non è precisa, ma io l'accetterei, perchè non occorra d'andar tanto pel sottile.

Dunque ci troveremo collocati fra le strade ferrate della società delle *méditerranée*, che sono rette dalla stessa influenza, che reggerà le strade ferrate del gruppo consegnato alla società delle lombarde, ci troveremo collocati fra queste due società.

Ora bene io vorrei sapere chi lo farà questo esercizio così costoso. Sperare che queste compagnie concorrano nelle spese, è impossibile. Bisognerà pagarle, perchè facciano questo servizio.

È da credersi che fra sei anni sarà aperto questo servizio. Io ho di recente visitato i miei buoni amici del traforo, e mi hanno assicurato che le speranze di veder compiuti quei lavori fra sei anni sono speranze fondate. Io ne aveva qualche dubbio, ma ora è questa una buona novella che posso darvi.

La società *Vittorio Emanuele* ci doveva in origine pagare 20 milioni in cinque rate, di cui la prima l'avremmo da esigere ora. Ma non l'avremo più, per la nota convenzione fatta con quella società. Di più, nella convenzione fatta colla Francia, di quei 20 milioni, soli tredici sarebbero stati da attribuirsi a noi.

Ma col nuovo contratto noi abbiamo rinunciato anche a questi 13 milioni, e di più ci siamo *riservato* (dice la relazione, dovrebbe dire ci siamo *addossato*), un servizio costosissimo, e che certamente non potrà mai essere proficuo.

Bisognerà dunque pregare i signori delle lombarde di farlo loro; e perchè la preghiera sia accolta, bisognerà accompagnarla con un *regaletto* che sotto qualunque forma non potrà certo ridursi a meno di un 10 milioni.

Sono adunque altri 23 milioni che bisognerà pagare fra sei anni. Io li sconto al 5 maggio alla ragione dell'8 per cento, e trovo un'altra somma che si deve sottrarre dal prezzo convenuto di lire 14,790,000.

L'onorevole Torrigiani quest'oggi vi leggeva un tratto del discorso di un distinto oratore del Parlamento francese che narrava alla Camera francese nel 1863 quello che pare sia per succedere da noi, se noi ci mettiamo su questa via.

Egli diceva: Queste società hanno sempre bisogno *d'être remaniées*; noi diremmo di essere riordinate! Arriva sempre quel momento in cui ci vogliono *nuovi denari*, diceva un proprietario di casa in costruzione. Queste concessioni temporanee si prolungano sempre e finiranno per diventare perpetue.

Noi abbiamo una piccola applicazione di questo principio.

Cominciamo dalla società stessa che compra la rete dello Stato.

Questa società si compone di due rami distinti.

Le lombarde scadevano per l'antica convenzione al 1950; la prolunghiamo di cinque anni. La centrale italiana doveva scadere al 1949, la protendiamo di undici anni.

Notate che questi prolungamenti equivalgono a vere concessioni senza corrispettivo, perchè nelle epoche segnate il Governo doveva entrare puramente e semplicemente nel possesso totale per le lombarde, e nel possesso della sola linea e del materiale fisso per la centrale.

Voi vedete che siamo nella via segnata dal signor Darimon: *Les concessions deviendront perpétuelles*.

Ma procediamo. La strada ferrata di Pinerolo sarà concessa per altre ventisei annate e mezza; quella di Acqui per dodici.

Si tratta, è vero, di epoche lontane. Ma si potrebbe dire: eh, allora ci penseranno i posteri! Ma, signori, io non credo di parlare a gente che non pensi oltre la tomba, che venda l'avvenire a questo modo. Io parlo ai rappresentanti della nazione, della nazione che non muore come l'individuo; io parlo a padri di famiglia che lasciano qualcosa dietro di sé.

Lasciate dunque che io ne faccia il conto. Scontate le annualità nuove concesse al giorno delle rispettive scadenze abbiamo una somma di 71 milioni di lire. E scontando questa somma al 5 maggio 1865, abbiamo pur sempre la cifra non sprezzabile di lire 1,164,000 da mandare coi ritagli a far partita cogli oggetti di consumo.

Occorrono, per sola annotazione e per offrir modo ai ministri di chiarire le cose, due rilievi.

Coll'articolo 31 del capitolato il Governo si obbliga di versare nella cassa delle pensioni della società una somma corrispondente alle ritenute fatte sugli stipendi degli impiegati che passano al servizio della società. E coll'articolo stesso si prescrive che le pensioni saranno pagate in comune.

Qui, o la cosa non è chiaramente scritta, o v'ha errore. Se le pensioni si hanno da pagare in comune, anche quella somma che si compone della ritenuta dovrebbe per una metà stare nella cassa dello Stato.

Ed io sarei pur molto grato ai signori ministri se ci vorranno dire l'importanza di questa somma e la misura del peso che assume il Governo.

E così pure sarebbe opportuno di sapere qualcosa di quell'altra somma che si ha da versare nella cassa di consorzio o di mutuo soccorso fra gli impiegati ed operai delle due società acquirenti.

Un'altra materia più grave e che conduce ad una nuova riduzione del prezzo è la garanzia del prodotto brutto.

Non tocco alla questione di massima, ne dovrò dire più tardi. Ora mi permetto solo di rilevare che in questo prodotto brutto si congloba pur quello di una linea che ora si esercita dallo Stato al 50 per cento ripartendone la metà del prodotto brutto alla società privata che l'ha costruita.

Questa è la linea di Torreberretti, il cui prodotto

brutto fu nel 1862 di lire 1,106,484 e se vi si aggiunge la quota afferente dei prodotti accessori questo stesso prodotto brutto sale a lire 1,156,500.

Se leviamo questa somma dal prodotto brutto delle strade ferrate consegnato a pagina 31 della relazione ministeriale in lire 22,297,396 80, e se vi aggiungiamo il prodotto (così detto accertato) delle linee *Vittorio Emanuele* nella cifra scritta nell'articolo 33 del capitolato a pagina 260, noi riesciamo a sole lire 26,550,000 invece dei 28 milioni guarentiti.

Ora che il prodotto brutto afferente a questa linea s'abbia da levare dal prodotto brutto guarentito non v'ha dubbio, poichè questa linea noi l'abbiamo da consegnare alle meridionali appena finito il ponte di Mezzanacorte, che certo non tarderà oltre la metà dell'anno venturo.

Scontiamo alla ragione dell'8 per cento solo dieci annualità di questa maggiore guarentigia ed avremo una nuova deduzione da fare di lire 9,730,000.

È mio debito notare che questa duplicazione fu già l'altro dì messa in chiaro dall'onorevole Depretis nell'applaudito suo discorso: nè il ministro vi ha contrapposto alcune osservazioni nel suo discorso di ieri.

Molte voci. A domani!

PRESIDENTE. E la proposta di tener seduta domani?

CRISPI. Io propongo l'ordine del giorno puro e semplice.

Molte voci. A lunedì!

PRESIDENTE. La seduta è rinviata dunque a lunedì.

La seduta è levata alle ore 6 1/4.

TORNATA DEL 3 APRILE 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi. = Congedi. = Seguito della discussione generale del progetto di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie — Il deputato Valerio continua il suo discorso contro il medesimo. = Presentazione di tre disegni di legge: costruzione di due fregate, di quattro cannoniere corazzate, e di due corvette; stanziamento di una somma a favore di manicomii della Lombardia; anzianità degli allievi dell'Accademia militare promossi sottotenenti. = Risposte del ministro per le finanze, Sella, circa l'argomento della garanzia del prestito Hambro — Risposte del presidente del Consiglio, La Marmora, intorno ai tracciati delle provincie meridionali — Discorso del deputato Boggio contro il progetto — Continua domani. = Relazione sul progetto di legge per facoltà all'Università di Bologna di alienare uno stabile.*

La seduta è aperta al mezzo tocco.

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

10690. La Giunta municipale di Messina per mezzo del deputato Tamajo rivolge una rappresentanza colla quale rendendosi interprete dei sentimenti della maggioranza liberale di quella popolazione protesta contro petizioni state sporte alla Camera da varii messinesi per opporsi alla soppressione delle corporazioni monastiche.

10691. La Giunta municipale di Cingoli, provincia di Macerata, invita la Camera a non assentire alla limitazione proposta dal ministro delle finanze dei cente-

simi addizionali imponibili dai Comuni nell'imposta sui redditi della ricchezza mobile; e di mantenere la disposizione dell'articolo 25, numero 21, della legge 22 aprile 1862 relativa all'obbligo della carta di bollo.

10692. Seicento trentadue abitanti di Figline e di Sinalunga pregano la Camera di non voler accogliere la proposta soppressione delle corporazioni religiose.

10693. Malvano Moise, presidente della Commissione esecutrice del Congresso israelitico, fa istanza perchè sia fatta facoltà al Governo del Re, prima di rendere obbligatoria alle nuove provincie la legge 4 luglio 1857, di introdurre quelle modificazioni che stimasse opportune in vista delle condizioni speciali di alcune di esse università.

10694. Cento cittadini messinesi chiedono l'imme-