

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-

TORNATA DEL 3 APRILE

diata soppressione di tutte le corporazioni religiose conformemente alla deliberazione presa dall'adunanza popolare tenuta il 29 decorso gennaio.

10695. Trecento ventotto cittadini Osimani fanno adesione alla petizione numero 10689 sporta da quel municipio contro la derivazione d'acqua potabile chiesta dalla città di Ancona.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Fecero i seguenti omaggi:

Il prefetto di Bologna — Atti di quel Consiglio provinciale, sessione straordinaria del 26 febbraio prossimo passato, una copia;

Ellero Pietro da Bologna — Fascicolo 11° del giornale per l'abolizione della pena di morte, una copia;

La tipografia di Bernardo Virzi in Palermo — Opuscolo intitolato: *Sulle condizioni dell'Italia meridionale e specialmente della Sicilia occidentale; — Considerazioni di un abitante di Palermo*, una copia;

L'ingegnere Bernardino Baroni Guarinoni da Lucca — Osservazioni contro la proposta di decretare la nuova strada ferrata da Parma per Borgotaro e Pontremoli a Spezia, invece di quella da Reggio o da Parma per Castelnuovo nei monti e per Fivizzano a Spezia e a Lucca, copie 200.

Il deputato Salvoni scrive che per continui affari di famiglia, a cui si aggiunse una malattia, non poté intervenire alle sedute della Camera, e che trovandosi tuttora non del tutto ristabilito e con incomodi che non gli permettono ancora d'allontanarsi dalla sua casa, per cui la sua assenza non si potrà attribuire a difetto di patriottismo, chiede un ulteriore congedo.

Io proporrei un congedo di quindici giorni.

Il deputato Melchiorre, pure per affari di famiglia e per adempiere ai doveri di presidente del Consiglio provinciale di Abruzzo Citeriore, chiede un congedo di quindici giorni.

Il deputato Cini scrive che, dovendo per affari urgenti recarsi in Toscana, chiede un congedo di otto giorni.

Finalmente il deputato Gliucci scrive che, dovendo accudire ad alcuni suoi affari fuori Torino, chiede un congedo di sei giorni.

(Sono accordati.)

MAROLDA. Nella tornata del 4 novembre 1864 ci fu presentato un progetto di legge del ministro delle finanze sulle maggiori e nuove spese sui bilanci del 1863, 1864 di vari Ministeri, annullamento di crediti e convalidazione di maggiori spese e di economie sul bilancio del 1864.

Ora io so che questa relazione fu distribuita agli uffici sino dal 10 gennaio e che la Commissione si radunò la prima volta ai 16 dello stesso mese.

Pregherei perciò il signor relatore, l'onorevole deputato Ballanti, perchè si compiacesse di presentarla alla Camera al più presto, anche perchè so che egli vi ha fatto dei profondi studi e vi ha durato delle lunghe fa-

tiche: io credo che sia necessario che la Camera abbia sott'occhi questa importante relazione allorchè si discuteranno e la grave legge sul prestito e quella sui provvedimenti finanziari.

Da essa risulterà come sinora siansi sciupate le finanze dello Stato; da essa risulterà pure in qual modo si cerca di eludere il sindacato della Camera per queste spese che ordinariamente noi vediamo riprodotte sotto lo stesso titolo di *maggiori e nuove spese*; e infine chiarirà in certo modo il criterio che ci dobbiamo formare su tutte queste *previsioni e pareggi*, dei quali continuamente ci vengono a parlare i signori ministri.

PRESIDENTE. A parte le supposizioni, di cui non è caso ora di entrare a ragionare, ed ogni insinuazione, questa sua preghiera sarà rivolta all'onorevole relatore perchè solleciti il più che sia possibile la presentazione del suo rapporto.

DI SAN DONATO. Sono incaricato dal signor Domenico Di Martino, di Napoli, di offrire in omaggio alla Camera alcune copie di un suo pregiatissimo opuscolo sul *sistema di statistica universale*.

CANTÙ. Sin dal 16 novembre dello scorso anno fu presentata una petizione da molti cittadini residenti in Torino, che sono interessati nel prestito Hambro. Siccome nella legge che stiamo ora discutendo non trovano accennata la riserva la quale era espressa nel contratto del luglio 1851 del cambio dei loro titoli con azioni della compagnia compratrice, così essi hanno presentata una petizione, affinchè si tenga conto di questa loro condizione: trattandosi appunto di questa materia nell'attuale discussione, importa che tale petizione venga esaminata e riferita; il che io domando.

PRESIDENTE. Assicuro l'onorevole deputato Cantù che questa petizione è stata trasmessa alla Commissione incaricata dell'esame del progetto relativo al riordinamento delle ferrovie.

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.

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

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE GENERALE DEL PROGETTO DI LEGGE PER IL RIORDINAMENTO DELLE RETI FERROVIARIE.

VALERIO. Signori, nella seduta di sabato io ho dovuto (forse un po' lungamente, ma era necessità della materia) trattenermi a dimostrare le singole cifre che devono fare e fanno riduzione al prezzo nominale da cui s'intitola il contratto di vendita delle strade ferrate. Oggi è mio debito, e lo farò molto più brevemente perchè la materia me lo consente, di esaminare quelle altre cifre che il Ministero registrava e la Commissione accettava a titolo di compenso dato dalla società acquirente.

Nell'allegato 9 e nell'appendice alla relazione noi troviamo che nel primo contratto si valutano fra i

compensi tre milioni circa di lire che la società si obbliga di impiegare nelle opere della stazione di Torino. Nel secondo contratto questo compenso fu ridotto a 500,000 lire.

È da notarsi che nel primo contratto non si precisava in alcuna cifra il concorso che si assumeva dalla società, valutavasi, per apprezzamento della Commissione, a tre milioni; la limitazione alle lire 560,000 è invece espressa nel contratto modificato.

C'è poi ancora una cifra di lire 368,000 circa di rimborso, e che rappresentano il prezzo di alcuni terreni ceduti dal municipio di Torino nel caso che si approvasse la Convenzione 6 maggio 1864 fra il Governo e lo stesso municipio.

Or bene, che significa la clausola inserita nel contratto modificato che limita a lire 500,000 il concorso della società acquirente nelle spese occorrenti nella stazione di Torino?

Significa, a mio avviso, che il contratto 6 maggio 1864, è messo da banda. Poichè sa bene l'onorevole ministro dei lavori pubblici che quel contratto aveva per oggetto un'ampliamento necessaria alle attuali officine delle strade ferrate dello Stato, obbligazione che evidentemente la compagnia acquisitrice non vuole più effettuare, e che in caso che si voglia dovrà eseguirsi a spese dello Stato. È quindi da scartarsi affatto la cifra delle lire 368,000; che rappresentano l'esecuzione di un contratto, che certo a quest'ora è abbandonato, e che in ogni caso non può essere eseguito altrimenti che a spese precipue dello Stato e con nuovo beneficio della compagnia acquirente.

Succedono due altre cifre: l'una di tre milioni, per opere da farsi nel porto di Genova, l'altra di due per la stazione delle merci in Genova; insieme cinque milioni.

Chi legge con attenzione l'articolo 11 del capitolato che si riferisce all'oggetto di questo concorso non può non dubitare che i tre milioni specificati nell'ultimo paragrafo del predetto articolo comprendano sotto un sol titolo ed i lavori del porto e la stazione delle merci, che è un connesso necessario, od una parte essenziale di quei lavori.

Ad ogni modo la spesa per la stazione delle merci va tutta a nuovo e precipuo beneficio della società acquirente che profitta dell'incremento dello sviluppo, dell'economia delle spese e simili.

Insomma io ritengo questo concorso in soli tre milioni; e poichè i lavori del porto non si faranno, nè far si possono oggi o domani, io riporto questa spesa a tre anni almeno dell'avvenire. Scontandola quindi all'epoca da me assunta del primo pagamento, cioè al 6 maggio prossimo venturo, avremo, a vece dei tre milioni, lire 2,300,000.

Trovo portato come passività che si assume questa società la linea Camerlata-Como, e quella Arona-Sesto Calende. In vero che queste siano passività è una cosa affatto nuova; sono due linee che sviluppano il loro commercio, che accrescono il loro percorso, che entrano

nella garanzia del cinque e due decimi per cento, dunque dove sta questa passività? Ma il Ministero nelle sue modificazioni si è adoperato anche a levar via questa questione rimandando alle calende greche la strada di Como, ed a quattro anni quella di Sesto Calende; quindi non credo sia per ora il caso di parlarne altro.

Vi è un'altra cifra di due milioni e mezzo che sta scritta per aumento necessario di materiale che si lascia supporre manchi dalla misura del necessario nelle strade ferrate dello Stato.

A me ha fatto molto piacere quando nella seduta credo di giovedì l'onorevole ministro dei lavori pubblici volle rivendicare l'amministrazione delle strade ferrate dalle insinuazioni, ha detto lui, che correvano su pei giornali, e duolmi che fossero giornali officiosi governativi, contro l'amministrazione delle strade ferrate; insinuazioni le quali tendevano a far credere che là non c'era più quasi la strada, nè regoli, nè riparazioni, nè manutenzione, nè niente. Già avete tutti letto la rettificazione che pubblicò pei giornali l'onorevole amministratore di quella strada di cui ha fatto meritato elogio nel suo discorso l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Io però ho cercato di andare un po' più a fondo; ho pregato il ministro di voler deporre lo stato del materiale mobile della società acquirente.

Se questa società si lagna dello stato del materiale delle nostre strade ferrate, certo che il suo sarà fiorentissimo, ed in proporzioni maggiori. Noi abbiamo negli allegati alla relazione della Commissione lo stato del materiale delle nostre strade ferrate; ebbene il risultato comparativo di questo materiale è il seguente.

Ritengo pel confronto comprese nella rete governativa le linee non cedute di Voltri e di Torreberretti, e, riferendomi al rendiconto ufficiale del 1862 per le strade ferrate dello Stato, trovo che lo sviluppo di questa rete, aggiuntesi le strade ferrate acquistate dalla Società *Vittorio Emanuele*, risulta di chilometri 857. Risulta invece dagli allegati alla relazione della Commissione di chilometri 739 lo sviluppo delle strade ferrate or possedute ed esercitate dalla Società acquirente.

Con questi dati confrontiamo lo stato del materiale in ragione delle linee esercitate, e troveremo:

1° Locomotive sulla rete dello Stato numero 233, o per chilometro 0,29; sulla rete della Società acquirente solo numero 132, e per chilometro 0,18;

2° Vetture da viaggiatori, sulla rete dello Stato numero 982, e per chilometro 1,14; sulla rete della Società acquirente numero 446, e per chilometro 0,60;

3° Carri diversi, sulla rete del Governo numero 3461, e per chilometro 4,04; sulla rete della Società acquirente numero 2044, e per chilometro 2,76.

Vedete dunque che il materiale è molto più abbondante sulla rete che cediamo, che non lo sia sulla rete della Società che compra. Dunque io credo, senza trattener più a lungo la Camera su cotesta materia, di poter levar via dal conto questi due milioni e mezzo.

Se qualcosa si volesse trovare a dire circa questa

TORNATA DEL 3 APRILE

materia sarebbe forse circa la deficienza del materiale della Società acquirente sopra le sue linee.

Io trovo un'altra cifra, cioè lire 5,333,333 e 33 centesimi che sono il capitale rappresentante un'economia di 400,000 lire annue, che si dice derivare al Governo pei trasporti, capitalizzata al sette e mezzo per cento.

L'onorevole Depretis vi ha già notata questa singolarità, cioè che, quando si fa i conti delle cose che vengono al Governo, si fanno larghi, cioè al discreto interesse del sette e mezzo; quando invece si fanno per l'altra parte, allora si è più riguardosi, ed il sei e mezzo basta.

Lascierò per ora questa questione, e noterò solamente in primo luogo che queste 400,000 lire non ci furono in alcun modo dimostrate da nessuno.

Io ho cercato di farmene un criterio, e sono arrivato ad una somma di molto minore. Ad ogni modo non mi voglio pure arrestare a discutere l'entità di questa somma, perchè vi trovo un compenso molto facile nell'articolo 45 del capitolato che rimanda ad un decennio la parificazione delle tariffe già dovute da un anno, a termine dell'articolo 30 del capitolato approvato colla legge 8 luglio 1860.

Io aveva l'onore di far parte della Commissione che preparò e sostenne la discussione di quella legge, di cui fu relatore l'onorevole Peruzzi. Era ministro allora dei lavori pubblici la stessa persona che ora presiede a quel dicastero; nè certo egli ha dimenticato quanta difficoltà e quanta insistenza si ebbe da vincere per inserire quella clausola. Ed ora, perchè così facilmente si abbandona? Il valore di questo abbandono costituisce un'annua maggior rendita di circa un milione e mezzo a favore della Società acquirente; e queste dieci annualità compensano ben largamente i profitti che possono venire per l'economia dei trasporti.

Viene per ultimo una cifra molto grande e cospicua nell'apparenza, che fu quella che, al dire della Commissione, la decise definitivamente ad approvare questo contratto, il quale essa pure non riputava molto conveniente. Questo è il concorso per la somma di dieci milioni nell'opera che occorrerà per trapassare con una ferrovia le Alpi Elvetiche.

Nota le Alpi Elvetiche, perchè ho rilevato che in alcuni diari, anche fra quei meglio informati, si fa confusione coll'opera con cui intendiamo traforare il Moncenisio.

Ma anche per far questa somma io chiedo: è questa una proferta seria? Io non voglio certo supporre in alcuno l'intenzione di farci a questo proposito una mistificazione; ma, francamente, io non posso dare un valore reale a cotesta offerta.

Ed infatti, pur ieri l'onorevole ministro dei lavori pubblici non esitava nel suo applaudito discorso ad ammettere che l'opera del traforo delle Alpi Elvetiche o la concessione della linea che deve trapassarle, deve essere data a questa Società. Nè invero alcun'altra potrebbe concorrervi, dacchè questa stessa Società ha già nelle sue mani eziandio la rete delle strade ferrate svizzere.....

JACINI, ministro dei lavori pubblici. La sola rete della valle dei Grigioni e di una parte della Germania centrale.

VALERIO. Appunto le strade che si diramano da Coira nella valle del Reno; e poichè Coira pel passo del Lucomagno (che è pur tuttavia quello che ha maggiori probabilità di riuscire finalmente) è l'obbiettivo, come direbbe l'onorevole ministro, io domando se è possibile concorrenza di altra Società?

Questo è un fatto vero: ed ai cenni che mi fa l'onorevole ministro, io scorgo che alla perfine almeno in ciò noi ci troviamo d'accordo.....

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Sì, siamo d'accordo.

VALERIO. Ebbene io dico: se non avrete concorrenza, se ad ogni modo voi non potete fare a meno di dare questa concessione a quella stessa Società, che ora vi profferisce questo concorso di dieci milioni, io vi dico e sostengo che nessuno mi può contraddire, che questo concorso nella discussione delle condizioni riuscirà a nulla, o riuscirà solo a far figurare dieci milioni di più il prezzo dell'opera.

Non bisogna farsi illusioni: quando non avete concorrenza possibile, vi toccherà pagare il prezzo che l'unico concorrente possibile vorrà fissare. E sia ancora che si contenti oltre il debito lucro a farvi scontare il concorso suo.

Dunque anche questo concorso per me non è che figurativo, nè io lo ammetto nei conti dei compensi.

Vedo portata un'altra somma di lire 665,666 66 per la perdita sul servizio delle strade ferrate private.

Io questa cifra invece di restringerla, la allargo. Ho fatto il conto io stesso, ed invece di portarla a 50,000 lire all'anno, io la porto a 225,000 all'anno. Riassumendo alla perfine questi conti, per cui ho cercato di stabilire nettamente i pesi che diminuiscono il prezzo nominale, e i compensi che lo accrescono, io arrivo al risultato che ho raccolto in questa tabella, della quale, se la Camera lo crede, io indicherò solo i risultati finali, riservandomi ad inserire la tabella in nota nel rendiconto ufficiale (1).

(1) *Riassunto delle somme che devono detrarsi, e di quelle che sono da aggiungersi al prezzo nominale di 200 milioni indicato nelle strade ferrate dello Stato che si cedono alle società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale.*

Sono da detrarsi:

1. Interesse 8 per cento sui 175 milioni da pagarsi in sette rate semestrali di 25 milioni caduna; la prima delle quali al cinque settembre prossimo	L. 24,950,000
2. Oggetti di consumo, ed approvvigionamenti	2,000,000
3. Materiale mobile afferente alle linee di Voltri e di Torreberretti non comprese nella cessione	1,770,000
4. Esonero dal ridurre a doppio binario oltre Magenta	1,400,000
5. Concorso nelle spese del ponte sul Ticino	1,500,000
6. Esonero dall'obbligo già incorso di costruire la linea diretta Treviglio-Coccaglio.	6,400,000
7. Esonero gratuito dei dividendi Cuneo e Piacenza	1,000,000

Lasciata aperta la questione che si riferisce all'epoca da cui deve partire la cessione, il che porta di per sé circa cinque milioni, come ebbi l'onore di dire l'altro giorno, io trovo che i pesi che diminuiscono il prezzo normale ascendono, secondo le esposte cifre, a lire 61,905,000; i pesi che lo accrescano ascendono a lire 2,800,000. Il vero prezzo riesce dunque di lire 138,000,000. Se poi sia vero, come pur troppo pare che sia, che la cessione, e per conseguenza la decorrenza dei prodotti a profitto della Società, parta dal 1° gennaio 1865; se cioè è vero che mentre oggi noi discutiamo i profitti delle strade ferrate questi già corrono a beneficio delle Società compratrici, bisogna aggiungere altre lire 4,685,000, e il prezzo reale resterà allora ridotto a lire 133,400,000 circa.

Io sono lieto di vedere l'onorevole ministro dei lavori pubblici sorridere....

JACINI, ministro dei lavori pubblici. No, non sorrido.

VALERIO. Io sarei lieto che potesse dimostrarmi che ci siano errori in queste cifre. Vi può essere qualche leggiero divario, ma differenza sostanziale io lo sfido ad indicarla.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Quando riprenderò la parola lo dimostrerò.

VALERIO. E io le sarò gratissimo della sua dimostrazione.

Veda ora, se è vero quello che io credo verissimo, veda la Camera, veda il paese se dal lato finanziario possa aver merito d'esser sostenuto un progetto che riuscirebbe a dar via per 133 milioni circa un cospicuo stabile dello Stato che getta oltre a 13 milioni ed il cui valore deve crescere ognidi.

Ma non è alla sola questione finanziaria che bisogna por mente in questo contratto. Vi ha un'altra questione gravissima che la stessa Commissione ha voluto porre, ed è la questione politica.

8. Traforo del Moncenisio.	»	14,790,000
9. Valore scontato al 5 maggio al 6 per cento del prolungamento di tutte le concessioni al 1860. . .	»	1,165,000
10. Guarenzia del prodotto brutto superiore al reale, ed al dovuto sulle linee realmente comprese nella cessione	»	9,730,000
	Totale . . . L.	64,705,000
11. Se sia vero — come pur troppo si crede — che la cessione dati realmente dal 1° gennaio 1865, allora s'hanno da levare ancora per riescontare il prezzo già scontato al 5 di maggio, e al 1° gennaio . .	»	4,685,000
E le deduzioni da farsi sommerebbero insieme. L.		69,390,000
Sono per contro da aggiungere:		
1. Concorso nelle spese occorrenti nella stazione di Torino	L.	500,000
2. Concorso nella opera del porto di Genova	»	2,300,000
	Totale . . . L.	2,800,000
Quindi la somma reale da dedursi si residua a. L.		66,590,000
Ed il prezzo realmente pagato al 1° gennaio si riduce a	»	133,410,000
Che insieme compongono il prezzo nominale di L.		200,000,000

Permettetemi che io vi legga il brano della relazione della Commissione che sta a pagina 59.

« E qui ci si presenta un'obbiezione che fu ripetuta in tutti gli uffizi della Camera (non son io che sollevo questa quistione) e di cui naturalmente si è preoccupata anche la pubblica opinione. È prudente dare in mano ad una sola società privata, e peggio ad una società che ha originarie attinenze con società straniera, tutte le strade ferrate della valle del Po, campo ove si hanno a combattere le ultime battaglie dell'indipendenza, porta per cui hanno a passare tutte le comunicazioni dell'Italia peninsulare col continente europeo? Questo è un argomento molto geloso, e se la vostra Commissione avesse creduto che la combinazione proposta dal Ministero potesse compromettere la nostra indipendenza commerciale e la solidità dei nostri mezzi di difesa essa non avrebbe dubitato a proporvene la reiezione. (Qui vengono le ragioni che la Commissione contrappone per condursi ad approvare la legge.) Ma essa crede invece che il Governo abbia in mano i mezzi più efficaci per allontanare questi pericoli, quando pur si venissero a manifestare: essa crede che se sopravvengono necessità politiche o militari, le strade ferrate poste sul territorio nazionale, amministrate e servite da nostri concittadini, vigilate dai pubblici uffizi e dalla pubblica opinione, debbano credersi tanto fidatamente nostre, quanto le nostre fortezze e le nostre montagne; essa crede che un'azienda economica, la quale rappresenterà, quando sieno riunite in un solo gruppo tutte le strade della valle del Po, la valuta di 500 milioni, abbia in sé stessa la garanzia di una vita indipendente, e costituisca un complesso d'interessi che non si lasceranno certamente sacrificare da interessi concorrenti, o soggiogare a un capriccioso patronato. Cinquecento milioni sono sempre autonomi. »

Se tutti i fatti che qui bellamente la Commissione vi espone fossero fondati sulla verità, fino ad un certo punto si potrebbe sostenere quanto ella sostiene. Ma dov'è la verità di quest'asserzione che la Commissione ci fa così nettamente « le strade ferrate poste sul territorio nazionale, amministrate e servite da nostri concittadini? »

Ecco quello che dice l'articolo 70 della convenzione che in ciò deroga senza migliorarlo anzi peggiorandolo l'articolo 5° della convenzione 5 giugno 1860:

« La sede della società sarà in una città del regno, il Consiglio d'amministrazione sarà composto per i quattro quinti di italiani; il domicilio legale della società per tutto ciò che riguarda le ferrovie concesse si intenderà essere in quella città del regno ove risiederà il Consiglio di amministrazione. »

Ricorda la Camera come l'articolo 5° della convenzione delle lombarde dicesse: « La costituzione della società sarà modificata nel modo seguente:

« Un Consiglio di amministrazione residente negli Stati di S. M. rappresenterà la società » per ciò che riguarda le ferrovie lombarde e dell'Italia centrale.

TORNATA DEL 3 APRILE

L'articolo 7° del primitivo contratto stipulato dalla precedente amministrazione, prima che la presente acconsentisse a modificarlo, pure diceva:

« La sede della società sarà nella capitale del regno, il Consiglio di amministrazione dovrà essere composto sulla sua totalità di individui *residenti* nel regno, dei quali quattro quinti almeno italiani. »

Ora questa condizione della residenza è levata, ed è ammesso di fatto che gli amministratori di queste società mentre per un quinto potranno essere stranieri, potranno anche tutti risiedere all'estero. Nè si parli della sede legale della società, che non tocca che alla questione di forma!

Così pure non ricorda la Commissione che per virtù dell'articolo 60 del capitolato che tutti i principali impieghi della nuova società, come lo sono ora quelli delle lombarde e dell'Italia centrale, saranno coperti da stranieri?

« Amministrate e servite da nostri concittadini! »

Io so bene, e lo ricorderà la Camera certamente, che alla società delle meridionali venne perentoriamente e con precise disposizioni vietato l'impiego di stranieri fuori casi veramente eccezionali e mediante speciale permesso del ministro dei lavori pubblici. Ed allora pure si trattava di una compagnia nazionale!

« Cinquecento milioni, dice la Commissione, sono sempre autonomi. »

Invero, in fatto d'autonomia, la cifra non è ragione assoluta, perchè pur troppo a questo mondo tutto è relativo; ma anche questa bella cifra non è commisurabile che ad un volo pindarico dell'immaginazione fervida del dotto relatore della Commissione.

Io ho chiesto appunto per constatare ufficialmente queste cifre i documenti relativi al capitale della società acquirente. Or bene, da quei documenti io rilevo che quel capitale è all'incirca di 90 milioni. Se vi aggiungiamo anche 140 milioni per largo estimo delle strade che noi loro vendiamo, noi arriveremo appena a 230 milioni, cioè al disotto della metà di quella famosa che costituisce un'autonomia costante, a detta della Commissione.

Soggiunge la Commissione:

« D'altronde i pericoli che ci sarebbero minacciati da un giuoco di tariffe studiate per danneggiare il nostro commercio di transito non possono essere la conseguenza di recondite congiure, nè di arcane ed inavvertite combinazioni. Facile in ogni caso trovare i rimedi, come facile scoprire, quando pure si preparassero, le insidie. *Non ponno toccarsi le tariffe senza che il Governo lo consenta.* »

Or come sta tutto questo bel ragionamento, come specialmente quest'ultima recisa affermazione, colla disposizione dell'articolo 81 del capitolato che precisamente concede alla società, senza richiedere il consenso del Governo, la facoltà di variare le sue tariffe sia sull'intera rete, che su parziali tronchi?

CORRENTI, relatore. Di ribassarle.

VALERIO. Bene, variarle ribassandole. Ma, invero,

crede l'onorevole Correnti che quando a promuovere, od a favorire, od a danneggiare una provenienza a confronto d'un'altra ei vuol creare una differenza, ciò non si possa farlo altrimenti che rialzando le tariffe? Ribassando la tariffa per la provenienza che si vuol favorire, e mantenendo l'altra alla primitiva misura, non si ottiene il risultato medesimo?

Signori, io ho sentito così in nube, prima da diarii officiosi del Ministero, poi da alcun membro del Ministero stesso in questa Camera, farsi un lontano cenno a delle fortificazioni che si debbono fare nella parte superiore della valle del Po.

Io non credo che queste fortificazioni abbiano per iscopo, per obbietto difensivo l'Austria; hanno certo un altro obbietto difensivo...

Ma io vi domando se, in caso di quelle eventualità a cui mira quell'obbietto difensivo cui dianzi accennava, le strade ferrate non sarebbero un mezzo di difesa, una fortezza, dirò, per servirmi del linguaggio dell'onorevole relatore, molto più potente di ben altre difese che noi potessimo immaginare od eseguire?

Io mi contento di accennare a due fatti, uno che conobbi per pratica personale, un altro che mi fu riferito da persona di altissimo riguardo, intelligentissima delle materie di guerra, e che ne fu personale spettatore esso pure.

Io domando a tutti quelli che sono in questa Camera e che hanno assistito alla campagna del 1859, se veramente il Governo piemontese non avesse avuto nelle sue mani le strade ferrate, e tutto il personale, il quale dimostrò in quella circostanza un'abnegazione superiore ad ogni elogio, un'abnegazione pari a quella che i nostri eroici soldati dimostrarono sui campi di San Martino, se non avesse avuto nelle sue mani tutto il materiale della sua rete per mandarlo in Lombardia a vece del materiale delle linee ch'era in gran parte scomparso; io domando come si sarebbe potuto supplire ai bisogni ed alle difficoltà di quella campagna per tanti riguardi difficile e degna di essere celebrata?

Nell'istessa campagna, mi accertava quell'autorevole persona a cui io accennava poco fa, seri imbarazzi trovò il servizio dell'armata austriaca nelle poche società francesi che hanno strade ferrate in quell'impero.

Io sono ben lontano dal fare un rimprovero ai Francesi di sentirsi francesi; l'animo mio si rallegra invece quando vede che tutti i figli di una nazione sentono nobilmente l'orgoglio di appartenervi, ed in ogni circostanza si adoperano perchè gl'interessi della propria nazione prevalgano. Ma in certe eventualità io non vorrei vedere le strade ferrate dell'alta valle del Po, che da Susa, dal lago Maggiore, da tutti gli sbocchi delle Alpi conducono ad Alessandria, a Genova, alla bassa valle del Po, nelle mani, od almeno sotto l'indiretta influenza di una potenza straniera.

Io ho partecipato alla soddisfazione di tutta la Camera quando l'egregio presidente del Consiglio, colla sua voce simpatica, con quella fiducia ch'egli può avere in sè stesso, e che sa che noi abbiamo in lui, ci veniva

ad accertare che erano prive di fondamento, assurde quelle voci che attristavano una parte d'Italia e che accennavano alla possibilità di rettificazione di confini.

È lontano dalla mia mente il voler complicare questa discussione con qualche cosa che si rivolga a rimettere sul tappeto quelle voci che io pure penso e prego Dio siano vane ed assurde; ma io non posso a meno di notare che se mai circostanze diverse, circostanze che Dio allontani, rendessero possibile un desiderio, un tentativo di quella natura; grave pericolo sarebbe, o signori, quello d'averle nelle mani, od almeno sotto l'influenza di una potenza straniera, una rete che si estendesse per tutte queste provincie. E non credete che questa considerazione io la faccio per solo argomento d'opposizione, questa considerazione sorse quasi generalmente in queste provincie quando la prima volta venne fuori la voce della vendita delle strade ferrate dello Stato nelle attuali nostre condizioni politiche.

Ad un'altra considerazione ancora, o signori, io vorrei che arrestaste la vostra mente quando si tratta di mettere nelle mani di una società che attinga ad influenze straniere tutta la rete della valle del Po.

Le strade ferrate dello Stato, è bene lo sappiano i deputati delle provincie che più tardi vennero in questo Parlamento, hanno dato occasione ad un fatto di molta importanza che rese grandi benefizi al paese; ha dato occasione alla formazione d'abili ingegneri; d'abili operai, d'abili pratici; scuola che per la prima volta fu istituita da un degno uomo del quale mi onoro di essere stato allievo, il commendatore Giulio, e che dovette in quell'epoca vincere tutte le influenze che dominavano sulle strade ferrate allora consegnate per direzione e mani estranee al paese, e che in breve tempo diede frutti importanti, che lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici riconosceva quando si accennava che molta parte del personale delle ferrovie dello Stato era passata al servizio delle Società private, e specialmente alla società delle meridionali.

Devo prendere questa circostanza tuttochè accidentale per riparare ad un'ingiustizia commessa dall'onorevole Nisco nel suo discorso.

L'onorevole Nisco, al quale piacque di fare una escursione nel campo della scienza meccanica, dove si imbarazzò con cifre e con formole che più prudentemente avrebbe dovuto lasciare da parte, ci venne a dire che le locomotive, le quali ora esercitano la strada dei Giovi e ne superano le pendenze gravissime fra quante ne conosciamo, fossero d'invenzione del signor Stephenson, modificata poi dal Rua.

Mi permetta la Camera di richiamarle ciò che altra volta credetti mio debito di dichiarar per le stampe: non solamente non è vero che il celebre ingegnere inglese inventasse quelle locomotive speciali, e stupende pella loro potenza e pella semplicità loro. Ma anzi nella sua manifattura di Newcastle, dichiarò nettamente non credere che le medesime avrebbero risolto il problema, ch'egli ne assumeva bensì la costruzione, ma declinando ogni responsabilità intorno all'effetto.

Il merito della invenzione di quelle locomotive è tutto italiano: esso appartiene a tre ingegneri italiani delle ferrovie dello Stato; il Sommeiller che ora dirige il traforo del Moncenisio, il Grandis ed il Rua che attualmente presta con molta lode i suoi servigi alle meridionali.

Nè questo io dirò in alcun modo a detrimento dell'illustre ingegnere inglese della cui personale relazione mi onoro sempre; che il suo nome ha tanti titoli d'onore da non avere bisogno che gli vengano attribuiti meriti altrui.

E facendo ritorno all'argomento io mi ricordo pure che in quella stessa stazione attuale di Torino una stupenda istituzione è sorta; ed esiste tutt'ora una scuola pei meccanici di second'ordine che ha fatto e fa molto bene.

Ed ora che ne sarà di questa scuola?

Vedo bene che nella fusione delle romane colle toscane non si è dimenticato, ed hanno fatto bene gli egregi e prudenti reggitori della Società senese, di stipulare che si fossero conservati gli opifici di Siena, ma con mio dolore ho dovuto constatare che nessuno ha chiesto di conservare almeno la buona scuola che gran bene ha fatto, e che certo scomparirà al primo apparire d'interessi non nazionali.

Ma lasciando queste conversazioni che toccano ad una sola parte, direi, a quella promotrice delle industrie nazionali, sviluppatrice dell'intelligenza nazionale, ve n'ha un'altra più grave.

Io domando agli onorevoli membri di questa Camera che appartengono alle provincie lombarde dell'Italia centrale, io domando allo stesso onorevole relatore della Commissione, se il materiale delle strade ferrate di qualunque natura che serve quelle linee, dappoichè ciò fu possibile, fu costruito in Italia?

Io so bene che in Lombardia esiste una buona ed estesa manifattura di carrozze per strade ferrate, ma so bene che se dopo il contratto del 1860, se dopo l'annessione che offrì a quelle Società la facile via di far venire il materiale di Francia, io so pure che se quella manifattura volle avere lavori, li ebbe solo sulle strade ferrate dello Stato, e dalla società delle strade ferrate delle provincie meridionali. Io so pure di un'altra società che attingeva le sue influenze dalla Francia, che esercitava delle linee di qualche importanza in queste provincie, ebbene io domando se, ed in quale proporzione, il materiale da essa adoperato si chiedesse all'industria di questa provincia, dove e per natura di operai, per qualità di legnami, e per ogni ragione facilmente ed a buon prezzo si sarebbe potuto avere?

E ciò è naturale, o signori. Io sono lontano dal fare un rimprovero qualunque agli onorevoli direttori di quelle società, se essi che sono francesi sentano dai loro desideri di essere spinti a favorire l'industria del loro paese; e spero che l'onorevole Michellini, il quale mi ha fatto l'onore di venirmi a sedere d'accanto a me, non mi vorrà qui sollevare una questione di libertà di industria, perchè la libertà dell'industria male si affa

TORNATA DEL 3 APRILE

quando da un lato voi parlate di libertà, e dall'altro sancite il monopolio.

La libertà dell'industria io la comprendo, ma dare tutte le ferrovie ad un'influenza, e proclamare i principii della libertà è una amara ironia.

E notate, signori, che con questa stessa questione si collega quello che voi andate facendo pel resto d'Italia, perchè, signori, l'influenza che dominerà le società fuse, e ve lo dimostrerò, sarà un'influenza francese.

L'influenza essenziale che domina le calabro-sicule, voi lo sapete, è l'influenza francese, e così voi avrete estesa a tutta l'Italia quest'influenza che spegnerà assolutamente l'industria nazionale, nel ramo esteso di servizio che da questa industria richiedono le ferrovie.

Così a nome della libertà io trovo scritto nel capitolo delle Lombarde la facoltà di variare le tariffe in ribasso soltanto.

Il variarle soltanto in ribasso è buona cosa, è cosa che risponde ai buoni principii della libertà, ma i principii della libertà non si sviluppano fra il monopolio. Sapete voi che cosa vuol dire dare nelle mani di una società la facoltà di variare le tariffe, nelle mani di una società a cui avete concesso di stabilire opifici, manifatture, di coltivare altre industrie? Ve ne darò un esempio pratico, materiale.

Noi abbiamo oggi in questa provincia un'opera di qualche importanza, un'opera che noi paghiamo 53 milioni, il canale *Cavour*. Questo canale parte da circa 25 chilometri a valle di Torino, e risvolge verso il Ticino sopra Novara. A fronte di questa estesa di lavori così importanti noi abbiamo le fornaci della migliore calce che vi sia forse al mondo, della calce di Casale.

Ora chi si sarebbe immaginato che i fabbricatori della calce di Casale avrebbero potuto vedere costruirsi dinanzi ai loro occhi questi importanti lavori, in cui per lo meno s'impiegheranno per 2 milioni di calce, ed essi non ne avrebbero fornito forse pure un miriagramma? Eppure questo miracolo fu compiuto con un giuoco di tariffe. La società delle Lombarde, ha uno stabilimento di calce artificiale a Pumenengo presso Palazzolo, cento e più chilometri al di là del Ticino. Io non voglio dire che la società Lombarda consultasse qui più l'interesse dell'opificio che quello degli azionisti o dell'esercizio della strada ferrata, io non entro in queste cose interne, e respingo qualunque insinuazione di questa natura, non faccio che narrare il fatto. Questa calce si vende dalla società sul luogo a lire 28 la tonnellata, che è un prezzo piccolissimo. Portata questa calce fino al Ticino al prezzo dell'ultima classe avrebbe dovuto costare lire 37 e 17 centesimi. A questo prezzo era impossibile che quella calce facesse concorrenza a quella di Casale. Che cosa dunque si fece? Si ridusse la tassa del suo trasporto da lire 9 e 17 centesimi pei 100 e più chilometri di distanza di lire 6 e 87 centesimi, cioè fu ridotta a lire 2 30. In questo modo le calce di Palazzolo vennero consegnate al Ticino al prezzo di 30 e 30 centesimi. E quindi ad un prezzo tale

contro il quale era impossibile alle calce di Casale di far concorrenza.

Un'altra questione e di grande importanza, che forse avrebbe dovuto esser considerata nel valutare il prezzo nominale, di cui ho tenuto fin qui discorso, è quella dell'esistenza secondo me problematica di quel ramo che resta incastrato nella rete delle Lombarde e dell'Italia centrale, e che ora voi avete consegnata alle meridionali.

La società delle meridionali ha il servizio guarentito: io non credo che esso in nessun modo pericoli: ma non posso nascondervi che fu per me una sensazione singolare quella che io provai il giorno in cui (appunto verso la metà dell'anno scorso) io seppi che la società delle Lombarde e dell'Italia centrale, la quale aveva la prelazione sulla linea Pavia-Cremona-Brescia, e che per avere questa prelazione a date condizioni aveva istituita una lunga ed insistente lite col Governo e colle società delle meridionali, quando al fine, favorendola da una parte il Governo, e cedendo dall'altra la società delle meridionali, avrebbe potuto ottenere quelle condizioni con una parte dei benefici che essa chiedeva, un bel giorno improvvisamente la società delle Lombarde dichiarò, dopo due anni di lite, che valendosi dei suoi diritti di accettare o non accettare, rifiutava.

Allora io domandai a me stesso: come? rifiuta una linea, la quale, posta come è sul fine della sua rete, riassume una gran parte del commercio della rete stessa! Una linea la quale le può essere sotto tanti punti di vista utile e conveniente, la rifiuta!

Io non sapeva che forse in quello stesso giorno era stata firmata questa convenzione, per la quale la società delle Lombarde e dell'Italia centrale può essere sicura che avrà questa linea, e l'avrà senza costrurla e senza pagarla.

Un po' di maneggio di tariffe, un po' di condotta del commercio che sarà nelle sue mani, ed essa padrona dello sbocco del porto di Genova e degli altri sbocchi, può deviare come crede a lei conveniente il commercio. Ciò farà sì che un bel giorno il ministro (io mi auguro che non sia più il signor Jacini, perchè certo gli rincrescerebbe) dei lavori pubblici, dovrà venire alla Camera e dire: che volete, questa linea non rende niente, perchè chi la dovrebbe far rendere ha interesse a che non renda. D'altra parte noi dobbiamo pagare la garanzia alle meridionali; dunque abbiamo danno di danaro che mettiamo fuori, danno alle popolazioni che ne soffrono, danno del commercio che non si sviluppa, quindi triplice danno. Dunque comperiamo questa strada dalle meridionali le quali ci vogliono guadagnare (e io non farei alle meridionali il torto di supporre che non vogliono guadagnare quando fanno un contratto) e diamole alle Lombarde le quali le prenderanno graziosamente.

La Commissione, in queste considerazioni, è d'accordo con me, se non faccio errore, almeno nelle considerazioni generali; non parlo delle conclusioni che la condurrebbero a votare contro. E a conferma di ciò non

avrei che a citare quanto la Commissione stessa ci dice a pagina 29 della sua elaborata relazione.

Un'altra considerazione, secondo me, avrebbe dovuto far pensare un po' di tempo prima di venire alla costituzione di questo importantissimo gruppo, ed è che noi manchiamo completamente di una buona legislazione la quale stabilisca un po' seriamente gli obblighi delle società che fanno i trasporti, rispetto al commercio.

Le nostre società finora scrivono volentieri nei loro capitoli, nei loro programmi, negli avvisi che pubblicano, che la loro responsabilità si limita come a loro piace ed aggrada. Se un viaggiatore viene a perdere il suo bagaglio, vi fosse anche dentro 500 lire di valore in oggetti, esse non consentono a pagare più di cinquanta lire; un'altra cosa non l'accettano se non a date condizioni, se no ne rifiutano la responsabilità; e siccome hanno il monopolio dei trasporti, ei non c'è via di schivare le forche caudine ch'esse fanno subire al commercio.

Vi citerò l'esempio di un paese veramente libero, gli Stati Uniti d'America. Ivi le società liberamente costituite mandavano fuori questi avvisi a questa maniera, ma intervenne la magistratura che stabilì il principio attualmente accettato che le società possono bensì scrivere nei loro avvisi quello che credono, ma che in fatto queste loro dichiarazioni non mutano la loro responsabilità, e che in caso di perdita o di guasto delle cose loro consegnate, esse ne devono rispondere integralmente.

Ed io penso pure che questa questione e quell'altra gravissima, a cui accennava ieri l'onorevole Torrigiani, quella delle tariffe differenziali che sorgevano già nella Toscana, e che le Livornesi avevano fino ad un certo punto ben sviluppate, e che voi con questa legge sacrificate, questa questione, dico, della mancanza di legislazione per stabilire il rapporto dei trasporti coi diritti della società, avrebbe dovuto dimostrare al Ministero l'inopportunità di questa legge che renderà impossibile, o almeno difficilissimo, senza gravi imbarazzi il potervi provvedere.

Chiudo le mie considerazioni sopra questa vendita delle strade ferrate con una sola parola sopra una questione che io non saprei meglio definire, altrimenti che chiamandola dolorosa, è la questione del prestito Hambro.

Io non intendo di esaminare legalmente questa questione. Io dirò solamente che nell'animo mio è grave e profondo il dolore che si è sollevato al solo dubbio che qualche cosa potesse accennare a ciò che il Governo italiano, dopo stipulata un'obbligazione chiara e precisa; quando si tratta di eseguirla, si rivolga a creare delle Commissioni per domandare se vi possono essere delle ragioni per non osservarla.

Per parte mia mi limito a dire che io mi stimerei l'ultimo degli uomini se come individuo avessi stipulato una convenzione di questa natura, ed invece di eseguirla cercassi modo di non darvi esecuzione.

Io spero però che la magistratura a cui la costituzione affidò il mandato di far eseguire le leggi anche dal Governo, riparerà in qualche modo al male che si è potuto fare, restituendo il concetto che la fede data dal Governo italiano vuole essere ed è scrupolosamente mantenuta.

Domanderei cinque minuti di riposo.

**PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE
DI NAVI DA GUERRA.**

PRESIDENTE. Il ministro della marina ha la parola per la presentazione di un progetto di legge.

ANGIOLETTI, ministro per la marina. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per il quale il Governo verrebbe autorizzato a spendere le somme necessarie per costruire otto navi da guerra; questa spesa sarebbe ripartita in quattro anni consecutivi.

Io pregherei la Camera a volerlo dichiarare d'urgenza per le ragioni che sto per esporre: la prima che altrimenti resterebbe illusoria l'iscrizione sul bilancio del 1865 di cinque milioni di lire oramai ridotti a quattro per la domanda fatta dalla Commissione, se il ministro non fosse autorizzato a spenderli; in secondo luogo perchè è necessario ed urgente di surrogare con nuovo materiale quello che man mano va perdendosi per vetustà; in terzo luogo perchè fra alcuni mesi resterebbero senza lavoro molte centinaia d'operai che credo sia nell'interesse pubblico di continuare ad adoperare.

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà stampato e distribuito, e quando non v'abbia opposizione è dichiarato d'urgenza.

**PROGETTO DI LEGGE RELATIVO AI MANICOMI
DI LOMBARDIA.**

LANZA, ministro per l'interno. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per l'estinzione dei crediti arretrati degli ospedali lombardi per le spese di mantenimento dei maniaci miserabili.

È una spesa già contemplata nel bilancio; soltanto si è creduto di doverla aumentare di 150,000 lire per far fronte ai bisogni dei diversi stabilimenti che ho accennato.

**PROGETTO DI LEGGE CONCERNENTE L'ANZIANITÀ
DEGLI ALLIEVI DELL'ACCADEMIA MILITARE.**

PETITTI, ministro per la guerra. Ho l'onore di presentare alla Camera il progetto di legge relativo all'anzianità degli allievi dell'ultimo anno di corso nell'Accademia militare, promossi sottotenenti.

PRESIDENTE. La Camera dà atto ai signori ministri della presentazione di questi progetti di legge.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL RIORDINAMENTO DELLE STRADE FERRATE.

SELLA, ministro per le finanze. Se l'onorevole Valerio non vi avesse difficoltà, profitteerei del momento in cui egli a ragione prende un po' di riposo per dire qualche parola in risposta alle gravissime ch'egli ha proferite testè, perchè preme ad un ministro di finanze di non lasciar neppure un momento la Camera, neppur un giorno il paese sotto l'impressione che possono fare le gravi espressioni delle quali si è servito un oratore così reputato com'è l'onorevole Valerio, il quale ha così profondamente studiata la legge che si discute.

PRESIDENTE. Consente l'onorevole Valerio a quanto domanda il signor ministro?

VALERIO. Volentieri, anzi sarò lieto se il signor ministro mi convincerà che sono in errore.

SELLA, ministro per le finanze. L'onorevole Valerio ha detto che si stimerebbe l'ultimo degli uomini quando avendo fatto un contratto come quello che esiste fra il Governo italiano ed i detentori delle cartelle dell'imprestito Hambro, avesse dovuto, giusta una circostanza come quella in cui siamo, avesse dovuto consultare persone di legge per sapere se poteva o non poteva mantenere il suo impegno. Se ho ben ritenuto le sue espressioni (*Si! si!*) mi pare sia questo il concetto dell'onorevole Valerio.

Sopra quest'argomento mi permetto di far osservare che non capisco come si possa redarguire il Governo. Il Governo ha coi detentori delle cartelle un contratto in cui si prevede il caso che si costituisca una società per l'acquisto di due date linee, sulle quali si è dato ipoteca ai detentori delle cartelle; ma ora invece si fa un contratto con una società già esistente, la quale non ha da emettere neppure un'azione nuova e mantiene pur sempre intatta l'ipoteca che i detentori delle cartelle Hambro hanno su queste ferrovie. In tal caso non capisco come si dica essere in certo modo un venir meno al dovere d'onore, al dovere di delicatezza il consultare delle persone esperte di legge per accertarsi se il Governo sia in diritto, in facoltà di venire ad un contratto come quello che stiamo discutendo.

Egli è evidente che il caso della cessione delle ferrovie come è stipulato nel contratto colla società lombardo-veneta, è totalmente diverso dal caso che è previsto nel contratto coi detentori di queste cartelle. Ora ciò essendo incontestabile, mi pare sia la cosa la più semplice del mondo che quando un'amministrazione voglia prendere ad esame un fatto di questo genere con perfetta buona fede, con perfetta lealtà, voglia, non fidandosi alle proprie cognizioni, ai propri lumi, in proposito ricorrere a uomini di legge.

Questo fece il mio onorevole predecessore sentendo due distinti giureconsulti, i quali unanimemente convennero che veramente nel contratto fatto coi detentori delle cartelle Hambro non era per nulla previsto un caso di questo genere, e che quell'eventualità, la

quale era la sola che si prevedesse in quel contratto, per cui si sarebbe fatta facoltà ai detentori di queste cartelle di cambiarle in azioni, non si avverava per nulla nel contratto che vi sta dinanzi.

Tuttavia vi fu chi fece delle obiezioni; alcuni interessati mossero delle lagnanze sopra questo argomento, e rappresentando la cosa sotto un aspetto evidentemente incompleto (e che io mi permetto di dire recisamente erroneo), credettero che vi fosse mancanza, se non altro, per servirmi di questa frase più mite, di riguardo per parte del Governo italiano.

Or bene, io, il quale trovai già stipulato dal mio predecessore il contratto che ci sta dinanzi, mi feci un dovere di sentire una Commissione per togliere qualunque dubbio vi fosse, ed a malgrado che per me, per quel poco lume che posso avere in cose di questo genere, bastasse la lettura del contratto Hambro e dei pareri ch'erano stati emessi in proposito dai giureconsulti consultati dal mio predecessore, per togliere ogni specie di dubbiezza.

Ma tuttavia non fidandomi ai lumi miei propri che cosa ho fatto?

Ho sentito una Commissione composta di persone distinte per i loro lumi in cose legali, in cose amministrative, in cose bancarie.

Vi ha di più. Perdoni la Camera se ricorro ad un nome proprio, ma è cosa indispensabile.

Vi era una persona, la quale, per la posizione sua affatto indipendente dal Governo, e, se si vuole, anche indipendente dal Ministero, cui tal fiata fece opposizione nell'altro ramo del Parlamento; in certe circostanze mi pare di poter dire anzi che combattè il Ministero, la quale insomma non è certo un ministeriale in tutta l'estensione del termine, l'illustre conte di Revel, noto a tutti per la gran parte veramente luminosa che si ebbe nell'amministrazione delle finanze di queste antiche provincie, notissimo come tipo di lealtà e di delicatezza, era ancora la persona, la quale era stata incaricata dal conte di Cavour di procedere alla stipulazione di questo contratto, e che si era recato a Londra e quivi aveva convenuti tutti i termini della contrattazione. Se vi era pertanto una persona, la quale dovesse portare in questa faccenda il maggiore scrupolo, la più grande delicatezza, che dovesse sentire in certo modo l'amor proprio personale veramente e seriamente impegnato, parmi che questa persona dovesse essere il conte di Revel.

Ora, domando io, mi si può egli far appunto se ho creduto di dover pregare questa Commissione presieduta da quest'illustre uomo di Stato, di cui si può in qualche parte non dividere le opinioni politiche, ma alle cui eminenti qualità personali sono certo l'onorevole Valerio si unirà meco per rendere pieno omaggio?

Ma v'ha di più: io non chiesi già a codesta Commissione se i detentori delle cartelle Hambro avrebbero avuto diritto di agire contro il Governo quando fosse stato approvato il contratto di vendita delle strade ferrate: non chiesi già se vi fossero cavilli legali per sfug-

gire agli impegni cui il prestito Hambro sottopone allo Stato. Mi permetta invece la Camera la lettura del quesito che feci alla Commissione.

Io le chiesi « se il Governo possa sostenere ed attuare la convenzione colle strade ferrate lombardo-veneto senza per nulla venir meno alla fede data agli acquirenti delle cartelle Hambro ed a tutti quei riguardi di alta equità e di perfetta buona fede, con cui il Governo piemontese prima, ed il Governo italiano poi, procedettero verso i creditori dello Stato. »

Io credo che quando si pone una questione in termini così lati, e che una Commissione così competente presieduta da un illustre uomo di Stato, che vi aveva personale impegno di delicatezza, e direi quasi d'onore, senza la più piccola esitanza, all'unanimità, anzi senza la menoma contraddizione, per quello che mi risulta dai processi verbali, risponde che il Governo può senza venir meno alla buona fede, senza venir meno ai riguardi di alta equità e di perfetta buona fede, dovuti ai detentori di queste cartelle, venir a sostenere dinanzi a voi il contratto di vendita delle strade ferrate, io credo, mi permetta che lo dica l'onorevole Valerio, che non si possa affermare che questo Governo abbia fatto cosa tale, che possa autorizzarlo a dire che egli si crederrebbe l'ultimo degli uomini se l'avesse fatta.

Io sono convinto che la Camera sarà persuasa che in questa circostanza il Governo non ha mancato al suo dovere, essenzialissimo in ogni circostanza, ma credo di poter dire soprattutto in questa, cioè, di mantenere in tutta la sua integrità, con tutto il più grande scrupolo immaginabile la buona fede verso i creditori dello Stato.

Io non nego che voci sono andate in giro, e che vi sono anche stati dei passi fatti da taluni dei detentori di queste cartelle. Si capisce facilmente il ragionamento che i detentori di queste cartelle avranno fatto. Essi si sono immaginati che la legge che autorizza il prestito Hambro desse la facoltà di cambiare le cartelle del prestito Hambro colle azioni della Società che avrebbe avuto in mano queste strade. Essi, che non hanno poi attentamente esaminata la cosa, hanno fatto questo semplice conto: le nostre cartelle valgono lire 80 sopra 100, quindi se ci riportiamo alle lire 500, come è il valore nominale delle azioni delle ferrovie lombardo-venete, troviamo che sarebbero lire 400; invece le azioni delle lombardo-venete valgono lire 530, 540, 550, poichè confesso che da qualche giorno non ho più visto il listino di queste azioni: essi adunque hanno detto: possiamo cambiare quello che oggi vale 400 contro quelli che vale 550. Ma quelli che così ragionano non hanno pensato che prima di tutto la legge non dà appiglio a questa interpretazione, non hanno pensato che evidentemente quest'interpretazione sarebbe poco meno che assurda.

Imperocchè se si capisce benissimo che una legge di prestito possa dare un'ipoteca sopra una strada ferrata, e per giunta il vantaggio che, venendo a costituirsi una società per la concessione di questa strada,

possano le cartelle del prestito cambiarsi al pari con azioni della società da crearsi, non può venire in mente a nessuno che il vantaggio possa estendersi fino al punto di cambiare le cartelle stesse con titoli di un'altra società costituita per tutt'altro scopo, e le cui azioni sono al disopra della pari per tutt'altra ragione nella quale non c'entrano le ferrovie dello Stato.

È questione di buon senso: le Lombarde costituiscono un titolo a parte, un'intrapresa a parte. Si capisce che alcuno abbia potuto, anche in buona fede, credersi in diritto di cambiare le lire 400 contro le 550, e ne facesse istanza vivissima; ma io non dubito che, chiunque spassionatamente esamini la cosa, non tarderà a convenire nell'opinione degli eminenti giureconsulti consultati dal mio predecessore, nell'opinione della Commissione composta d'uomini competentissimi, i quali certo non avrebbero dato un voto favorevole, quando pur l'ombra del dubbio avesse potuto nascere in loro sulla legittimità della misura.

Io non dubito che la Camera e il paese, anzi l'opinione d'Europa tutta, giudicherà con la vostra Commissione che il Governo non venne meno alla fede data agli acquirenti di queste cartelle, ai riguardi di alta equità e di buona fede che sempre mantenne in tutte le sue stipulazioni.

Mi perdoni l'onorevole Valerio, ma era per me necessità il dare immediatamente queste spiegazioni: capirà anch'egli di leggieri come mi era impossibile di rimanere anche un istante sotto l'impressione delle gravi parole da lui pronunciate. (*Bravo! Bene!*)

VALERIO. Io tengo a dichiarare circa le gravi parole pronunciate dall'onorevole ministro delle finanze, che nessuno più di me desidera che le dichiarazioni da lui fatte valgano a distrurre completamente il senso che le mie parole abbiano potuto destare, oppure che alle mie parole si abbia potuto prestare.

Io concordo con lui nell'affermare l'alta onorabilità della persona che egli ha voluto citare, e concordo certo con lui nel desiderio col quale egli stesso ha conchiusa la sua risposta.

Dopo queste spiegazioni, io vi domando licenza, o signori, di passare alla seconda parte della legge.

La materia di questa seconda parte che riguarda la fusione delle strade ferrate Romane colle strade ferrate Toscane fu già tanto e così bene sviluppata, a cominciare dall'onorevole Bonghi, e continuare sino all'onorevole Depretis, che io entro in questa alleggerito da gran parte del maggior peso che m'incombeva se avessi dovuto esaminarla *ex novo*.

Prego però ancora l'attenzione della Camera per alcune questioni di massima su cui io vorrei richiamare le ponderate considerazioni del Parlamento.

Lasciando a parte la questione dei gruppi di cui ho trattato nella prima parte del mio discorso, io vengo ad esaminare alcune altre ragioni per cui la Commissione dichiarò di accettare questo concetto della fusione.

Essa l'accettò essenzialmente per la seguente consi-

TORNATA DEL 3 APRILE

derazione in cui anche l'onorevole ministro dei lavori pubblici insistette nel suo amplissimo discorso.

La Commissione disse ripetutamente: voi avete molte società diversamente amministrate, diversamente esercitate; voi formate una società sola: otterrete semplicità d'amministrazione, economie di costruzione e di esercizio, unificazione di tariffe. Di più, ed è questa la base principale a cui si appoggia l'onorevole relatore della Commissione, di più voi date al Governo un potente congegno di credito per far cose che bisogna fare e che il Governo non potrebbe fare di per sè, oppure che costerebbe al Governo per farle maggiori sacrifici. Dunque semplicità d'amministrazione, economia di costruzione e d'esercizio, unificazione delle tariffe, maggiore credito.

Della semplicità dell'amministrazione ve ne ha parlato, ed a mio avviso, abbastanza ampiamente l'onorevole Depretis. Questa semplicità d'amministrazione se voi la cercate nella convenzione fatta in lingua francese a Firenze, ed è singolare che costituendo una grande società italiana colle strade centrali della Toscana e delle Romagne, si cominci a fondarla con una convenzione scritta in francese.... (*Ilarità*) voi trovate che per descrivere il congegno di quest'amministrazione ci vogliono sei facciate di stampa.

Primo: una Commissione provvisoria mista che dura cinque anni, poi una Commissione definitiva composta di undici individui residenti in Francia a cui si devono riferire tutte le materie essenziali.

L'onorevole Venturini vi diceva che colle modificazioni chieste dalle Livornesi e sancite dal Governo in febbraio, si era riparato a questo inconveniente, sta però sempre che al comitato di Francia bisogna riferire tutte le cose gravi che toccano l'interesse sociale, sta di fatto che siedono due assemblee in due paesi distinti, che votano per l'istessa materia senza sentire le stesse ragioni; sta di fatto che i voti si mandano anche per procura. Quando avrete veduto come è costituito il congegno amministrativo di questa società, voi comprenderete in quali mani sarà l'influenza vera che dirigerà questa società.

Intanto mi basta notare, e sopra di ciò vorrei poter svegliare l'attenzione dei deputati toscani, i quali perchè è stipulato che verranno 13 consiglieri residenti in Toscana contro 11 residenti in Francia, pur credono di aver la maggioranza in quel consiglio. Sono undici soltanto, è vero, i residenti in Francia, ma ve ne sono altri tre residenti in Roma, e quale influenza apporteranno questi 3 almeno pel tempo in cui importa che questa influenza sia Italiana?

Economia di costruzione e di esercizio. Io vi ho già nella quistione generale toccato abbastanza questa materia, per credere che sia il caso di tornarvi sopra.

A mio avviso io ho irrefutabilmente dimostrato, che le grandi compagnie colle loro abitudini di grandiosità, come dice con modo largo l'onorevole Correnti, non si sanno piegare alle minuzie delle piccole amministrazioni, senza delle quali le piccole linee non possono vi-

vere ed i piccoli profitti scompaiono. Io vi ho portato l'esempio della strada ferrata toscana e della strada di Chimay nel Belgio; permettetemi che vi aggiunga un esempio più vicino. Una delle linee che ora lo Stato esercita e che dà profitti larghi agli azionisti è quella di Pinerolo, la quale fu costruita con meno di 100,000 lire per chilometro.

Ora trovatevi una di queste grandi società, la quale sia capace di fare altrettanto.

Così è dell'esercizio. Ed a chi volesse notare, rispetto a quest'esercizio, le cifre cui arrivano ora gli esercizi diversi che le livornesi riassumono nelle loro mani, io devo far qui un'osservazione molto importante, la quale è sfuggita affatto alla Commissione nelle sue elucubrazioni, come è sfuggita alla Commissione amministrativa quando volle fare i conti dei redditi attuali di quella linea per dedurne il carico attuale dello Stato da contrapporre al carico che lo Stato si assuma colla fusione per quelle linee.

Or bene noi sappiamo, e ce l'ha pur ripetuto molto chiaramente l'onorevole Boddi della Commissione, come le livornesi comprendano varie linee, che si distinguono specialmente colle seguenti indicazioni:

- a) Linea di sinistra.
- b) » di destra.
- c) » di Pisa-Massa.
- d) » aretina.

Sappiamo pure che la linea di destra si compone coll'unione insieme di varie piccole linee appartenenti a Società che fallirono, e che le livornesi coll'opera del Governo toscano hanno comprato pagandole colla emissione di obbligazioni di cui il Governo garantiva il frutto e l'estinzione.

Egli è pure di fatto che se guardate al costo degli esercizi di quella linea, voi trovate che questo costo risulta dai rendiconti delle livornesi. Leggendo il rapporto presentato dal direttore agli azionisti nell'adunanza generale ordinaria del 29 dicembre 1863, l'ultimo che io potei avere — noi troveremo che le spese ragguagliano sugli incassi.

- a) Il 38,44 per cento per la linea sinistra
- b) Il 99,42 » destra
- c) L'85,41 » Pisa-Massa
- d) L'84,14 » aretina.

Ma andrebbe bene errato chi prendesse questi dati per base reale di calcolo per dedurne il costo reale dell'esercizio di queste linee; e gravemente ha errato e la Commissione amministrativa e la parlamentare, accettando que'dati per base dei calcoli loro.

Perocchè sia pur vero che pella singolare costituzione finanziaria della società delle livornesi, per cui non si han fondi a valere pelle riforme che occorsero alle linee acquistate ch'erano in istato pessimo e pelle grandi riparazioni occorrenti alle altre, le spese afferenti a questi oggetti dovettero pagarsi coll'esercizio, che venne così a crescere in quella spropositata proporzione.

Ma è di fatto che or che le spese son fatte, il vero costo d'esercizio riapparirà senza questi carichi, che invero non appartengono all'esercizio, e lo si ridurrà al 50 od al 55 per cento al massimo.

Intanto però e la Commissione amministrativa ed il Ministero, e la Commissione parlamentare sopra questo sunto di cose non reale, passeggero, hanno divisiato i loro calcoli per dedurne gli oneri che per quasi un secolo s'impongono allo Stato.

Un'altra delle ragioni messa avanti a sopportare od a velare di un concetto questa fusione quasi cosa necessaria, e di beneficio pubblico, si è la considerazione che per essa sarebbersi unificate le tariffe.

La parola unificazione ha acquistato un certo valore all'orecchio della maggior parte degli italiani; forse troppo più che non meritasse; ad ogni modo esaminiamo anche questi argomenti dell'unificazione delle tariffe.

Veramente quando ho sentito l'onorevole ministro dei lavori pubblici insistere sopra quest'idea è nato in me un sentimento singolare. Ma che proprio abbia da essere in tutta questa questione che gli stessi principii debbano servire a dimostrazioni assolutamente diverse? Che una cosa si sostenga con una ragione, e la stessa ragione serva a provare il principio contrario? Così la garanzia del prodotto brutto è eccellente in un caso, pessima nell'altro.

L'unificazione delle tariffe, tanto necessaria, che vi indusse a fare la fusione delle Romane colle Toscane, perchè non vi parve più necessaria nella valle del Po, dove obbligatoria già fin dall'epoca attuale, voi l'avete rimandata per dieci anni; dove avete costituito un gruppo che avrà tre tariffe, anzi quattro, anzi cinque?

L'ultima e la più importante delle ragioni che merita tutta la vostra attenzione, o signori, è quella a cui si attinge la convinzione della Commissione che, cioè, noi con questa fusione offriamo allo Stato un congegno di credito per poter trovare a buone condizioni, almeno a migliori condizioni di quelle a cui esso lo trova, il danaro necessario per fare le opere che ancora mancano.

Io vi potrei dimostrare facilmente, o signori, col l'esempio di quello che è succeduto nei pochi anni dacchè noi siamo qui raccolti, come poco si sia verificato nel passato questo fenomeno che ci promette la Commissione; vi potrei dimostrare cioè come tuttavolta che il Governo, invece di cercare direttamente il danaro per sè stesso, lo ha voluto cercare per questi indiretti congegni, vi abbia sempre rimesso di molto.

Non posso però a meno di portarvi un esempio che prendo dal documento C, presentato dal ministro dietro la domanda che io ebbi l'onore di fargli, credo, nel mese di febbraio scorso.

Era nella mia mente qualche dubbio che riguardava l'alienazione di quelle certe 89,100 obbligazioni che costituiscono il capitale che doveva servire a costruire le maremmane. Io domandai che si desse il conto dell'alienazione delle obbligazioni della strada ferrata

maremmana. Il signor ministro rispose col documento che voi tutti avete potuto vedere, e di cui ho sotto gli occhi una copia.

Voi trovate, se vorrete riscontrare questo documento, questi due fatti semplici, che queste obbligazioni furono emesse in due tempi. Prima ne furono emesse n° 22,200, e si fu il 1° gennaio 1860, alla ragione di lire 72 32 per cento. Notate che queste obbligazioni, come vi ha benissimo narrato l'onorevole Nisco e confermato l'onorevole Boddi, portano un frutto del 5 per cento, più una quota di ammortamento, più una cartella di godimento, che loro dà diritto a dividere collo Stato gli utili che quella linea potesse gettare nell'avvenire.

Egli par bene che cinque lire di rendita in quelle obbligazioni, annessovi l'uno per cento circa per l'estinzione e la cartella di godimento, avrebbero dovuto valere qualcosa di più di cinque lire della rendita nostra che emetteva lo Stato liberamente.

Ebbene il primo gennaio 1861 la nostra rendita era quotata su tutte le borse all'ottanta per cento, e quelle obbligazioni sapete a che prezzo furono alienate? a lire 72 e 32. Otto punti di differenza in meno, che andarono a pagare il cosiddetto congegno del credito.

E permettete, o signori, che io vi dica in ciò precisamente all'opposto del signor Nisco, in materia di credito io sono dell'avviso dell'onorevole Depretis, che l'unica via buona è la chiarezza.

Lasciate che la gente veda ben chiari i vostri conti e voi avrete credito, invece se vi ha qualche dubbio che voi in qualche modo mascherate qualche cosa, ci guadagneranno altri, non voi.

Io vorrei che l'onorevole ministro delle finanze seguitasse fermamente in quella via in cui pareva iniziato nella seduta del 4 novembre scorso anno.

L'unico modo di svolgere il credito dello Stato è di posarlo sopra una base di una chiarezza incontrastabile.

Oltre questa prima emissione delle 22,200 obbligazioni, rimanevano ancora le altre obbligazioni da emettere.

Vediamo anche qui il modo con cui si è fatta quest'altra emissione, per mezzo di onestissime persone che appartengono al commercio italiano ed al commercio d'Inghilterra.

In sono ben lontano dal fare appunto ai banchieri se, trattando affari, riescono a cavarne buoni frutti. Questa è la professione loro, nè essi s'adoperano per nulla, e fanno bene.

Ma io riscontro che in questo collocamento la commissione che ne trassero fu del 6 77 per 100 e che il collocamento delle obbligazioni Maremmane coll'ammortamento e colla cartella di godimento venne fatto sempre al disotto del prezzo a cui si vendeva in tutte le piazze italiane la rendita dello Stato.

Ma questo non è che un lato della questione; ve n'ha un altro a cui hanno già accennato tutti gli oratori che parlarono nel senso in cui io parlo.

L'onorevole Depretis faceva un riassunto delle opi-

nioni ed obbligazioni di queste società; l'onorevole Torrigiani vi diceva ieri: noi entriamo in un mare di obbligazioni. L'onorevole Bonghi vi domandava in principio: ma qual è il fondamento di questo credito?

Io non vorrei qui che le mie parole fossero in qualunque modo interpretate al di là di ciò che intendo. Io ho sentito dagli oratori che sostennero questa legge qualche cenno che mi ha in parte spiacemente sorpreso; mi ha sorpreso e mi ha dispiaciuto quando sentii l'onorevole Venturelli a riferirsi a voci caluniose che trovano eco in questo Parlamento, mi rincrebbe quando l'onorevole Nisco venne a fare una lezione di *buon deputatismo*, dicendoci che non è da buon deputato, da buon rappresentante della nazione il venir qui ad indagare la costituzione del credito della società.

NISCO. Abbiamo pubblicato tutto.

VALERIO. Sono le parole precise dell'onorevole Nisco; se vuole che io le rilegga, le rileggerò.

Non credo che in quest'aula le voci caluniose abbiano alcuna eco; qui noi veniamo colla convinzione profonda di fare il nostro dovere, qui noi veniamo perchè siamo chiamati a discutere le cose essenziali che toccano ai contribuenti, che toccano al nostro paese; esaminiamo seriamente le questioni che ci si pongono innanzi, perchè da questo dipende l'avvenire del nostro paese. Nel nostro cuore tanto è profondo il sentimento di patriottismo, il sentimento del dovere di un buon deputato quanto lo possa essere nel cuore dell'onorevole Nisco. Solo non c'intendiamo nei termini veri della questione. Egli è d'avviso che il credito, che la buona amministrazione si faccia coi misteri; noi crediamo che non si faccia che colla luce.

Ho creduto mio debito di compilare un quadro nel quale ho raccolto il numero, il valore nominale, il valore d'emissione, il capitale ottenuto, le annualità di servizio di tutte le obbligazioni di cui si costituisce la nuova società: domando licenza alla Camera d'inserirlo nel rendiconto, perchè mi pare che il leggerlo arrecherebbe un'inutile noia ai miei colleghi. Esporrò solo il risultato finale.

Io ho considerato i carichi accertati per emissioni fatte anteriormente alla fusione da tutte le società che si vuol fondere insieme e trovo che si hanno 1,186,267 titoli che rappresentano un capitale nominale di 598 milioni (lascio da parte le frazioni), che hanno fornito un capitale di 304 milioni, e che richiedono per essere servite annue lire 20,680,000. Così abbiamo lo stato attuale; per ottenere lo stato futuro ci occorre di cercare quale sia il nuovo capitale che occorre alla società nuova per adempire agli obblighi nuovi.

Notiamo in primo, che tutte queste società si presentano con dei sovracarichi relativi ai loro antichi *fa bisogno*, che prima non s'erano pensati. — Esaminiamoli partitamente.

Comincio dalle Romane, le quali ci dicono che per completare le loro linee attuali ci vogliono altri 46 milioni di lire.

L'onorevole Venturelli, il quale entrava in questa discussione annunciando che ei voleva fare la luce, ci diceva che egli aveva cessato di appartenere a questa società per dissidii personali surti tra lui e gli amministratori.

L'onorevole Venturelli ci si presentava adunque come mosso da un generoso sentimento a prendere la difesa di questa società. Invero questo sentimento è nobilissimo, ma quando si trattano affari, egli è prudenza il guardarsi dal sentimento, che può talvolta spingersi al di là della meta cui si mira.

E questo pur troppo ei mi sembra sia avvenuto di lui, quando riscontro alcuni argomenti ed alcune cifre da lui messi avanti nella sua generosa difesa.

Così quella certa cifra di 57 milioni d'interessi che egli ci narrava di avere trovato nella contabilità generale delle Romane, io ho gran paura che non sia precisissima.

Io non ho e non ebbi mai alcun mezzo di vedere nell'originale contabilità delle Romane; io però ebbi sott'occhio prima nel 1861 gli estratti di questa contabilità che richiesi dall'onorevole ministro, in allora Peruzzi, e ch'egli mi fece ufficialmente trasmettere: poi ebbi sott'occhio la relazione della Commissione amministrativa, di cui fu deposta copia al banco della Presidenza tra i documenti: ed io non mi posso acconciare a credere che, e nei documenti che furono trasmessi a me ed in quelli trasmessi alla Commissione amministrativa le cifre non fossero precisamente constatate.

Or bene, quella certa cifra di 57 milioni io ho paura che sia solo formata sommando i reali 45 milioni e frazioni che costituivano la somma totale dell'ammontare interessi, notate bene, comprendendo ancora oltre a nove milioni per interessi decorrendi nel 1865, con certi 12 milioni di perdita Mirés che appunto nella relazione della Commissione amministrativa sono approssimati a quella cifra di 45 milioni d'interessi. Perchè, se fosse vero che gl'interessi, detratti i prodotti, salissero a 57 milioni, voi vedete bene dove si andrebbe: vi sarebbero poi ancora gl'interessi pagati a Mirés, e così si andrebbe ad una cifra favolosa che, anche per quei pochi anni che corsero dal 1856 al 1865, farebbe spavento a qualunque amministrazione.

Dunque io richiamo le cose allo stato in cui sono. Veramente gl'interessi pagati, scontati i prodotti, non a 57 milioni, ma arrivano a poco meno di 46 milioni.

E di ciò sono certo, perchè ho dinanzi a me gli estratti fatti da me stesso sulla relazione dell'onorevole Sella.

Qui però non posso a meno di fare un'osservazione che sorge naturale al vedere che in conti che si fanno nel principio ancora del 1864 si contempla sulle spese fatte anche una bella somma di nove milioni per interessi che dovevano decorrere poi nel 1865. Da ciò non può a meno di sorgere una duplicazione di carichi non lieve, se sia, e il che spero non sarà, approvata questa legge.

Io qui mi arresto al limitare dell'esame del passato di

questa società, che invero non credo che per ora molto possa giovare alla soluzione del quesito che noi abbiamo da trattare.

Così pure sarebbe bene che noi lasciassimo una volta da parte quella perdita Mirés che ad ogni occasione si evoca per render conto o di una spesa esagerata, o di un fatto inesplicabile. Se cercate la ragione dell'enorme costo a cui si fa salire la strada Bologna-Ancona, vi si porta in conto la perdita Mirés; se domandate perchè le obbligazioni emesse a 250 lire per costruire quella linea noi ce le carichiamo ad una ragione di tanto minore, e così con peso accresciuto, ci si risponde: questo è effetto della perdita Mirés. Mirés si era obbligato a garantire l'emissione a 250, e veramente a questa ragione furono pagate le prime 268,000 obbligazioni emesse; ma siccome poi si dovette subire la perdita Mirés, egli è chiaro (ci dicono) che tanto fa a conto finale questa perdita, come se le obbligazioni si fossero collocate a prezzo minore.

E così questa benedetta perdita finisce per diventare un prezioso guadagno, o meglio un singolare congegno di contabilità.

Ma torniamo a cercar conto di questo maggior suo bisogno di 46 milioni messo avanti dalla società delle Romane.

Io ho domandato al ministro che ci facesse conoscere i documenti che avevano potuto servire a lui di prova che veramente fossero richiesti questi 46 milioni di lire.

Il ministro rispose depositando il 17 marzo prossimo passato il documento che è distinto colla lettera T, e del quale io darò alla Camera un riassunto.

Notiamo, in prima, che questa carta non parla più di un fabbisogno di 46 milioni, ma bensì di un residuo da pagarsi ancora al 31 dicembre 1864 di 60,900,000 lire.

È singolare che al tempo in cui sedeva la Commissione amministrativa non erano che 46 milioni, ed ora sono 60 milioni e 900,000 lire. Può darsi che la differenza provenga da un diverso maneggio delle cifre; mi rincresce però di trovarla qui così grande.

I 60 milioni e 900,000 lire si ripartiscono :

3,000,000 sulla linea Roma-Civitavecchia ;
3,500,000 lire raccordamento in Roma ;
22,000,000 ancora da spendere, o almeno da pagare, sulla linea Roma-Ancona ;
3,500,000 sulla linea Ancona-Bologna ;
900,000 sulla Bolognese ;
3,500,000 sulla linea di Frascati ;
13,000,000 sulla linea Napoli-Ceprano ;
500,000 sulla linea Cancello-Sanseverino ;
11,000,000 infine per la linea Civitavecchia-Orbetello.

Lasciando stare quest'ultima cifra che riguarda una strada *in fieri*, per le altre io mi sarei veramente aspettato di vederle corredate di documenti e di prove: ma non posso chiamar tali l'elenco che mi si diede; chiunque è capace di mettere insieme tante somme

che in totale ammontino a 60,900,000 lire, ma non è così che si fanno gli affari.

Egli è vero che avendo io domandato al signor ministro dei lavori pubblici che ci volesse dare il conto del prestito ultimo fatto dalle Romane col deposito di quelle certe 170,000 obbligazioni la cui esistenza avevamo per la prima volta conosciuta dalla relazione della Commissione, egli mi diede in risposta una carta, nella quale era tradotta in francese la domanda che io aveva fatta in italiano. Non era questo che mi occorreva. (*Parità*)

Quando poi ne feci parola direttamente al signor Jacini in questa Camera ed a quel banco (non credo commettere una indiscrezione), egli mi disse che questo conto riguardava gli affari interni della società, e che noi non dovevamo entrarci.

Nè io lo desidero.

Ma allora la società faccia essa i suoi affari: se viene e ci domanda il denaro dei contribuenti per ristabilire i suoi affari, io non so come noi possiamo risponderci poichè non conosciamo lo stato vero di quei suoi affari.

Io domando a voi tutti, se si trattasse degli affari vostri, del più prossimo vostro congiunto, se procedeste in altro modo, e domando io se si può venire a domandare allo Stato dei sacrifici che si fanno coi danari dei contribuenti (e quando si tratta dei danari dei contribuenti non si può mettere della generosità, la generosità si pratica coi danari della nostra saccoccia non quando mettiamo fuori il danaro, degli altri). Io domando se quando si tratta d'impiegare in questo modo il denaro del contribuente noi non abbiamo diritto di vederci chiaro, e se altrimenti noi abbiamo stretto dovere di non impegnarci nell'ignoto.

Io sono stato relatore della Commissione che nel 1861 fece la prima convenzione con questa società.

Io l'ho detto già, non amore nè odio mi muovono; se qualche sentimento dovesse muovermi sarebbe piuttosto sentimento di benevolenza verso questa società.

Io ho concorso ai primi convegni che legarono questa società collo Stato, io ho creduto allora di fare opera buona venendo innanzi a voi ad appoggiare i sacrifici che allora occorrevano per metterla sulla via buona.

Io conosco anche alcune persone, specialmente nella parte tecnica, che appartengono a quella società, ed ho fra queste degli amici cari, ma, come dico, questa non è questione di sentimento, è questione d'affari.

Nel 1861, adunque, la condizione di questa società era abbastanza difficile.

L'onorevole Venturelli ve l'ha voluto ripetere; egli forse ha attinto queste notizie nella mia stessa relazione. (*Venturelli fa segni affermativi*)

L'onorevole conte di Cavour col quale io aveva dovuto trattare di questa questione, aveva conchiuso l'esame dei vari particolari che ne riassumevano la sostanza con questa idea. Insomma importa che non avvenga una rovina.

TORNATA DEL 3 APRILE

Io ho creduto di dover riferire alla Commissione ed alla Camera queste parole stesse: ma pur facendolo, ed a mio nome ed a quello della Commissione, ho creduto mio debito di fare le più chiare riserve sopra il principio che quel detto pareva racchiudere.

Ecco le parole con cui questa riserva era posta nella mia relazione del 1861.

« Queste considerazioni però non avrebbero bastato ad indurre la vostra Commissione nell'avviso col quale a voi si presenta se non avesse potuto farsi persuasa che a mezzo delle combinazioni espostevi, la società delle Romane riorganizzata con elementi essenzialmente diversi da quelli che la costituirono, ed ai quali sono da attribuirsi le traversie che riuscirono poco meno che a travolgere una delle operazioni combinate con maggior lucro di benefizi che si riconoscono, che questa società pure si trovasse colle nuove combinazioni richiamata a vita nuova e sicura. La vostra Commissione non avrebbe potuto ammettere pur l'ombra del sospetto che il Governo d'Italia potesse con questa convenzione anche indirettamente contribuire ad un'operazione di borsa che per nessuna maniera potesse venire assomigliata a quella con cui venne nei passati tempi condotta la vita fittizia ed affaticata di un'altra società. »

Allora, signori, io ho creduto mio debito di insistere per mandato della Commissione di cui ero relatore, di insistere fermamente presso il ministro onde avere gli appunti dello stato finanziario di quella società. Gli appunti mi furono dati, ed i risultati che io ho scritto in quella relazione furono levati tutti da quegli appunti ufficialmente dati. Quindi, signori, io non posso ammettere quel modo stracchiato con cui si vorrebbe fare che i 212 milioni del 1861 arrivino ai 288 milioni del 1865.

Mi si dice: ma per le opere che occorre sulle linee da Napoli a Capua ed a San Severino voi avevate calcolato 16 milioni. Or bene vi siete ingannati. Questi 16 milioni non bastarono. E per questo stesso oggetto trovo nei conti della Commissione amministrativa 27 milioni, in altri conti 29 ed in altri 32.

Così la linea Civitavecchia-Orbetello nei conti della Commissione amministrativa figura per soli 9 milioni; e nel documento *T* di cui vi ho parlato lo troviamo segnato per 11 milioni. Così la traversa in Roma è portata per 7 milioni nei conti della Commissione amministrativa, per 3,500 mila nel documento *T*.

Dove sia la verità, e quale sia la cagione di tutta questa varietà di cifre chi lo può sapere?

Ma torniamo a queste maggiori spese. Furono previsti 16 milioni e se ne volle il doppio, ci si dice.

Ed io rispondo che non ammetto questo sistema di possibili inganni. Io so bene che prima di scrivere i 16 milioni nella relazione del 1861, prima di ammetterli per base di quelle trattative, e Governo e Società avevano consultato i loro ingegneri. Io ho avuto sott'occhio la relazione precisa di un uomo serio, dell'onorevole ispettore Grandis, stato sul luogo appositamente

per ciò, dalla quale risulta benissimo, che coi 16 milioni si potevano fare le opere e le nuove riparazioni.

L'onorevole Venturelli ci ha narrato che si fa a Napoli una stazione monumentale. La stazione di Napoli è stata valutata sei milioni; qualora se ne spenda di più, fa male la compagnia a spenderli. Io non credo che né Napoli, né i Napoletani vogliano pretendere delle cose straordinarie. Se quando si fanno strade ferrate, si vogliono fare dei monumenti nelle stazioni, si fa male doppiamente, perchè si spreca il danaro, e si ritarda l'opera utile, che non è la stazione, ma la strada ferrata.

Quando si fanno strade ferrate, si deve spendere il danaro nelle linee e non nelle stazioni. Dunque io non ammetto che si spendano dieci milioni nella stazione di Napoli: non si devono e non si possono spendere, e so pure di certo che al punto in cui sono quei lavori, non si è potuto spendere quella somma.

Del resto io so alcuni fatti che mi mettono e mi conservano il dubbio su quest'ampliamento di spese. Io ho nelle mani l'incartamento relativo al ponte sul Volturno evocato non felicemente dall'onorevole Venturelli, che richiamò così alla mia memoria quel fatto che io aveva dimenticato oramai.

L'onorevole Depretis, ministro nel 1862, ci presentava un progetto di legge per approvare una convenzione ch'egli aveva fatta colla società delle romane, perchè si facesse un ponte provvisorio sul Volturno. Chiusa la Sessione della Camera, caduto il Ministero, quel progetto veniva presentato dal nuovo ministro dei lavori pubblici. Io ebbi l'onore di far parte della Commissione eletta per l'esame di questo progetto dai nostri uffizi, e di esserne nominato relatore. Allora siccome vidi che si trattava di un ponte provvisorio in legno che doveva costare lire 80,000, ho creduto bene di dire al ministro: ora non si tratta più di approvare un contratto futuro, ma la spesa è fatta; dunque vediamole queste spese.

Il ministro trovò molto giusto questo mio riflesso e mi disse avrebbe richiamata la liquidazione definitiva. Se non che la spesa valutata in lire 80,000 non era ancor saldata, e già superava le lire 500,000.

Signori, quel che narro io lo seppi dal ministro stesso, e non è possibile dubitarne.

L'onorevole generale Menabrea, allora ministro, sgoementato anch'egli di questa differenza di cifra, mi pregò di sospendere. Io ho creduto di dover aderire, quantunque mi paresse che si dovesse sospendere soltanto finchè si fosse schiarita la questione.

Trovo ora che il ponte del Volturno diventa una delle ragioni di questo ingrandimento di spesa.

Io non capisco che un ponte in legno provvisorio, di 180 metri di ampiezza, costruito se si vuole anche in due mesi, possa costare lire 500,000. Se in questo modo si conducono le spese capisco che da 16 milioni si vada ai 32. Ma io non credo che noi vogliamo stabilire un sistema che ci debba condurre a questo stato di cose.

Lasciamo le romane, e veniamo alle livornesi ch'esse pure chiedono per necessario fabbisogno al compimento

delle loro linee 16 milioni. Io ho domandato anche al ministro dei lavori pubblici che mi volesse dare i documenti, i quali provassero come si costituiscono questi sedici milioni. Non c'è stato modo di aver nulla. Abbiamo una relazione che sembra fatta *ad hoc*, perchè porta la data della fine di gennaio 1865, ed è così posteriore di circa 15 giorni alla mia domanda; ma vi si dice che cosa? Vi si dice vagamente, genericamente che si può andare a 16 milioni. Si può andare dove si vuole, ma io ricordo che prima, nella relazione amministrativa, erano solo 10 milioni che si domandava, poi erano 15, ed ora diventano 16.

Notate poi un'altra specialità, che è certo un motivo per cui questi 16 milioni dovrebbero essere diminuiti, ed è questa. Nei conti fatti per valutare i carichi dello Stato la Commissione considerò l'emissione di tutte le obbligazioni, ed ha fatto bene, anche dell'Aretina. Ora, finchè dura la costruzione dell'Aretina, e durerà due o tre anni, il servizio delle obbligazioni è portato nel conto costruzione. Dunque vuol dire che i 4 o 5 milioni che occorrono per servire quelle obbligazioni forse sono quelli che ripetuti due o tre volte fanno questi 16 milioni. Ma io vi noto che se voi approvate questa convenzione i benefizi che fate a questa società si applicheranno anche all'Aretina da Firenze a Montevarchi, a cui darete un sussidio di lire 13,250 per chilometro; e così da un lato si contempla fra i carichi una spesa, e dall'altro si dà il corrispettivo di questa spesa nelle garanzie. Almeno pel tronco da Firenze a Montevarchi fin d'ora è certissima questa duplicazione.

Sono dunque stati previsti 33 milioni e ne sono spesi 26. Ma anche riguardo al previsto come si vuol fare a spendere tre milioni e mezzo per l'espropriazione che occorre a 232 chilometri di una strada ferrata ad un solo binario nelle Maremme?

Come si è fatto a spendere per quell'amministrazione lire 1,300,000; e com'è che si conta di spenderne altre 100,000 lire, se questa legge si approva? Ed infine come si fa a passare da 33 milioni a 37?

Così per la Centrale-toscana nessun documento.

Ad ogni modo per fare i miei conti io accetto anche queste cifre, accetto di venir a discutere sul terreno preciso della Commissione.

Aggiungo dunque al capitale che sarebbe necessario questi 74,416,000 lire che occorrerebbero.

Veniamo alle Maremmane per finir la quale si chiede pure un'aggiunta di lire 6,816,000, oltre i 30,400,000 lire procurate colle obbligazioni di cui vi ho parlato.

Anche per questa nuova spesa io ho chiesto le prove, e sapete che n'ebbi?

Questo foglietto (*Mostra un foglietto di carta*) in cui stanno scritte sei cifre. Permettete che io ve lo legga, così possa il rendiconto ufficiale tener ricordo di codesta maniera di documentare le spese per cui si richiedono nelle durissime condizioni attuali ogni di sacrifici nuovi dal contribuente.

Ecco adunque l'allegato A.

Strade ferrate Maremmane.

	SPESA	
	Presunte	Fatte al 31 die. 1864
Per lavori . . . L.	27,400,000	23,434,531
Espropriazioni . . . »	3,500,000	1,267,625
Aumento »	2,100,000	1,300,000
L.	33,000,000	26,002,156

Continuo colle cifre della Commissione.

Io trovo che per la ligure, detratto il sussidio, occorrerebbero lire 110,600,000, per acquisto della Voltri 3 milioni e mezzo. Per le tre linee eventuali 107,500,000 lire. La prima e l'ultima cifra la prendo dalla stessa relazione della Commissione a pagina 50. Vi aggiungo il prezzo delle ferrovie di Voltri che non apparisce ben chiaro se sia già compreso nella somma delle due cifre predette. Se anche lo fosse, questa piccola somma non altera guari il risultato.

Sono adunque altre lire 221,600,000 che aggiunte alle lire 74,400,000 (lascio le frazioni inferiori al centinaio di migliaio) fanno salire a 296 milioni la somma richiesta a compiere i vecchi ed i nuovi obblighi della società fusa.

Questo nuovo capitale sarà necessariamente da emettersi in obbligazioni, poichè altrimenti nol comporterebbe il congegno finanziario della nuova società. Suppongo siano obbligazioni pari alle romane, dirò pari pel frutto e pel'ammortamento; suppongo siano per essere emesse a 200 lire, nè credo di essere troppo stretto ne' miei conti, e trovo che bisognerà aggiungere ai titoli già emessi altri n. 1,480,000 titoli rappresentanti un capitale nominale di 740 milioni di lire, e che richiederanno per servizio loro annue lire 23,872,400.

E così in totale, come dal quadro che annetto (1), noi riusciamo ad avere n. 2,666,267 rappresentanti un capitale nominale di oltre un miliardo trecento trent'otto milioni di lire, che avranno fornito un capitale reale di poco meno di 600 milioni di lire, e che richiederanno pel servizio loro circa quarantaquattro milioni e mezzo annualmente.

Or quale è la base su cui posa questo enorme edificio fiduciario? Quale è il capitale i cui portatori saranno chiamati ad amministrare tanta mole d'interessi?

Eccolo :

1° Capitale effettivamente versato da 170 mila azioni delle strade ferrate romane L.	68,000,000
2° Capitale effettivamente versato dalle azioni livornesi »	23,600,000
3° Capitale effettivamente versato delle azioni della centrale Toscana . . . »	8,400,000
Insieme . . . L.	110,000,000

Se poi veramente noi vogliamo trovare il vero capitale azioni, che può dirsi in qualche modo guarentire

(1) Vedi quadro in fine della seduta.

il buon andamento dell'amministrazione per l'interesse che si ha di non metterlo in pericolo, si dovrebbe ancora da quella somma levar via le azioni lorenese che vere azioni non sono, poichè il loro frutto ed il loro ammortamento è specialmente garantito, e qualunque cosa avvenga pensarono bene i portatori delle medesime a metterle fuori d'ogni rischio.

Fatta questa deduzione il capitale reale si riduce a lire 76,400,000.

Ecco adunque il capitale che è chiamato a garantire ed amministrare quell'enorme edificio fiduciario che rappresenta un valore di un miliardo trecento trentotto milioni; un capitale che tutto insieme non arriva pur vicino a comporre tal somma che basti a pagare due annate del servizio delle obbligazioni.

Eh! signori, questa è grave materia quella che tocca al credito, al congegno delle obbligazioni. Il mondo industriale ha abusato di questo utilissimo congegno, che era prodotto naturale della prudenza istintiva del capitale, e che ha reso e potrebbe rendere ancora grandissimi servizi. Ma ad un patto assoluto, imprescindibile, che la sicurezza di questi titoli sia al disopra non solo di ogni pericolo, ma ancora al disopra d'ogni dubbio, di ogni timore.

Le obbligazioni rappresentano quel capitale che non ha iniziativa, che all'alea di grossi guadagni preferisce il poco e certo; ed a queste ebbero ricorso opportuno i capitali iniziatori quando prima le emisero assicurandone il servizio sui capitali in azione emettendo obbligazioni prima per una sola parte, un terzo, una metà del capitale in azioni, poi pel valore stesso pari a quel capitale, poi al doppio, poi anche al di là.

Ma qui è l'errore, qui il pericolo, qui l'elemento distruttore d'ogni beneficio. Perocchè le obbligazioni che prima eran cercate dal capitale prudente che si contentava di poco frutto e della molta sicurezza; ora quei capitali sono schivati e non trovano più per collocarsi che i capitali che cercano l'alea, e che vogliono pagato il manco di sicurezza col frutto maggiore.

Tutti i Governi si occupano ora seriamente di questa grave questione; ed anche nella Spagna ove forse prevalgono influenze non prudentissime, pur nella recente proposta fatta dal Ministero non si pensa a permettere che le obbligazioni oltrepassino col loro capitale nominale il doppio del capitale effettivamente versato in azioni.

Anche a mio avviso questo è l'estremo limite, e non posso essere lieto di vedere che nella convenzione delle meridionali si voglia con un giro di parole cambiare la primitiva costituzione della società.

La primitiva costituzione la obbligava a non emettere più obbligazioni che tanto che corrispondesse al doppio del suo capitale in azioni.

Ora si vuol cominciare a considerare come capitale in azione il sussidio, ma il sussidio non è capitale in azioni, a meno che facciate emettere tante azioni pagate egualmente...

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Ha ragione, e tanto è vero che è già stato ritirato.

VALERIO. Io sono molto lieto di ciò, perchè quale è la ragione per cui quella potente società delle Lombardo-Venete e dell'Italia centrale stava in fiore, e i suoi titoli si negoziavano ad un saggio di tanto superiore a quelli delle altre società?

Se voi contegiate quello che rendono d'interesse e quel che costano d'ammortamento, voi vedete che il danaro è impiegato a quella speculazione a una ragione molto minore, e perchè? perchè maggiore si è la sicurezza.

Quanto più lasciate che si diminuisca la sicurezza, tanto più bisogna crescere il valore. (*Voci:* Ha ragione!)

Io ho letto un conto fatto da un egregio economista che ha trattato recentemente la questione, lo stesso Laveleye di cui aveva l'onore di parlarvi nella seduta di sabato; ebbene secondo gli assennati suoi calcoli ho trovato che conteggiandole al 10 per cento le obbligazioni comuni da lire 500 con lire 15 di rendita ammortizzabili a 90 anni (le quali alla ragione normale de' capitali di sicuro impiego dovrebbero collocarsi a lire 318), non valgono più che lire 161! È enorme la diminuzione che succede nel valore delle obbligazioni quando appena manca la sicurezza dell'esazione del capitale.

Quindi io vi domando: è egli prudente, è egli conveniente il lasciare costituire un gruppo di capitali fiduciari così enorme attorno ad un gruppo così piccolo di capitali realmente versati in azioni? Tutto il capitale insieme non basta a pagare due annate di servizio delle obbligazioni!

Ma dipiù bisogna notare che qui vi restano due interessi: se l'interesse delle azioni è predominante, siccome sono gli azionisti che amministrano o per se stessi, o per mezzo dei loro eletti, allora le cose sono condotte dalla società nell'interesse sociale; ma se l'interesse delle azioni diventa così piccolo che un gruppo di tre o quattro persone possa riassumere nelle sue mani la pericolosa maggioranza dell'assemblea degli azionisti, è quindi farsi padrone del maneggio di un capitale così sproporzionato ai rischi ch'egli corse, voi ben vedete che create una condizione di cose che è impossibile che sia bene amministrata. Io non voglio far torto ad alcuna delle onorevoli persone che appartengono a questa società, io dico che vi è l'impossibilità matematica che ciò possa riuscire a bene.

Quando voi vedete che in un affare di un miliardo e mezzo circa, quelli che amministrano non hanno che un interesse di 76 milioni, non è possibile che le cose vadano bene, questo sarebbe contrario alla natura umana.

Ma io vado più in là. Non basta questo capitale così ridotto, notate bene che io suppongo che il capitale delle romane esista garantito completamente, ma vi è ancora un altro fatto di cui bisogna tener conto, ed è della creazione delle azioni di favore che si fa con questa nuova costituzione di società.

Noi abbiamo in questa costituzione la creazione di 223 mila azioni, in cui si fondono le azioni realmente

esistenti e colle quali si viene insieme a dar corpo ad una vera creazione di azioni di favore o di godimento.

Tali sono le 10,440 che si danno a' fondatori delle Livornesi; tali le 12,700 che si consegnano ai fondatori delle obbligazioni Maremmane; tali pure le 34,000 che si danno alle azioni Romane per quella parte che queste azioni rappresentano un capitale di 17 milioni che realmente non fu versato. E tali forse son pure quelle 10,060 che si tengono a disposizione *per la finale sistemazione della società.* (Vedi *Convenzione pella fusione a pagina 147 della relazione della Commissione.*)

Ora circa queste azioni di favore o di godimento io non potrei certo recare ai ministri a cui parlo, autorità migliore e più accetta di quella del loro collega, del ministro di agricoltura e commercio, il quale appunto il 24 marzo scorso, su questa gravissima questione della costituzione delle società industriali, faceva pubblicare nella Gazzetta ufficiale del regno un'ampia e dotta relazione da lui fatta a S. M. il 12 febbraio scorso, per rendere ragione del decreto che in quello stesso giorno veniva sancito colla firma reale.

Ebbene, in quella relazione l'egregio signor ministro del commercio afferma che fra le cose più esiziali al credito delle società, alla riuscita loro, sia questo *accordare azioni di favore, questo attribuire a ricompensa di non reali servizi, azioni liberate in tutto od in parte.*

E ricercando che far si debba per impedire lo sperpero del capitale nazionale, per rialzare il credito delle associazioni, soggiunge:

« Fra tutte le disposizioni *la più essenziale, ed anche la più facile a farsi eseguire, è quella relativa alla proibizione di assegnarsi in anticipazione il premio a scoperto del capitale.* »

E conchiude la grave materia colla disposizione scritta nel secondo paragrafo dell'articolo secondo del citato recentissimo decreto reale del 12 febbraio or ora trascorso in cui sta il formale divieto dell'emissione di *cotali azioni od obbligazioni di favore.*

Coteste ingiunzioni sancite da reale decreto, egli, l'onorevole ministro che ancor crede alla potenza dei commissari, con apposito regolamento sulla vigilanza che il Governo esercita sulle società, impone ai suoi commissari di fare eseguire.

Io vorrei sapere invero come si troveranno d'accordo i ministri delle finanze e dei lavori pubblici che ora davanti a noi sostengono questa convenzione, col ministro d'agricoltura, industria e commercio, che or son due mesi non passati ancora n'ha proscritta la base come contraria ad ogni buona norma, come esiziale, e n'ha proposto il divieto formale alla firma del Re.

Ed invero, sebbene io sia poco inchinevole ad accettare ingerenza governativa nelle cose industriali, in ciò pur concordo col ministro Torelli, che sia non solo diritto, ma dovere essenziale del Governo il fissare per legge e fare osservare rigorosamente quelle norme che son richieste a commisurare il capitale realmente ver-

sato cogli obblighi e coi diritti che per legge si accordano, s'impongono alle società anonime, e che guarentiscono il credito che si fonda sopra coteste istituzioni.

Voi trovate nella libera Inghilterra una disposizione eccellente la quale avrebbe potuto risparmiarci dei grandi dolori se fosse stata, com'io vorrei, presso di noi applicata, e che altri potrà risparmiarcene se, come io desidero, l'adotteremo.

Un *bill*, che non data se non da due anni, stabilisce che i promotori di qualunque affare sono responsabili in proprio dei termini del loro programma. Non basta che il programma sia andato dattorno, accettato e firmato; bisogna che le cose dette nel programma siano vere: di questa verità rispondano i promotori.

Nella liberalissima America del Nord voi trovate fissata in modo irrevocabile e certo la quantità di danaro effettivo, o d'oro in verghe, o di valore pubblico al corso loro reale, che le libere banche devono avere in deposito in proporzione dei titoli di credito che emettono.

Queste sono disposizioni che giovano alla potenza delle associazioni, imperocchè, ad esempio, in Inghilterra quando vedete un nome onorato a capo di una intrapresa, non potete temere ch'ei si faccia coperta ad operazioni di cattiva lega; inoltre potete valutarne la responsabilità; sapete che se anche le cose dette o scritte in suo nome non son vere, dacchè uno ha permesso che il suo nome fosse adoperato, egli ne dovrà rispondere.

Domanderei cinque minuti di riposo, e verrò all'ultima questione che mi rimane a trattare.

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

L'ultima questione, o signori, che riguarda le Romane, è di molto grave.

Si è detto e si è ripetuto: volete lasciare rovinare questa grande società? Quali ne saranno le conseguenze?

Tuttavolta che si parla di fatti consimili, egli è evidente che nessuna prudenza può essere eccessiva.

L'idea di rovina, l'idea di sfascio di tanti interessi è troppo grave perchè si possa trattare leggermente, nè io lo potrei, nè certo c'è in me desiderio alcuno che possa venire alcun fatto per cui questa società possa andare a male.

Io crèdo però che noi dobbiamo guardare in faccia anche questo stato di cose, anche questa possibilità.

Ci si dice: supponiamo che lo Stato non venga in soccorso delle strade ferrate romane, ed allora in primo luogo voi vi private del congegno che avete nel territorio pontificio; poi non si potrebbe più fare la linea Civitavecchia al Chiarone, ed allora la maremmana resterebbe come una linea perduta, senza sbocco; poi bisognerebbe protrarre le comunicazioni con Napoli; poi finalmente ciò produrrebbe un disastroso effetto sul credito pubblico.

Quanto ai primi di questi quattro effetti che ho notato, io dico che parmi si esageri molto quando si dice che non si potranno più fare i lavori. I lavori sono fatti,

non credo che il ministro dei lavori pubblici mi potrà contraddire quando io affermo che i lavori della linea Roma-Ancona sono quasi compiuti sul territorio pontificio. Ci manca ancora l'armamento per alcuni tratti di linea, ma è più poca cosa: il ponte sul Tevere a Colle Rosetta non è ancora finito, ma è bene progredito; ed insomma, quanto alla strada sul territorio pontificio ci manca più poco.

Poi io chiedo: supponiamo un momento che il Governo pontificio volesse veramente arrestare questa strada ferrata, credete voi che ciò gli riesca più difficile quando si trovi davanti ai portatori delle obbligazioni delle Romane, i quali sono per la maggior parte francesi, o quando si trovi davanti al Governo italiano? Se il Governo pontificio non l'arresta, egli è perchè non può arrestarla. Al giorno d'oggi nessuna potenza umana, nemmeno il Governo pontificio, può più resistere a questo genere di progresso.

Dunque per parte mia io non do grande importanza a questo fatto.

Non si farebbe la linea da Civitavecchia al Chiarone; ma non è forse vero che essa pur si faceva prima che le Romane per riaverla si valessero della prelazione a cui hanno diritto? E poi, credete voi veramente ad un esercizio produttivo della Maremmana?

Signori, tanto la linea maremmana quanto la grossetana io non le considero altro se non un congegno utile pel risanamento e per la coltivazione della maremma toscana. Finchè la maremma non sia risanata e coltivata nè la linea grossetana, nè la maremmana saranno mai linee di comunicazioni importanti. Non lo saranno, perchè non si potranno esercitare nè bene, nè male in certe stagioni; non lo saranno, perchè la gente non vorrà passarci; non lo saranno, perchè non sono necessarie, giacchè arrivati a Livorno sia per la ligure, sia per altra linea, rimontando ad Empoli per la Senese, od a Firenze per l'Aretina, si va allo stesso destino senza pericolo.

Io dunque non credo che vi sarebbe ragione di aprire degli sbocchi alla Maremmana, dall'altra parte colla speranza che questa linea possa compensare i sacrifici.

Io lo ripeto, considero tanto la Maremmana quanto la Grossetana come due buoni congegni per risanare le Maremme, e nulla più finchè questo obbietto, pure importantissimo, sia raggiunto.

Viene l'altro argomento del protraitamento delle comunicazioni delle linee toscane per l'Umbria con Napoli.

Ma io vi noto. O si apre, come certo si aprirà, appena cessate le artificiali sospensioni attuali, fra brevissimo termine la linea da Fuligno a Roma, ed allora l'Aretina per Fuligno, la Senese per Orte e Roma comunicheranno con Napoli.

O volete una comunicazione indipendente per Napoli, ed allora voi dovete ad ogni modo costruire la linea Terni-Rieti-Avezzano-Ceprano.

E rispetto a questa linea permettete che io vi narri un piccolo aneddoto, che forse esprime troppo bene

come si stimasse la famosa Convenzione del 15 settembre dal principale fra quegli agenti che v'ebbero mano. Il generale Menabrea quando scriveva la sua relazione che accompagnava questo progetto in giugno 1864, notava che questa linea Terni-Rieti-Avezzano-Ceprano era specialmente da adottare come quella che avrebbe riuscito a mettere in comunicazione Napoli colle strade ferrate dell'Umbria e della Toscana per la via più breve e più diretta, percorrendo il cuore delle provincie interne, *senza uscire dai confini attuali del Regno*.

Dopo le discussioni sollevate dalla famosa Convenzione, quell'ingenua allusione ai confini attuali del regno parlando di una linea, che a termini del progetto stesso richiedeva oltre sei anni per essere aperta, quell'ingenua confessione, dico, potendo parere troppo chiara, nelle ultime convenzioni fatte in ottobre dal nuovo Ministero venne prudentemente cancellata.

Ad ogni modo, io dico, io accetto la linea Terni-Rieti-Avezzano-Ceprano. Solo, invece di darla alla nuova grande società, io la concederei volentieri alla Centrale toscana, facendola anche diramare da Orte; e sono ben certo che la Centrale toscana la costruirebbe, e bene, per una diecina di milioni di meno di quello che voi la portate in conto alla nuova società.

Viene l'ultima e più poderosa delle ragioni, e su cui con maggiore insistenza concordano e ministri e Commissione e difensori del progetto. Questa combinazione, essi dicono, ci fornisce di un buon congegno di credito per trovare i capitali necessari alle nuove linee che il Governo non potrebbe trovare a condizioni migliori, nè procacciarsi le piccole società Toscane. E se noi lasciamo cadere le Romane, la rovina di tutto questo edificio finanziario sarà un disastro pel credito pubblico. E qui non c'è altra via; scegliete: o la rovina di queste società ed il finimondo, o l'approvazione di questa stupenda combinazione.

Ma neppure in questo nostro terribile dilemma non c'è verità.

Se il Governo crede veramente che senza le Romane tutto sia per rovinare, se pensa che questa combinazione ad ogni modo debba essere sostenuta anche con grave sacrificio dello Stato, ebbene non ne risulta ancora la necessità della fusione. Vi ha un altro partito, di tanto migliore, quanto è più netto, e chiaro, e senza pericoli.

E questo partito è quello di portarsi chiara e quale è, senz'ambagi, senza misteri, senza sott'intesi la posizione delle Romane, e di proporsi quei sacrifici che occorrono, combinandoli con quelle guarentigie che ci possano assicurare che i sacrifici nostri non saranno miseramente gettati.

Questo è il partito, questa è la via diretta; non quella di mascherare (perdonate la crudeltà della parola) l'aiuto alle Romane colla fusione, per cui si dan via benefizi non chiesti, non necessari ad altre società, che solo a questo prezzo vendono la loro autonomia, si disturba l'economia ferroviaria, considerando e guaren-

tendo, come linee di prim'ordine, delle linee che non lo possono essere in nessun modo; ed infine, aggravando le finanze dello Stato, senza pur riuscire in definitivo a porre le Romane in quella condizione in cui io desidererei molto che fossero.

Io intendo di dire poche cose ancora rispetto alla questione delle Meridionali, e poi avrò finito. La Camera sentirà con piacere questa notizia.

Io sono in principio contrario alla riforma dei contratti. Io ho passata la vita in mezzo alle imprese grandi e piccole, ed ho sempre veduto che quando la stazione appaltante, per parlare tecnicamente, fa una variazione, la paga sempre cara e salata. Quando l'imprenditore di un contratto qualunque vi suscita una difficoltà per ottenere una variazione, egli è perchè vuole trovare nuovi guadagni e riesce sempre a trovarli. Questo è un fatto vero.

Poi l'idea che si contiene nella parola *rimaneggiamento* dei contratti, pare a me che distrugga l'idea della *stabilità* governativa. Io sento nel fondo dell'animo mio che quando il Parlamento ha sancito una legge, ha fatto un contratto, questo deve essere un affare finito: il Parlamento non ci deve entrare più: chi ha da vederci nell'esecuzione di questo contratto è l'amministrazione da un lato ed i magistrati dall'altro, se occorrono discussioni; ma il Parlamento non è più a suo posto, quando esamina i contratti nella loro esecuzione.

Che cosa facciamo noi in questo rimaneggiamento del contratto colle Meridionali? Noi cominciamo per variare la garanzia, poi cancelliamo le multe, e finalmente mutiamo le linee concesse.

Variare la garanzia. Il motivo di questa variazione di garanzia viene dal concetto della scala mobile, scala mobile che fu molto ben tratteggiata dall'onorevole Soldi, al quale anche l'onorevole ministro dei lavori pubblici si compiacque di tener dietro in questa via. Scala mobile che ha quattro periodi: il primo periodo in cui è immobile; il secondo periodo in cui è mobile a favore del Governo; il terzo periodo in cui è mobile a favore della società, e il quarto periodo in cui veramente la società non ha più interesse d'entrare, ma per il quale il Governo le aggiunge lire 2000 al chilometro per un certo numero di anni.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici il quale ha voluto dare una dimostrazione abbastanza sviluppata delle ragioni per cui da lire 1000 al chilometro si era ridotta una certa indennità a lire 500 al chilometro, non ci ha detto nulla del perchè la prima garanzia che si estendeva fino a lire 34,000, fu poi dalla Commissione ridotta a lire 31,000. Ma non importa poi saperne i motivi; è molto meglio che sia di lire 31,000 piuttosto che di lire 34,000. Io però non capisco perchè abbia da essere di lire 31,000, quando prima bastava di lire 29,000.

Ad ogni modo io vorrei osservare all'onorevole ministro, che quando tanto egli quanto l'onorevole Nisco, e, se non faccio errore, anche l'onorevole Venturelli,

vollero imputare all'onorevole Bonghi di aver commesso un errore quando egli portava fra i carichi che lo Stato si addossa a favore delle meridionali la concessione della Bologna-Ancona, adducendo che quello che si porta da una mano, distendendosi sulle altre linee della rete concessa, ritorna indietro al Governo colla diminuzione della garanzia effettivamente pagata, obiettarono cosa non precisamente vera. Imperocchè appunto il vantaggio che voi portate alle meridionali colla Bologna-Ancona la aiuta a passare quel secondo periodo in cui c'è qualche vantaggio pel Governo, l'aiuta a passarlo più presto; ed è molto probabile e secondo me sicuro che nei quattro anni del periodo immobile l'esercizio sarà già arrivato al grado del terzo periodo e così il periodo solo, in cui si ha qualche vantaggio pel Governo, sarà scomparso. Il vantaggio non sarà rimasto se non che nelle considerazioni della Commissione e del Ministero.

Dire che quella lunga linea delle strade ferrate meridionali produrrà a gran pena sei o sette mila lire e voler appoggiare questo calcolo su ciò che accade oggi, non sussiste assolutamente. Ma oggi, o signori, fino ad un certo punto si può ben dire che nella opinione di quelle popolazioni queste strade non esistono ancora!

Io sono sicuro che c'è molta gente che non osa ancora andarci sopra, e che, avendo sentito a narrare che un vagone pieno di ministri è stato rovesciato, dirà: che cosa accadrà a noi se ci andiamo?

Bisogna aspettare che queste linee sieno consolidate di fatto e consolidate anche nell'opinione pubblica; ma prima di fatto: perchè finchè le popolazioni non sappiano che sono sicure, non ci anderanno. Ma dire che una linea simile non possa in quattro anni di esercizio oltrepassare le 11 mila lire, lo confesso francamente, questa proposizione non ha per me fondamento.

La questione delle multe.

L'onorevole Depretis ha detto molto bene che questa questione non avrebbe mai dovuto portarsi davanti al Parlamento. Questa non è una questione parlamentare, è una questione da tribunali.

L'amministrazione fa la sua domanda, la società fa la sua risposta; se non concordano ci sono i tribunali per decidere; ed io non capisco che una questione di natura simile sia posta innanzi al Parlamento.

Ma si dice: vi sono degli inconvenienti. Io voglio ammettere che tutte le ragioni esposte dal relatore siano vere, voglio anche ammettere che quel documento a cui alludeva l'onorevole Jacini, cioè quel memoriale redatto dall'onorevole nostro collega Vegezzi fosse fondato nel vero; ma badate che l'onorevole Vegezzi in questo caso è avvocato della società, il signor Vegezzi è persona onorevolissima per carattere, di una integrità al disopra non solo di ogni attacco, ma eziandio al di là anche d'ogni ombra di dubbio foss'anche dei malevoli; è persona intelligentissima, molto distinta, onore del foro, che sa conoscere tutti i modi con cui

le ragioni, di cui egli accetta la clientela, debbano essere difese.

Se dunque la società vi manda un lavoro del suo consulente per dimostrare quei suoi diritti, volete che ci riportiamo ad esso? Ma non sono cose da Parlamento.

Del resto riportiamoci un momento alla discussione che aveva luogo dinanzi a voi nel 1862, quando si parlò di queste multe; allora tutte queste ragioni, tutti questi pericoli si conoscevano e furono bilanciati.

La società, il concessionario domandava appunto che nelle condizioni si scrivessero certe parole per cui egli non potesse essere responsabile se non che di certi fatti.

L'onorevole Depretis, ministro allora dei lavori pubblici, respinse questa condizione, e mi ricordo di avergli dato il mio appoggio, e domando alla Camera il permesso di ricordare le mie parole:

« Io appoggio, diceva allora, quanto so e posso la proposta della Società nazionale, ma debbo dirlo francamente, non potrei appoggiarla se persistesse nella domanda di esonerarsi di una *garanzia netta, chiara, completa, assoluta* rispetto ai contratti che sono in corso. »

E dietro queste ed altre considerazioni io proponeva un'aggiunta all'articolo 10 per cui « trasmettendo il Governo al concessionario i proprii diritti e ponendolo nel suo luogo per tutti gli effetti » meglio ancora precisava la responsabilità perfetta assunta e scartava ogni mezzo per esonerarsene. Questa clausola accettata dall'onorevole Depretis, allora ministro, veniva adottata nella legge, e chiudeva quella intricata e sottile disquisizione.

Voi ci dite che ci sono casi speciali, non previsti, non prevedibili di forza maggiore, di fatto del principe, e che so io, che esonerano dalla multa comminata. E sia pure; io non voglio dare giudizio nè contro nè in favore della Società delle Meridionali. Io vi dico se queste ragioni vi sono, la sede per presentarle non è il Parlamento, la sede per discuterle e giudicarle è il tribunale. Ed appunto molto opportunamente voleva l'onorevole allora ministro Depretis che fosse scartata assolutamente la facile via degli arbitramenti, e che si mantenesse l'unica che offre qualche garanzia pel Governo, quella de' tribunali ordinari.

E pensate anche all'effetto di questo impronto condono di multe. Che valore avranno ancora i contratti che voi stipulerete, che serietà avranno i termini che voi fisserete, se i vostri appaltatori già sapranno che le multe solo si minacciano come que' spauracchi che nei campi s'impagliano a spaventare i passeri, ma non si pagano mai?

Un'altra considerazione sulle variazioni di quel contratto.

L'onorevole Depretis ch'era ministro quando si approvò la legge, vi aveva introdotto una clausola che imponeva alla Società delle ferrovie Meridionali l'obbligo di fare il servizio delle diramazioni che si fossero con-

cesse, a lire 7500 il chilometro, prezzo che doveva aumentare in una certa ragione col crescere del prodotto lordo. La Commissione, trattando di questo prezzo per l'esercizio che era fissato nell'articolo 38 delle Meridionali, dice che era esorbitante, lo segna come la parte del leone, e si rallegra della modificazione per cui si è scritto che quella società sarà obbligata a servire le nuove vie di diramazione *a prezzo di costo*.

Io prendo le mie brave riserve su questo favore: *al prezzo di costo!*

L'onorevole ministro delle finanze può informare il suo vicino ministro dei lavori pubblici che cosa intendano le grandi società per prezzo di costo: egli si è trovato in qualche circostanza di una linea secondaria che lo interessa anche personalmente, e ha veduto quante cifre si portano in questo prezzo di costo! bisogna pagare persino gli avvocati che stanno a Parigi! I prezzi di costo vanno molto alti quando si ha da fare con coteste Compagnie che hanno le loro abitudini di grandiosità, come dice l'onorevole Correnti! Ed io avrei preferito di molto il limite delle 7500 lire per servizio delle diramazioni; massime per quelle che si faranno nella stretta zona di terra lungo cui distendonsi le Meridionali, e che non possono non farsi se non a pendenze un po' sentite.

E poi quello che è singolare egli è che, mentre per prezzo di costo s'intende qualche cosa molto al disotto di 7500 lire, d'altra parte si ammette poi che il prezzo di costo dell'esercizio per le linee di questa grande società sia nelle 8300 per chilometro; ma dove andiamo con tali precedenti, onorevole Commissione?

Io lo dico schiettamente, io avrei preferito di molto le 7500 lire che non erano gran cosa, perchè era sempre questa una base su cui si può far calcolo sapendo sempre fin dove poteva aumentare la spesa, e in ogni evento, conoscendo il limite del costo d'esercizio, si può fare almeno con sicurezza i conti preparativi.

Notate anche l'aumento progressivo dei prezzi di tutte le cose; se il limite massimo imposto (notate bene, limite massimo) imposto in 7500 lire a chilometro, può in alcuni casi, e non molti certo per quelle linee, offrir qualche margine, ciò non sarà certo più così fra dieci, fra vent'anni; mentre il *prezzo di costo* tien dietro all'aumento dei valori.

Io conchiudo a questo proposito affermando che la vantata modificazione è un vero peggioramento; è tutta a beneficio della società ed a danno delle diramazioni future, che potrebbero innestarsi sulle linee Meridionali.

Mi rimane a dire qualcosa delle linee soppresse e delle nuove sostituite.

Si è scoperto che la linea Pescara-Ceprano, che la linea di Conza non sono più convenienti; vi si vogliono sostituire altre linee. Io ho già detto la mia opinione sulla linea Terni-Rieti-Avezzano-Ceprano; io la vedo con molto piacere indicata; solamente, come dico, l'avrei data volentieri alla centrale toscana, la quale l'avrebbe costruita più economicamente, e che sono certo

avrebbe volentieri fatto quitanza al Governo di quella famosa indennità che ora i ministri ci vogliono far pagare perchè un altro ministro ha creduto d'interpretare una legge in un modo diverso dal suo senso, ma per cui io da questo banco ho combattuto inutilmente. È singolare che i ministri non vogliono imparare; vedono le cose come capitano.

LANZA, *ministro dell'interno*. Che vuole? Sono di una razza speciale; sono tutti così; speriamo che cangeranno. (*ilarità*)

VALERIO. A proposito di questa interruzione dirò che io mi ricordo come l'altro ieri l'onorevole ministro pei lavori pubblici ci narrasse i grandi fastidi che si ebbe per la concessione della Ligure; ebbene, egli non si sarà dimenticato che tutti quei fastidi non sono venuti nuovi, e come non sia avvenuto un fatto che io non gli abbia predetto dal banco della Commissione che preparò e sostenne la discussione della legge nel 27 ottobre 1860; io solo oppositore e profeta inutilmente! Qualche cosa bisognerebbe pure che l'esperienza gli imparasse!

Ma torniamo all'argomento. Dico dunque che io sono molto lieto di vedere che si voglia fare la linea da Terni a Rieti ad Avezzano a Ceprano; solamente di questa, come delle altre linee, io vorrei che non si facesse cosa alcuna se non con progetti fatti; non vorrei questi progetti abbracciati sopra delle semplici indicazioni su cui si fondano degli apprezzamenti.

Io insisto dunque, e domando che tanto dell'ultima-zione della linea che mette ad Avellino, quanto della nuova importantissima linea da Parma a Spezia, e di quella da Terni a Rieti, ad Avezzano, a Ceprano, e quanto infine di quelle che da Napoli si vogliono condurre al versante adriatico l'una per Benevento a Foggia, l'altra per Campobasso a Termoli, vengano studiati e definiti i regolari progetti di esecuzione, e con questi progetti alla mano e con precise condizioni contrattuali venga a proporci due serie e definitive concessioni.

Non sarà per me certo che sorga difficoltà alla concessione di alcune di queste linee che io riconosco tutte come importanti.

Ma qual ragione, quale utilità a fare queste concessioni, così vagando nell'ignoto, commettendo lo studio del tracciato ad imprenditori che non possono a meno che di studiarlo dal lato solo del loro interesse, stipulando prezzi che possono essere enormi, ed a mio avviso lo sono, e non essendo pur certi della loro esecuzione?

Signori, il tempo pure per fare questi progetti ei ci vuole egualmente; non è vero per nessun modo che si affretti la costruzione delle linee con queste illogiche e vaghe anticipazioni.

Torniamo dunque alle condizioni normali; domandiamo al Governo che non ci stringa senza necessità a deliberare di cose e di fatti che nessuno conosce, e che per conseguenza non possiamo in nessun modo apprezzare con fondamento.

Ciò per le nuove linee. Quanto poi alle linee concesse già, già sancite colla legge dell'agosto 1862, io non potrò mai consentire nella sentenza del Ministero che vorrebbe ora mutare così radicalmente quel che deliberammo così fondatamente or son circa tre anni.

Una considerazione a questo proposito mi sorge nell'animo e m'addolora profondamente.

L'onorevole Leopardi vi parlava di certe fregatine di mano del conte di Cavour, quando gli constò che era possibile la linea che passa per Ceprano. Ma io dirò che il conte di Cavour aveva un obbiettivo che oggi pur troppo è scomparso, egli mirava a Roma; ora l'obbiettivo è cambiato, direbbe l'onorevole Jacini...

(*Il ministro dei lavori pubblici fa segni di diniego.*)

Voci. No, è sempre lo stesso.

VALERIO. Se l'obbiettivo fosse ancora Roma, io ritengo che il sito più adatto, proprio segnato dalla natura, più acconcio per l'incrociamiento delle linee, è appunto questo che si era scelto allora. L'onorevole La Marmora ci ha detto che talvolta si abusa un po' della strategia...

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

VALERIO. Bene; sia soventissimo: si abusa degli argomenti strategici parlando de' tracciati per ferrovie; io sono in ciò d'accordo per lui. Ma egli mi permetta pure che gli dica, senza intenzione certo d'offendere, ma pur francamente, ch'egli nella seduta di ieri ha forse abusato un po' di quella simpatia che sa di possedere in questa Camera; quando cioè ci venne a narrare di un giro che aveva fatto nell'oasi di Solmona, e della impossibilità di uscirne senza passare pel colle di Cinque Miglia...

LA MARMORA, *presidente del Consiglio*. Cinque miglia al vertice; alla base s'immagini cosa sarà.

VALERIO. Ebbene, malgrado la simpatia che ho per l'onorevole generale La Marmora....

LA MARMORA, *presidente del Consiglio*. Lasciamo in disparte la simpatia.

VALERIO. Abbia pazienza, io parlo alla Camera, e dico che sebbene io ammetta che una persona per tanti riguardi rispettabile può benissimo manifestare le impressioni che ha ricevute, quando però si tratta di linee ci vuole il livello, bisogna che l'ingegnere percorra il terreno e le trovi. Ora ho qui sott'occhio il profilo che ha servito di base al contratto Talabot, che fu riveduto prima che si venisse al contratto Rothschild, e che servi di base al contratto colla società delle meridionali; e trovo in esso che si procede con pendenze molto ragionevoli, le quali non oltrepassano il 15 per mille, che vi sono gallerie, le quali non presentano assolutamente delle difficoltà serie e nessuna lunghezza che pur oltrepassa il miglio, altro che le cinque miglia!

Adunque con tutto il rispetto (se non gli piace la simpatia) che ho per l'uomo sotto i cui ordini ho avuto l'onore di servire la patria, io non posso, trattandosi di questioni tecniche, dare la preferenza alla sua parola su quella degli ingegneri.

TORNATA DEL 3 APRILE

Altro è guardare una valle dal punto di vista militare, cercare come vi si possa giungere o sboccarne, altro è cercare delle linee.

Il fatto è che secondo questo profilo difficilmente si potrebbe immaginare una linea che passi l'Appennino con pendenze più dolci, più sviluppate.

E certo la località scelta era molto bene adattata per vari incrociamenti, considerando Napoli da una parte, le Puglie dall'altra, Ancona, e tutti gli sbocchi che vanno alla valle del Po e prendendo sempre Roma per obiettivo.

Così l'affare di Conza.

Io mi ricordo che quando venne qui, la prima volta, credo sia il ministro Peruzzi, dopo un giro che fece in quelle provincie, e ci parlò di Conza, io ne restai maravigliato. Io non conosceva le località se non per la carta dello Zannoni; ne parlai a lui stesso, perchè mi pareva che era strano andare a passare a Conza per mettere Napoli in comunicazione colle linee dell'Adriatico che vengono poi a risvoltare nella valle del Po.

Pareva anche a me che la linea diritta doveva essere la via più conveniente, la linea cioè che conduce a Foggia da una parte, a Termoli dall'altra partendo da Napoli.

E dirò pure che io aveva in quel tempo avuta circostanza di conoscere un ingegnere napoletano di molta dottrina, e dotato anche di molte pratiche cognizioni, che si era molto occupato di questa materia, l'ingegnere Melisurgo, per cui i miei studi su questa materia si erano allargati; feci dunque opposizione a questa linea.

Ma, debbo dirlo, io cambiai d'opinione, quando, richiesto dall'onorevole Depretis ad esaminare questa linea su dati ufficiali che esistevano al Ministero dei lavori pubblici, ho dovuto convincermi che il passaggio di Conza è uno dei passaggi degli Appennini che per congiungere Napoli colle provenienze di Bari, e di Brindisi e di tutto quel versante Adriatico, è il più opportuno; e di più era ed è, a mio avviso, tuttora il passo che poteva e che possa essere aperto nel minor tempo possibile.

E poichè questa gravissima ragione del minor tempo è da tutti giustamente apprezzata, io non so persuadermi come lasciando il noto che si può misurare, che è valutato, si vada così volentieri a gettarsi nell'incognito che nessuno può apprezzare.

La galleria di Conza, ricordatelo, ha il suo punto culminante a soli 486 metri sul livello del mare; altezza che è nella misura dei passi già noti e superati.

E qui mi permetta l'onorevole generale La Marmora che io rettifici alquanto le idee ch'ei ci venne esponendo ieri sull'andamento degli Appennini nell'Italia centrale e meridionale. Egli ha creduto di aver trovato che in quelle parti d'Italia vi sono delle spaccature nelle catene degli Appennini.

Così pur fosse ch'egli avesse trovato cotesto fortunate spaccature! Ma il fatto è che niente di consimile esiste, ed eccogliene la prova.

Il passo dagli Appennini ai Giovi s'eleva a 340 metri

circa; la galleria della Porretta è a 600 metri sul livello del mare; quella di Fossato a 500; quella di Conza, di cui parliamo, è a 486.

Vede egli adunque che il sito, in cui più s'avvalla l'Appennino, se per *spaccatura* egli intende cotesto avvallamento, si è ancora al colle dei Giovi e non nell'Italia centrale o nelle provincie meridionali.

L'onorevole Nisco e poi il signor ministro dei lavori pubblici ci portarono innanzi una relazione senza data in cui si parla di una galleria a 426 metri, con cui si potrebbe varcare l'Appennino sul tracciato per Benevento a Foggia da Napoli. Ma, ei mi perdoni, io ricordo pure che tutti i dati ufficiali, e quand'era ministro l'onorevole Depretis, e poi indicarono sempre per limite minimo di quel passo 560 metri sul livello del mare.

Io non posso ammettere l'autorità di un documento nuovo, che pure non segna operazioni nuove fatte, che si riassume in una osservazione nuova, e che viene ad introdursi in questo tardo stadio delle discussioni in cui non è più possibile pur di esaminarlo.

Ciò assomiglia un poco alla storia che ci ha narrato l'onorevole Nisco di quel certo ingegnere belga, molto conoscitore di ferrovie, il quale, dopo aver esaminata la linea da Contursi a Potenza, l'ha trovata nè difficile, nè impossibile.

Ed anche somiglia un po' a quella nuova, inaspettata e peregrina idea del ministro dei lavori pubblici di legar Candela alla linea del Basento. Io credo che nè l'una, nè l'altra di queste idee abbiano neanche il principio di probabilità.

Ad ogni modo, guardiamo anche al passaggio di Conza dal lato degli obiettivi. Il signor ministro si lagnava l'altro giorno che ad ogni momento venissero posti innanzi nuovi obiettivi; egli però si dimenticò di tener conto di un obiettivo molto vecchio, del quale tutti hanno sempre parlato, cominciando dal Peruzzi fino ad ora.

Lascio andare le pretese di quelli che credono che la linea da Napoli per Conza, a Bari ed a Brindisi, sarà più lunga di quella per Foggia. Questo è assolutamente impossibile.

NISCO. È ingegnere, può misurare.

VALERIO. Ingegnere! Ma dateci questi progetti se volete che li crediamo.

BERARDI. È una linea retta.

PRESIDENTE. Non interrompano.

VALERIO. Non potrete mai fare che il lato di un triangolo sia più lungo di due lati.

Ad ogni modo io richiamo la Camera alle prime considerazioni con cui sono entrato nella questione delle meridionali. Niente di più esiziale per un Governo, sopra tutto per un Governo parlamentare e nuovo, che il mutare oggi quello che si è fatto ieri.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva: ma noi non abbiamo mai preso nessun impegno. Preso nessun impegno! Io non so se questo genere di considerazioni si possa ammettere.

Quando una legge è fatta, quando dalla sua promul-

gazione sono corsi degli anni, quando si sono incominciati i lavori, quando si son ripetute le promesse di farli continuare, dire che non si è preso nessun impegno non mi pare troppo esatto. Noi, signori, abbiamo bisogno soprattutto dell'energia di tutte le popolazioni italiane; ma quest'energia non si svolgerà certo se le popolazioni italiane non hanno fede nel Governo. Non cacciate quest'elemento dissolvente nelle loro vene, di credere che le nostre deliberazioni possano andar soggette agli effetti atmosferici, agli effetti dei tempi diversi, ai cambiamenti di Ministeri o di partiti che portano i ministri al potere. Io non dico che ciò sia, notate bene, ma dico solo che non bisogna mettere queste idee dissolventi nel cuore delle popolazioni, in cui voi avreste ora tanto bisogno che ci fosse molta virtù e molta abnegazione.

LANZA, ministro dell'interno. Ma è lui che solleva queste idee.

VALERIO. Mi perdoni l'onorevole ministro dell'interno, io cerco invece d'impedire che cotali idee vengano avvalorate dal fatto. Crede ella che alcune di quelle valli conosca il mio nome, o legga i miei discorsi? Io credo piuttosto che gli abitanti di quelle valli, per cui doveva passare una strada ferrata la quale ora si toglie, diranno: Eh! siamo sempre così. E andranno fantasticando sopra idee, la sintesi delle quali è che la fede nel Governo non c'è....

CONFORTI. Verranno le novelle imposte che accresceranno la loro fede.

VALERIO. Io riassumo tutto questo lungo discorso, domandando perdono alla Camera del molto tempo che le ho fatto perdere. Io non l'ho fatto volontariamente, ma per obbedire ad un'intima convinzione; e ci voleva bene una convinzione potente che mi spingesse a fare un'opposizione così viva ad un atto difeso da un Ministero nel quale ho amici cari.

Io riassumo questo mio discorso, forse un po' troppo lungo, lo riassumo colle parole che diceva il ministro delle finanze nella seduta memoranda del 17 dicembre:

« Il paese vuole economie, vuole sapere che del suo danaro si faccia uso severo. »

Ed in una seduta antecedente già l'onorevole Mellana aveva notato:

« Se vi è cosa, signori (sono sue parole), che molto mi addolora si è che oramai io mi dovetti fare la persuasione che noi abbiamo lavorato, abbiamo fatto l'Italia, sapete per chi? Per gli uomini dei pronti guadagni, per gli uomini della Borsa. »

Un'altra voce molto autorevole per la parte che ha presa nella riunione di queste sparse membra d'Italia, un altro giorno vi diceva parole che a un dipresso a queste consuevano.

Io vi dico, è tempo oramai che invece di parole noi facciamo dei fatti; è tempo oramai che quella severità di cui molto bellamente e a lungo ha discorso l'onorevole relatore della nostra Commissione entri nel cuore della nostra amministrazione, presieda a' suoi atti, presieda agli atti della nostra legislazione.

Io credo di avervi dimostrato che nella riunione di

tutti questi contratti voi non fate nè buona operazione di finanza, nè buona operazione economica. Voi non ottenete con sicurezza lo scopo a cui mirate. Io quindi dico alla Camera rigettate fermamente, concordemente questo accozzamento di leggi che non porta alla finanza un sollievo, che spinge in una via falsa l'industria ferroviaria, che soffoca le industrie tutte che da questa derivano, che porta detrimento grave all'autorità del Governo nelle popolazioni offese, che minaccia di legare ad effimere combinazioni il credito dello Stato.

Il rigetto di questa legge sia il primo atto di una severa amministrazione finanziaria, unico mezzo ed indispensabile a superare le difficoltà gravissime in cui versa questa nostra carissima patria. (Benissimo!)

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. È domandata la chiusura.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Vorrei dire due parole, se il signor presidente me lo permette.

PRESIDENTE. Il presidente del Consiglio dei ministri ha la parola.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Non è già per oppormi alla chiusura che domando la parola, ma semplicemente per rispondere poche parole particolarmente all'onorevole deputato Valerio.

Io comincio dal ringraziarlo di aver terminato il suo discorso con una conclusione; se non altro abbiamo capito ciò che vuole, differendo così dall'onorevole deputato Depretis, il quale l'altro giorno ha fatto un discorso non meno lungo, conchiudendo soltanto con raccomandazioni.

DEPRETIS. Domando la parola.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. L'onorevole Depretis sa benissimo che le raccomandazioni poco giovano. Egli è stato ministro e sa qual valore abbiano le raccomandazioni che si fanno ai ministri; se ne fanno tante che è impossibile di secondarle. (*ilarità*)

È meglio concretare e formulare chiaramente i propri intendimenti.

Mi rincresce di non aver sentito tutto il discorso dell'onorevole deputato Valerio; ma quella parte che ho sentito mi ha molto interessato; e poi almeno egli ha conchiuso col rigetto di questo disegno di legge, cioè preferisce che si lascino le cose come erano.

Ora quali sarebbero le conseguenze? Io me ne appello particolarmente ai deputati delle provincie napoletane, e specialmente a quelli di Napoli. Sarebbero essi contenti di lasciare le cose precisamente come erano prima?

FABRICATORE. Contentissimi. (*Movimenti diversi*)

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Essi sarebbero in piena contraddizione con ciò che hanno sempre domandato, con quello che hanno sempre detto sulle linee che erano prima stabilite.

Io non entrerò più a parlare dei lavori che si dovrebbero fare per giungere all'oasi dell'onorevole Leopardi, e per uscirne, io mi tengo alla tabella che si trova nella relazione.

Fra Popoli ed Avezzano vi sono 99 chilometri. Io

posso assicurare l'onorevole Valerio che quei 99 chilometri sono tutti di altissime montagne.

Egli sembrò disapprovare le mie osservazioni riguardo agli Appennini, e addusse l'esempio dei Giovi. Io non ho detto che gli Appennini in quelle parti siano ovunque più bassi, bensì ho detto che sono slegati. Da Torino stessa ognuno può farsi un concetto dei contrasti che presentano quei monti, giacché in certe parti essi sono alti come le Alpi che noi vediamo da questa città, mentre in certe altre parti essi sono bassi come la collina qui vicina. Ripeto che le linee prima tracciate scorrevano pei monti alti come le nostre Alpi, mentre quelle ora proposte transitano paesi montuosi bensì ma non più alti di queste nostre colline.

Credo anch'io che la linea la quale per Potenza va al Basento presenti certe difficoltà, l'Appennino ivi non essendo tanto facile, ma infine la linea è buona, non è questa neanche una questione tecnica, ma invece, mi permettano di dirlo, è questione di buon senso; si tratta di un tracciato che dà la vita a molte provincie che erano dimenticate, a quelle di Benevento, del Molise e a tutta la Basilicata.

ARGENTINO. No! no!

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Ma di che paese è l'onorevole deputato che mi contraddice?

ARGENTINO. Vicino a Potenza.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Ed ella si lagna di questa linea?

ARGENTINO. Non me ne lagno, ma mi lagno del modo, mi lagno perchè questa linea che era già data... (*Rumori*)

CORRENTI, relatore. Sì, era già data...

PRESIDENTE. Prego i signori deputati di astenersi da queste interruzioni, altrimenti non avremo più una discussione, ma una conversazione.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Scusi, io volevo persuadere l'onorevole Argentino, il quale io sapeva essere della Basilicata; ma ignorava di quale città egli fosse, come la linea di Benevento dovesse preferirsi a quella di Conza. Io non poteva capire come un deputato della Basilicata potesse avere un'opinione diversa.

Una voce a sinistra. L'una e l'altra.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Questa è un'altra questione.

PRESIDENTE. Prego i signori deputati di non interrompere. La discussione è troppo seria e grave, perchè si complichino con questi improvvisi suggerimenti.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Se vogliono l'una e l'altra, se vogliono profittare della circostanza per aver tutto, ripeterò i concetti espressi dagli onorevoli Depretis e Valerio, ripeterò che il Governo non deve sprecare i denari, che non deve far di più di quello che è necessario. Si consideri che se si facessero le due linee, di Benevento e di Conza, si spenderebbero da 50 a 60 milioni di più. Non ho fatto io stesso i calcoli, ma mi è stato assicurato che ciò sarebbe per l'erario un carico più forte di tre milioni all'anno.

CORRENTI, relatore. Di più.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Di più ancora! Se così è, domando se possiamo in coscienza credere che questo Ministero valga tre milioni all'anno di più. Per quanto valore abbia un Ministero, per quanto io stimi i miei colleghi e me stesso, non c'è alcuno che possa valere tre milioni all'anno. (*Viva ilarità*)

Io parlo senza essermi preparato, e dico quello che reputo dovere di coscienza.

Ritengo che il sistema da noi sostenuto sia tale da soddisfare a tutte le provincie del Napoletano. Sono in grado di fare tale asserzione, poichè le ho visitate tutte, ed ho interesse per tutte. Con questo sistema, lo ripeto, si dà la vita alla Basilicata, si dà la vita alla provincia di Benevento, si dà la vita alla provincia di Campobasso, giacché il Molise è provincia industriale interessantissima; e così tutti i capoluoghi di provincia hanno la ferrovia. Mi rincresce per Solmona, ma è una fatalità che essa si trovi in mezzo a così alte montagne. D'altronde però poco dista da Popoli, e non vedo poi perchè l'onorevole Leopardi tanto gridi, mentre è forse in migliori condizioni di Chieti.

E perchè non grida Chieti? Eppure ci vuole quasi un'ora per andar da Chieti alla stazione; Solmona è in miglior condizione di Chieti, perchè si può facilmente fare un tronco di ferrovia da Popoli a Solmona, mentre a Chieti è impossibile.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Si potrà fare quella ferrovia da Popoli a Solmona.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Tanto meglio, chè così la ferrovia mette fino in casa. (*Risa e rumori*)

Ma e Aquila e Rieti e Città Ducale, e insomma tutte quelle provincie degli Abruzzi in fin dei conti non ci hanno esse a guadagnar tutte quante?

Io poi non istarò a ripetere le ragioni che mettevano in campo coloro che volevano e questa strada e quella di Conza; sarebbe inutile, ed io credo che assolutamente il Governo mancherebbe ai suoi doveri consentendo ad una simile spesa. Non è ora il caso di fare una dichiarazione ministeriale; ormai io son certo che coloro che l'hanno voluta capire l'hanno capita abbastanza. È dunque inutile che si ponga la questione ministeriale per queste strade. Il Governo non cederà, non transigerà; gli onorevoli deputati faranno quello che crederanno di fare.

(*Nuova interruzione del deputato Fabricatore.*)

PRESIDENTE. Onorevole Fabricatore, questo non è parlamentare; ella ad ogni momento interrompe; sarò però, mio malgrado, costretto di richiamarlo all'ordine.

ARGENTINO. Domando la parola per uno schiarimento.

PRESIDENTE. Lo schiarimento non dà diritto ad aver subito la parola.

ARGENTINO. Per un fatto personale. (*Rumori, e voci: La chiusura!*)

PRESIDENTE. Io non posso interrompere il corso

delle iscrizioni; io la iscriverò, e darò lo schiarimento al suo turno di parola.

VALERIO. Chiedo la parola per un fatto personale brevissimo.

PRESIDENTE. Indichi il suo fatto personale.... (*Richiami*)

LAZZARO. Domando la parola per un appello al regolamento.

Voci. L'ha negata al deputato Argentino.

PRESIDENTE. Quando si domanda la parola per un fatto personale, io ho il dovere di chiedere prima che il deputato indichi il fatto.

ARGENTINO. Anch'io l'ho chiesta per un fatto personale. (*Voci diverse*)

PRESIDENTE. Ora qui abbiamo due deputati, l'onorevole Argentino, e l'onorevole Valerio, che entrambi domandano la parola per un fatto personale.

ARGENTINO. Anch'io ho chiesto la parola per....

PRESIDENTE. Perdoni l'onorevole Argentino, esso l'aveva chiesta per uno schiarimento. (*Rumori*)

ARGENTINO. Per un fatto personale! Gli stenografi possono constatarlo sul resoconto della discussione....

PRESIDENTE. Io aveva inteso ch'ella avesse chiesta la parola per dare uno schiarimento; difatti io le aveva risposto: *per uno schiarimento, l'avrà a suo tempo*; ora ella mi dice che l'ha chiesta per un fatto personale, indichi il fatto personale.

ARGENTINO. Io aveva domandata effettivamente dapprima la parola per uno schiarimento; ma dopo, non potendola avere per uno schiarimento, la chiesi per un fatto personale: io debbo lealmente constatare il fatto. Dunque prima l'ho domandata per uno schiarimento, perchè in realtà non aveva altra intenzione, poichè in una questione come questa non si possono portare fatti personali.

PRESIDENTE. Indichi adunque il fatto personale.

ARGENTINO. Mi perdoni; io non ho avuta altra intenzione che portare uno schiarimento che può riuscire utile alla discussione; ma però vi è il fatto personale.

Io era stato direttamente interpellato dall'onorevole presidente del Consiglio, quindi aveva il diritto di dare una spiegazione, allorchè veniva interpellato da lui quali erano le mie opinioni sul tracciato di Potenza. (*Rumori*)

Io fo appello francamente alla Camera, e dico: io potrei dare uno schiarimento che sarebbe utile alla presente discussione; se la Camera vuol avere questo schiarimento io lo darò.

A sinistra. Parli! parli!

PRESIDENTE. Risulta ora adunque che l'onorevole Argentino intende veramente parlare per dare uno schiarimento e non per un fatto personale; quindi per uno schiarimento avrà la parola a suo tempo.

ARGENTINO. Ma consulti la Camera.

PRESIDENTE. Non consulto la Camera.

Voci. Perchè?

PRESIDENTE. Perchè non posso, nè debbo interrompere l'ordine della discussione: così è richiesto, non

solo dal regolamento, ma dalle esigenze di una discussione regolare; nè quindi debbo interrogare la Camera se intenda violare il regolamento. La posizione della questione, l'appello al regolamento, il fatto personale soli autorizzano la parola, sì tosto che domandata, non lo schiarimento. Quindi rimane inteso che iscriverò l'onorevole Argentino per uno schiarimento; ma parlerà al turno che gli spetterà.

ARGENTINO. Allora mi riserbo la parola, e farei preghiera perchè, prima che si chiuda la discussione, io possa averla.

PRESIDENTE. Sta bene, gli sarà riservata.

Ora la parola spetta al deputato Valerio per un fatto personale. Prego l'onorevole Valerio di indicare cotesto fatto, e di avvertire ch'esso sia realmente tale; ella sa ch'io sono a tal riguardo assai rigoroso.

VALERIO. L'onorevole presidente del Consiglio ha voluto riassumere le mie conclusioni, ma non lo ha fatto, a mio avviso, esattamente; io quindi vorrei ristabilire....

PRESIDENTE. Sta bene; comprendo ch'ella vorrebbe spiegare una parte del suo discorso che non fu bene intesa; non trattasi pertanto di fatto personale. La iscriverò e parlerà a suo turno. Dunque è finito. (*Si ride*)

DEPRETIS. Io ho domandato la parola.

PRESIDENTE. Per un fatto personale? Il presidente del Consiglio ha detto solo ch'ella non aveva fatto che delle raccomandazioni; io non veggo che qui ci sia alcun fatto personale.

DEPRETIS. Ha detto che io non aveva preso nessuna conclusione: vorrei spiegare...

PRESIDENTE. Si tratta adunque di spiegare il suo concetto; la iscriverò, parlerà a suo tempo.

Secondo l'ordine della iscrizione spetta ora la parola all'onorevole Boggio.

BOGGIO. Il presidente del Consiglio ha fatto all'onorevole Valerio un elogio. Sebbene io non sia avvezzo guari a ricevere elogi dal presidente del Consiglio (*Si ride*) pure spero di potere oggi meritare la lode medesima che egli ha data all'onorevole Valerio, per avere esso formulato una conclusione ben chiara e ben precisa.

Ed anzi mi lusingo che l'onorevole generale La Marmora, così equo e così giusto come egli è, comprenderà che a me sarà dovuta una lode anche maggiore, imperocchè io prenderò la stessa conclusione dell'onorevole Valerio, malgrado lo spauracchio della questione ministeriale che il generale La Marmora ha creduto un momento fa di recare in mezzo a noi come l'*ultima ratio* del suo discorso. (*Movimenti*)

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Essa è un allettamento per lui.

BOGGIO. No, signor ministro, non è un allettamento, perchè anche quando vedo innanzi a me il male (*Accennando il banco dei ministri*) temo pur sempre il peggio. (*Parità*) Io perciò non desidero una crisi ministeriale, ma bramo che gli attuali ministri facciano atto di abnegazione rimanendo al loro posto.

TORNATA DEL 1° APRILE

LANZA, ministro dell'interno. Non è possibile.

BOGGIO. Tutto cred'io possibile al loro patriottismo, e per questo è che non mi lascio commuovere dalla questione di gabinetto, e prego ciò malgrado la Camera a respingere questa legge.

Io non vi parlerò di tracciati, o di linee, di curve, o di pendenze, perchè di queste materie uomini competentissimi già vi parlarono, ed abbastanza, cred'io; ma è un lato della quistione che non fu ancora trattato, o almeno lo fu così leggermente da potersi dire che appena fu sfiorato.

Questo lato della questione io lo credo molto importante, epperchè vinco la ripugnanza, ben naturale a quest'ora, di prendere la parola, per porre sotto gli occhi vostri quelle considerazioni che valgano a giustificare il voto che io darò contrario alla legge; e spero non esser solo, malgrado la minaccia del presidente del Consiglio.

Il lato della questione che non mi sembra aver finora occupata la Camera è il lato finanziario.

In una questione come questa, io fermamente credo che non possa il nostro voto informarsi esclusivamente ad un criterio di tracciati o di interessi locali.

Non credo che alcuno di noi possa proporsi la questione in questi termini: se si ammette il tracciato che io propongo, voto la legge, se no, la rifiuto.

Ciò non mi parrebbe conforme al dovere di buon deputato. In questa legge si tratta di 7000 e più chilometri costituenti la rete complessiva delle ferrovie di tutto il regno.

A fronte di una massa così grande di interessi generali, gli interessi locali perdono ogni importanza.

Egli è sotto un altro punto di vista che vuol essere guardata la questione. Bisogna cioè considerare se i sacrifici che questa legge impone per ottenere lo scopo, giustissimo del resto ed utilissimo, a cui è diretta, non siano per avventura eccessivi e tali da superare non solo di gran lunga i benefizi della legge, ma si ancora da rendere vana ed illusoria l'approvazione che noi volessimo darle.

E tale per l'appunto è la mia convinzione.

Io credo che, esaminata finanziariamente la legge, essa ci conduca a questo risultato, che ci si chiede di votare una cosa d'impossibile esecuzione.

Si, o signori, votando questa legge noi ci sobbarchiamo ad un carico sotto il quale ci accascieremo per istrada.

Votando questa legge noi avremo rovinata sempre più la nostra finanza, avremo compromesso il nostro credito, e non avremo le strade.

E non solamente non avremo quelle strade delle quali si occupa la presente legge, ma impediremo che si facciano le linee secondarie.

Di qui ne verrà che avremo creato un antagonismo tra le varie località del regno, avremo gittato il seme di future rivalità, avremo generato fra le varie popolazioni del regno un antagonismo che potrà dar luogo alle più luttuose conseguenze.

Imperocchè col sistema che attua questa legge, noi giungeremo a questo risultato: che le località contemplate nel progetto di legge potranno sperare di avere le strade ferrate; potranno, dico, sperare, perchè io credo che in definitiva non le avranno neppure esse; le altre località le quali con questa legge non ottengono fin da ora le linee che desidererebbero, verranno messe nell'impossibilità di avere neppure nell'avvenire queste strade.

Una ragione di ciò ed una dimostrazione preventiva di questa asserzione voi l'avete di già negli stessi discorsi d'opposizione che si sono fin qui pronunciati in questo recinto contro la legge.

Ho molto ammirato io pure l'ingegnossissimo discorso dell'onorevole Bonghi. Egli ha trattato la questione generale, e quindi è disceso alle questioni particolari.

Nel trattare la quistione generale l'onorevole Bonghi vi ha detto che la legge si deve respingere, perchè il sistema dei gruppi è cattivo; perchè il sistema delle garanzie è cattivo; perchè tale e tal'altra fra le società che questa legge favorirebbe non meritano di essere dallo Stato soccorse.

Ma quel suo lungo ed abilissimo discorso, il quale ha occupato non meno di sedici pagine del resoconto ufficiale, fra le non so quante centinaia di migliaia di vocaboli che contiene, ne ha pure alcuni pochi, sono appena quattro parole, che certo gli sfuggirono in un momento di distrazione. (*Movimenti*)

In quei quattro vocaboli è per me la rivelazione dello scopo vero di quel discorso, per quanto abilmente il Bonghi abbia cercato di nascondere.

Ed esse spiegano ad un tempo l'indole che questa discussione minacciò di prendere, e che un pochino ha preso persino nelle parole non ha guari pronunciate dall'onorevole presidente del Consiglio.

Mi perdoni questa censura che io gli faccio, ma anch'egli, il generale La Marmora, si è intinto un po' di quella pece che sto per rimproverare all'onorevole Bonghi; se ne è intinto quando, parlando della linea di Conza, ha fatto un appello speciale agli interessi dei deputati napoletani, creando così un conflitto fra l'interesse generale dello Stato e un interesse locale.

Le quattro parole che sono di troppo nel discorso dell'onorevole Bonghi suonano così:

A proposito precisamente di questa linea che il progetto di legge elimina, l'onorevole Bonghi dopo essersi lagnato che il Governo modificasse il tracciato, e lo modificasse eliminando alcune linee, e surrogandone altre, esce a dire: « Il Governo surroga: *aggiunga, e ci intenderemo.* » (*ilarità*)

D'onde appare che tutte le batterie abilissime e formidabilissime smascherate contro il sistema generale della legge dall'onorevole Bonghi, venivano poi, secondo l'intima natura delle cose, a risolversi in questo: il sistema dei gruppi è cattivo, le garanzie sono cattive; ma perchè? Perchè la linea di Conza viene eliminata ed io non posso andare in ferrovia a Manfredonia. (*Viva ilarità*)

E doveva succedere così.

Quando si porta innanzi alla Camera una legge, la quale ha la pretesa di creare tutto il sistema ferroviario del regno, e lo crea con certe condizioni, le quali, dandogli un'esistenza fattizia ed artificiale, rendono impossibile che successivamente dallo sviluppo economico naturale sorgano le altre linee, tutti gl'interessi locali si debbono allarmare e con ragione.

Laonde io non faccio punto rimprovero all'onorevole Bonghi di quelle quattro paroline, come non faccio rimprovero ad alcuno degli altri oratori che hanno patrocinato una linea a preferenza di un'altra, mostrandosi vivamente preoccupati degl'interessi del loro collegio.

Ma però lo avere veduto una discussione che si chiama generale degenerare per ben undici sedute in una discussione che pei quattro quinti del tempo verteva sul propugnare tale o tal'altra linea speciale, in relazione sempre ad interessi meramente locali, e con assoluto oblio degl'interessi generali, mi condusse a concludere che il sistema della legge deve essere intrinsecamente vizioso.

Se fosse lecito nell'odierna discussione prendere a norma gl'interessi locali o personali, io darei non uno, ma dieci voti a questa legge.

Come abitante di Torino, vedo per essa vantaggiata la mia città colla linea di Savona; come canavesano, godo dell'utile che reca alla mia provincia nativa colla linea da Aosta ad Ivrea; come deputato di Valenza, mi rallegro del profitto che al mio collegio può dare la linea Alba-Cairo.

Ma possiamo noi metterci a questo punto di vista nel dare il nostro voto sopra una legge che ha la pretesa di organizzare immaturamente tutto il sistema ferroviario d'Italia?

Doveva adunque succedere quello che è succeduto, cioè che tutti gl'interessi locali, che sono pure legittimi, che vogliono essere rispettati, e i quali principalmente, quando si tratta di ferrovie da sussidiare coi danari dello Stato, hanno diritto ad un eguale trattamento, tutti questi interessi locali han dovuto allarmarsi, e si sono allarmati.

E la prova io la vedo in quel fascicolo che ci si distribuisce ogni giorno, che è già arrivato al numero decimo, e che ci ricompare innanzi sempre più voluminoso.

Le quattro paroline dell'onorevole Bonghi sono state molto feconde.

Ora noi abbiamo già innanzi agli occhi un fascicolo che contiene non meno di venti proposte per aggiunte o modificazioni di linee; le quali proposte accennano a non meno di quarantatre modificazioni; e tutte queste proposte e modificazioni hanno in complesso la firma di oltre novanta deputati.

Or bene: quanti sono in tutto i deputati presenti, non dico alla Camera che non siamo troppi, ma in Torino? Saremo fra i duecentoventi e i duecentotrenta.

Ma se fin dall'aprirsi della discussione generale già abbiamo sopra duecentoventi deputati più che novanta,

i quali si credono in dovere di presentare proposte per modificare il tracciato contenuto nel progetto di legge, che cosa accadrà quando passeremo alla discussione degli articoli? E non è già questa una gravissima circostanza, non è già un sintomo pericoloso cotesto che una parte ragguardevole della Camera, la metà o poco meno dei deputati presenti, respingano la legge quale è? Non indica questo che la metà o poco meno dell'intero regno si sente vulnerata nei suoi interessi da questo progetto?

Imperocchè, quei novanta deputati non hanno messo innanzi le proposte di nuove linee per alcun interesse loro personale; essi le propongono perchè sanno che rispondono ai bisogni altamente sentiti nelle località alle quali essi più da vicino appartengono.

Questo è che mi mette in grave apprensione, e mi ammonisce a non dar troppo facile il voto alla legge, imperocchè già mi par di comprendere che votandola, se contenteremo una parte d'Italia, ne scontenteremo un'altra parte grandissima, e non meno importante forse della prima.

Se almeno questo scontento fosse compensato da sicuri ed evidenti benefizi che la legge recasse alla zona privilegiata che con essa si crea!

Ma invece io temo che eziandio, rispetto ad essa, i pesi gravissimi che saranno la conseguenza inevitabile dell'approvazione di questa legge, la facciano parere ed essere più dannosa che utile.

E ciò, quand'anche la reiezione della legge dovesse dar corpo all'ombra minacciosa della crisi ministeriale, oggi dal generale La Marmora evocata in mezzo a noi.

Una crisi di Gabinetto in questi momenti non può certo giovare al migliore assetto della cosa pubblica, e niuno più di me desidera evitarla.

Ma se essa è un male, anche la legge che stiamo discutendo è un male.

Siamo adunque fra due mali, e tra essi c'insegna il buon senso che dobbiamo scegliere il minore.

Ed ecco perchè già quasi io propendo per la crisi ministeriale, come il male minore e meno pericoloso, imperocchè attribuendo pur tanta gravità a quel male che sarebbe la crisi da pareggiarlo a quello che è a temere dalla legge, vi correrebbe però sempre questo divario, che la durata del male derivante da questa sarebbe assai maggiore, essendo fatta per sempre la vendita delle ferrovie dello Stato, e concedendosi per novantanove anni le garanzie ai gruppi.

Invece il male della crisi ministeriale durerà assai meno (*Si ride*), e sarà cosa temporanea, poichè se per una parte è vero che tutti i ministri lagnansi sempre che i loro seggioloni sono foderati di spine e di chiodi, non appena si vedono minacciati d'essere trabalzati fuori vi si aggrappano disperatamente, e se pur avviene che ne scivolino giù, subito si trovano, anche oltre il bisogno, gli ambiziosi impazienti di occuparli, salvo a ricominciare anch'essi all'indomani le stesse nenie e le lagnanze medesime. (*Si ride*)

Con buona venia adunque del generale La Marmora

TORNATA DEL 3 APRILE

e della crisi ministeriale, io parlerò e voterò contro la legge.

E il mio discorrerne avrà due parti.

Anzitutto io dimostrerò che con questo progetto di legge s'impone alla pubblica finanza un onere, non dico soltanto grave, ma eccessivo ed insopportabile; poscia io prevedo che questo onere non avrà il compenso di benefizi adeguati, nè in ordine alla generalità degli abitanti del regno, nè in ordine a quei paesi, a quelle provincie medesime che cotesta legge vorrebbe favorire.

Per dare la dimostrazione della prima mia asserzione, che, cioè, questa legge impone un carico non solamente grave, ma un carico eccessivo ed insopportabile, è necessario ch'io faccia un lavoro di confronto, non fatto sin qui da alcuno fra gli oratori che mi precedettero, abbenchè, a mio credere, sia tal paragone una necessità evidente ed imprescindibile.

Ho udito accennare ai carichi che questa legge ci impone; ho udito da alcuni oratori che, approvandosi la legge quale è proposta dal Ministero, cioè quand'anche non si faccia concessione alcuna alle molte domande di altre linee, il peso che il complesso delle garanzie imporrà al nostro bilancio eccederà fra breve i centodieci milioni.

Forse questa cifra è un po' alta. Mi terrò molto più basso in questi calcoli, affinché non possano i signori ministri accusarmi di esagerazione, e seguirò quelle norme che già mi dà il bilancio stesso del 1865 quale fu emendato o, per usar la loro locuzione, *rettificato* dagli onorevoli ministri Sella e Jacini.

Nel bilancio del 1865 le somme per le garanzie sono stanziati in lire 36,900,000.

Nel 1865 si devono compiere vari tronchi di queste ferrovie, che dovranno essere sussidiate colle garanzie.

I capitoli annessi alla legge prefiggono termini di rigore, e i quali è a credere che ora si vorranno rendere più efficaci di quanto siasi per l'addietro praticato.

Tenuto conto di questi vari elementi, e volendo indicare per le garanzie una cifra che non possa essere tacciata di esagerazione, io abbandonerò quella di 110 milioni e quella di 100 milioni stata messa innanzi da altri, e mi atterrerò alla cifra di 80 milioni, che parecchi fra i nostri onorevoli colleghi mi hanno detto essere una cifra al disotto del vero.

Noi dobbiamo adunque calcolare come effetto finanziario di questa legge un aumento di 44 milioni, oltre i 36 che già sono stanziati in bilancio per il servizio delle garanzie, ben inteso che tale aumento non avrà luogo nel 1865, ma comincerà in quest'anno e continuerà nel 1866, ed avrà se non superato, certo almeno raggiunto quella cifra nel corso tutto al più di due o tre anni.

Il che risulta, non solamente dai miei calcoli, ai quali non vorrei farvi credere esclusivamente, ma si ancora dalle informazioni che vari nostri onorevoli colleghi più competenti mi hanno date.

Ecco dunque un primo onere, inseparabile da questa legge nella maggiore annua spesa di lire 44,000,000

circa, per garanzie, oltre 36,000,000 che già paghiamo, e così lire 80,000,000 in complesso.

Ma essa ha un'altra parte, la quale la collega con un'altra proposta dell'onorevole ministro delle finanze, e ne cresce le gravose conseguenze.

Questa legge contiene il contratto di vendita delle ferrovie dello Stato, come espediente finanziario per avere i 200 milioni, nominali però, e come avviamento e base ad un'altra operazione già annunciata dal ministro delle finanze, già da lui proposta e dichiarata indispensabile, quella del prestito di 425,000,000.

Supponete che egli riesca a farlo ad un saggio abbastanza favorevole. Tenuto conto del corso attuale della rendita, non potrà certo essere realizzato con un aggravio minore di 34 o 35 milioni di aumento di passivo per il servizio della nuova rendita che per esso sarebbe creata.

E certamente il supporre che stia fra i 680 e i 700 milioni la somma per la quale dovremo corrispondere il 5 per cento onde avere 425 milioni effettivi non è cadere nelle utopie o nelle esagerazioni.

Sono dunque 44 milioni di aumento sulle garanzie, spesa che incomincia nel 1865 e va crescendo ogni anno; sono 35 milioni per il servizio del nuovo prestito collegato indissolubilmente colla presente legge; e così in complesso ecco un aumento di 79 milioni sul bilancio ordinario, quale primo effetto del voto che ci si chiede.

Votare questa legge significa adunque, per me, votare sin da oggi un aumento sulle spese ordinarie di 79 milioni; aumento il quale per i 35 milioni del prestito durerà sempre; e durerà poco meno che sempre per i 44 milioni delle garanzie, giacchè le concessioni ferroviarie sono di 99 anni. Certo è lecito sperare che non dovremo sempre per tutto questo periodo, quasi secolare, pagare intera la garanzia; ma degli anni ce ne vorranno, e molti, prima che il prodotto delle ferrovie sia tale da esonerare lo Stato dal concorso al quale egli s'impegna.

Degli anni ce ne vorranno molti, principalmente con quel sistema così prezioso, così peregrino di garanzie abilissimamente congegnate in modo che più le strade frutteranno alle compagnie, e più lo Stato dovrà pagare di garanzia!

Cosicchè saremo condotti a desiderare che poco sia il movimento, e tardo lo sviluppo commerciale e industriale del regno in quelle provincie, affinché troppo non sia l'aggravio del pubblico erario! Farci desiderare che le strade fruttino poco, perchè, se per disgrazia frutteranno molto in guisa che la rendita dell'esercizio oltrepassasse un certo limite, lo Stato invece di esser esonerato dovrà pagare di più!

Voci dal banco della Commissione. No! no!

ROGGIO. Eh! comprendo benissimo che dal banco della Commissione mi si gridi che no; ma sgraziatamente questi dinieghi non fanno che la cosa non sia in questi termini, e ne lo ha luminosamente dimostrato l'onorevole Cadolini, e dopo di lui pure ne l'hanno di-

mostrato altri, e come in ogni caso sarà facilissimo anche da me il dimostrarlo nuovamente se per avventura le dimostrazioni di quei nostri onorevoli colleghi han lasciato un qualche scettico sul banco della Commissione o sul banco del Ministero. (Bene! a sinistra).

Sono dunque 79 milioni che mi fate votare per chiedere il mio suffragio per questa legge. Imperocchè, non facciamoci illusioni, non giuochiamo a gatta cieca, e cerchiamo almeno di ben sapere e ben comprendere quello che siamo per fare.

Apparentemente il piano finanziario dell'onorevole ministro Sella è cosa distinta dalla legge attuale, e potrebbe parere che qui non sia luogo a discuterlo.

Ma lo spediente dei 425 milioni è inscindibilmente connesso colla votazione di questa legge. Se accordiamo il voto a codesta legge il Ministero farà il prestito dei 425 milioni, se no non lo farà.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Questo è parlar chiaro.

BOGGIO. Domando al signor ministro delle finanze se ciò sia vero o no. (Segni affermativi del ministro Sella)

Su questo siamo dunque d'accordo: ma, o signori, se noi cominceremo a dir di sì su questa legge non potremo più dir di no sul prestito. (Bene! a sinistra)

Non potremo più dir di no, per infinite ragioni fra le quali, per tacere di ogni altra, che ometto per amore di brevità, havvene una che è palpitante di attualità, direbbe un francese.

È egli possibile che mentre che ci si fa la questione di gabinetto persino sul modo di costituire i gruppi delle ferrovie, non ci sia fatta di poi sul prestito che è il pane quotidiano senza il quale il Ministero non si sente più di vivere?

Evidentemente questa *ultima ratio*, alla quale sin da oggi ha ricorso l'onorevole presidente del Consiglio, ci ricomparirà innanzi quando saremo alla legge del prestito: allora essa ci sarà riproposta, e con maggiore ragionevolezza, a mio credere, e con maggiore opportunità che non siasi fatto ora.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Oggi l'ho fatta io la questione di gabinetto, allora la farà il ministro delle finanze.

BOGGIO. Ma quand'anche allora la faccia non più il presidente del Consiglio, ma bensì il ministro delle finanze, credo il generale La Marmora troppo solito a dividere la solidarietà degli atti politici de'suoi colleghi perchè sia a temere che in quell'occasione egli voglia gittare come zavorra inutile nel mare tempestoso del Parlamento l'onorevole ministro Sella. (Viva ilarità) Penso invece che si associerà a lui, cosicchè anche allora la questione di gabinetto sarà posta per conto di tutti i ministri.

LANZA, ministro dell'interno. È appunto così che la intendiamo.

BOGGIO. Sta bene: ora e allora la questione di gabinetto si deve intendere posta a nome di tutti: non è questione di portafoglio, è vera quistione ministeriale. Ebbene, in tal caso sapete, miei onorevoli col-

leghi, che cosa fin da ora diventa la legge che stiamo discutendo?

Essa mi ricorda un congegno meccanico che ho avuto occasione di vedere in uno di quegli opifici per i quali ha meritata lode di industriossissima la provincia natia dell'onorevole Sella. Mentre io stava ammirando il complicato ed arduo congegno dei denti e delle ruote, e le rapide e vibrato evoluzioni e mi sporgeva innanzi per guardarvi più da vicino, mi sento afferrare alle spalle e tirar indietro dal direttore dell'officina che mi accompagnava in quella visita.

Sorpreso, io stavo per domandarlo della ragione di quell'atto, quando egli prese a dirmi che non conviene accostarsi troppo a quella macchina potente, e mi narrò come pochi giorni innanzi un operaio essendosele troppo avvicinato, essa gli avesse addentato la falda dell'abito. Allungò questi inconsideratamente la mano per riavere l'abito, e il dente dell'ordigno gli aggrappò la mano, e colla mano il braccio, e trascinandolo irresistibilmente nelle sue vorticose spire, l'ebbe in un batter d'occhio tutto assorbito e stritolato.

Ebbene: cominciate dal votare questa legge, e poi non vi lusingate più di sottrarvi alla necessità di subire anche le altre per il prestito e le provvisioni finanziarie che già vi stanno innanzi!

Non è possibile dir sì su questa legge e dir poi no sul prestito e sulle nuove maggiori tasse. (Movimenti)

Non dobbiamo adunque considerare questa legge sulle ferrovie in modo isolato e distinto, ma è necessità coordinarne lo insieme ed apprezzarne le conseguenze in correlazione alla legge del prestito.

Di qui appunto io presi le mosse per formarmi un criterio, e se io nego il mio voto alla legge presente ciò avviene non solamente perchè io credo che il sistema dei gruppi e delle garanzie, quale viene in essa proposto, è intrinsecamente vizioso; ma sì ancora soprattutto perchè essa è lo addentellato di quel sistema finanziario che io disapprovo nel suo complesso.

Voto adunque contro questa legge non solo per ragioni economiche ed amministrative, ma eziandio, e più forse, per le ragioni finanziarie che sto per esporvi, inquantochè sono convinto che questa legge vuole avviarci ad un declivio fatale, sul quale non sarà più possibile arrestarci.

A darvi ragione di questo mio convincimento non sarà necessario che io vi annoi con molte cifre; ma affinché le pochissime che recherò vi facciano sin d'ora capaci della gravità dell'argomento e dell'importanza pratica delle considerazioni che intendo sottoporre al vostro senno, io procederò in senso inverso, ossia farò precedere alla dimostrazione un cenno sulle risultanze.

Sapete voi quali risultanze avrete dal voto di questa legge e di quella del prestito? Supponete pure, o signori, che la tassa mobiliare da 60 milioni sia portata a 100 milioni; supponete che il ministro Sella sia riuscito per il 1866 a ridurre il disavanzo alla cifra che ci indicò nella sua esposizione finanziaria, cioè a soli 100 milioni; supponete che sia pure accolta ed attuata la nuova tassa

sui fabbricati; e sia corretta la legge del registro e bollo, sicchè ne aumenti il prodotto: supponete ancora che sia cresciuto eziandio lo introito delle gabelle, l'introito del sale e del tabacco che invece è oggi in decrescimento; ebbene supponete pur tutto questo, fingete che tutto ciò che ora è in diminuzione venga in aumento, e non siavi mancato il coraggio di imporre questi nuovi gravissimi carichi ai contribuenti, sapete voi, anche in tale fortunatissima ipotesi, quale sarà la condizione della pubblica finanza, se ad un tempo avremo votato la legge presente?

Volete che io ve lo dica in una sola frase?

Oh! lo so bene che sto per esprimere un concetto che vi parrà a prima giunta un paradosso; ma voi avete accolto così favorevolmente il paradosso dell'onorevole Bonghi il di cui volle provare che si spende più a non fare la linea di Conza che a farla (*Si ride*), che non vi dee parere estraneo se io alla mia volta non mi perito ad emettere una asserzione che, lo ripeto, a prima giunta può parere incredibile.

Massime che io mi lusingo di poterne dare una dimostrazione più precisa forse, e più convincente di quella data dall'onorevole Bonghi.

Ebbene, se voi accettate la legge sulle ferrovie, riuscirete a questo risultato che, malgrado aumentiate notevolmente le entrate e con nuovi e maggiori balzelli, e collo sperato sviluppo della ricchezza generale del paese, pur tuttavia l'incremento della spesa prodotta dalla odierna legge vi farà perdere ogni beneficio del progresso del bilancio attivo.

Anche prescindendo dalla maggiore spesa che per questa legge delle ferrovie e per il prestito converrà scrivere sui bilanci delle finanze e dei lavori pubblici, fin da ora questi due rami e il Ministero della guerra assorbono la quasi totalità del reddito dello Stato, in guisa che rimangono appena disponibili *cinque milioni* per far fronte al servizio degli altri *sei* dicasteri che pur sono iscritti in bilancio per una somma complessiva di *159 milioni*!

Insomma un disavanzo permanente di *200 milioni* all'anno, ecco il risultato finale dell'approvazione di questa legge! (*Movimenti — Interruzione dal banco dei ministri*).

Sì, o signori, mantengo quanto asserii e sto per addurvene le prove. Quand'anche ci sia dato di giungere delle maggiori tasse al 1867 e nel 1868 al limite da esse indicato, vedrete tutte le entrate dello Stato assorbite dai soli servizi indispensabili dei tre dicasteri che io ho nominati.

Per gli altri sei dicasteri rimangono disponibili appena *cinque milioni*, che scompaiono anch'essi, e si risolvono per effetto di questa legge in un disavanzo di *settantaquattro milioni* per le sole spese *ordinarie* dei tre dicasteri delle finanze, dei lavori pubblici, della guerra, se noi votiamo questa legge e il prestito!

So che questa mia asserzione è molto grave, e mi preme, com'è ben naturale, di non espormi al ridicolo che sarebbe mia giusta punizione, se mi fossi divertito

di fare il giocoliere innanzi a voi, presentandomi come vero un risultato immaginario.

Vi chiedo pertanto facoltà di darvi ora la dimostrazione di quelle mie asserzioni.

Esse hanno la loro base e la loro ragione di essere nelle cifre stesse che ci ha presentate l'onorevole Sella.

Imperocchè non amando espormi al rimprovero al quale andò incontro l'onorevole Bonghi, di cui si disse, non so con quanta ragione, ch'egli aveva architettato a capriccio dati e cifre immaginari, io, modestissimamente prendo le cifre del ministro Sella tali quali sono scritte e nel suo bilancio rettificato e nella sua esposizione finanziaria.

Prima però di indicarne più partitamente i risultati, premetterò, a scanso di equivoci, che non profitto di quest'occasione per anticipare una discussione sul sistema finanziario: intanto solamente enuncierò le cifre del bilancio, in quanto esse abbiano una inscindibile attinenza col progetto del riordinamento, e della vendita delle ferrovie dello Stato e col prestito.

Or bene, l'onorevole ministro Sella calcolò, come vedete, in *207 milioni* il disavanzo pel 1865.

Pel 1866 egli assicura che non vi saranno più di *100 milioni* di disavanzo sul bilancio ordinario.

Il giorno in cui egli fece la sua esposizione erami sembrato avesse egli detto di voler raggiungere specialmente per mezzo di economie, questo risultato. Ma leggendo poi il suo discorso stampato, trovai che invece egli è soprattutto col promuovere maggiori imposte che ci si lusinga di ridurre il disavanzo annuo a quella cifra.

Adunque l'onorevole Sella ci propone di fare scomparire il disavanzo di *207 milioni* che ci è ora e di ridurlo a meno che *100 milioni*, principalmente mercè nuove e maggiori imposte e un poco anziando mediante economie.

Se questi *207 milioni* fossero sulle spese straordinarie, io forse crederei possibile ciò che si propone di fare l'onorevole Sella, sempre però a condizione che non venissimo a gettare in mezzo ai calcoli questo elemento perturbatore che stiamo ora discutendo.

Imperocchè vuolsi credere che finora quei suoi calcoli ei li abbia fondati sulle spese quali sono ora, fatta cioè astrazione delle conseguenze di questa legge, ossia dai *79 milioni* che per essa vengono ad aggiungere al passivo ordinario.... (*Il ministro delle finanze accenna di no*)

Egli può farmi segni negativi quanti vuole e lasciare credere che già avesse tenuto conto di questi aumenti di spesa, ma la verità è, come del resto tutti sanno, che nel suo discorso sulla situazione nostra finanziaria l'onorevole Sella punto non ha dichiarato di avere tenuto a calcolo nè i *35 milioni* all'anno che spenderemo in più pel servizio degli interessi del nuovo prestito, nè i *44 milioni* che ci costeranno, oltre i *36* che già spendiamo, le garanzie delle strade ferrate dei quattro gruppi. Egli ha osservato un prudente silenzio su questo punto speciale e delicato. Però egli è sempre in tempo a suppire a quella preterizione, egli potrà dichiarare quando chessia di avere già fatto entrare nei suoi calcoli questi

nuovi elementi di spesa, e quando ciò gli piaccia dichiarare, allora certo egli vorrà essere cortese così da dimostrarci un po' più accuratamente la esattezza dei suoi calcoli ed il fondamento delle sue previsioni.

Ed io sarò il primo a rallegrarmi se, grazie a lui, invece di trovarci a fronte d'un disavanzo permanente di 200 milioni, non saremo più a fronte che d'un disavanzo permanente di 120 o 130 milioni.

Ma pur troppo io non ho finora motivo alcuno di rallegrarmi, perchè finora non ci ha dato alcuna simile dimostrazione.

E quel che è peggio i suoi calcoli si appalesano in più parti sbagliati a chiunque li esamini da vicino e li passi al crogiuolo dell'analisi.

Sta intanto sull'esercizio 1865, per sua esplicita confessione, questo disavanzo di 207 milioni, che egli vuole nel 1866 far discendere al disotto di 100 milioni. Se a quella prima cifra si aggiungono i 79 milioni dei quali vi ho fin qui discusso, ascenderà il vero disavanzo a 286 milioni. Esso colpisce quasi esclusivamente il bilancio ordinario, poichè sul bilancio straordinario appena sono 36 milioni. Adunque la differenza passiva tra l'entrata e le spese sul bilancio ordinario rimane di 250 milioni almeno.

Come mai potrà l'onorevole Sella mantenere la sua promessa, e trovar modo di fare scomparire da questo passivo 150 milioni mediante nuove imposte e mediante economie, per ridurre il disavanzo ai soli 100 milioni da lui preconizzati?

Egli finora si ravvolge nel mistero: ci disse in linguaggio alquanto sibillino che egli si propone di operare quelle riduzioni, e attuare quel risultato, ma tacque affatto sui mezzi che a tal fine porrebbe in opera.

L'onorevole Sella pertanto ci chiede un atto di fede.

In verità che io non credo cosa prudente per alcuno di aggiustare una credenza troppo facile e cieca, principalmente in ordine ai computi che il signor ministro può avere fatti.

È troppo noto che i ministri di finanze (sono cinque o sei anni che ne fa l'Italia il doloroso esperimento) per quell'indole affatto speciale che loro è propria, secondo ci assicurava poco fa l'onorevole generale La Marmora, ossia perchè vengano formati con una creta un po' diversa da quella degli altri uomini, o sia che la loro si modifichi quando sono a quel posto; è troppo noto, dicevo, che i ministri di finanze hanno un'attitudine particolare per sbagliare i calcoli; e il peggio si è che li sbagliano sempre in meno, come gl'ingegneri. (*ilarità*).

SELLA, ministro per le finanze. Questa è per l'ingegnere Valerio.

BOGGIO. E anche un pochino per lei, posciachè se un ministro di finanze è già facile a quegli sbagli come tale, che non accadrà quando avviene, siccome ora, il ministro delle finanze sia anche ingegnere? (*ilarità*).

LA MARMORA, presidente del Consiglio. (*Ridendo*) È ingegnere delle miniere.

BOGGIO. Ingegnere delle miniere?

Avesse almeno la fortuna di rinvenirne una che ri-

storasse le finanze (*ilarità*) ma, pur troppo, per quanto eccellente ingegnere delle miniere sia l'onorevole Sella, temo che egli riuscirà sempre più facilmente a insegnarci il modo di vuotare casse e miniere, anzichè trovar quello di riempire quelle dello Stato! (*Si ride*)

E per fermo, volete un saggio dell'esattezza di questi calcoli? La spesa per il trasporto della capitale (e non citerò che un esempio fra mille, perchè non intendo entrare ora in calcoli particolareggiati) è bilanciata in cinque milioni!

E notate che fin da ora il Governo si è già vincolato per 1,200,000 lire a titolo d'indennità, per risoluzione delle loro locazioni, agli impiegati! Vi domando se con cinque milioni si pagherà il trasporto della capitale!

LANZA, ministro per l'interno. Si sono calcolati sette milioni.

BOGGIO. Le domando perdono, ma le ripeto che in bilancio sono stanziati solamente cinque milioni; nella legge fu stabilita la cifra di sette milioni, ma l'onorevole Sella i suoi calcoli li ha basati sulle cifre quali stanno in bilancio, epperò non possiamo qui tenere in conto più di cinque milioni.

Ma del resto, poniamone anche sette; chi sarà colui il quale quando consideri che per il solo titolo d'indennità d'alloggio agli impieghi si spendono già 1,200,000 lire vorrà creder si possa sopperire a tutte le restanti spese del trasporto colle residue lire 5,800,000?

Valga adunque questo esempio per tutti, *ab uno disce omnes*.

Vi insegni questo saggio se noi possiamo accettare alla cieca le cifre che il ministro mette innanzi!

Ma pure gli farò una grandissima concessione. Per ora le accetterò, colla riserva di discuterle appunto quando tratteremo dei provvedimenti finanziari.

Egli intanto deve trovare il modo di fare scomparire quella ingente cifra che vi ho detto figurare nel passivo del bilancio ordinario.

Come vi riuscirà, se sia vero ciò che poc'anzi ho detto, che cioè la spesa occorrente per tre soli dicasteri, finanze, lavori pubblici e guerra assorbe tutte le entrate?

Senonchè or debbo darvi ragione del perchè io abbia messo in conto prima d'ogni altra, la spesa per quei tre dicasteri.

La ragione è palese per due di questi bilanci, quello cioè dei lavori pubblici e quello delle finanze.

L'uno e l'altro hanno una strettissima relazione colla legge che stiamo discutendo.

Ma inoltre vi ho ricordato il bilancio della guerra: sapete perchè?

Ve lo dico subito; perchè fra i nove bilanci che ci furono distribuiti, ho trovato nel bilancio della guerra una dichiarazione affatto speciale; mi è sembrato di leggere in esso tra una riga e l'altra il famoso verso di Dante,

Lasciate ogni speranza, o voi ch'entrate;

imperocchè in tutti gli altri bilanci la possibilità di ulteriori economie non è esclusa.

Invece il ministro della guerra, son lieto che egli

TORNATA DEL 3 APRILE

trovisi presente, il ministro della guerra con quella lealtà che lo distingue, e colla profonda conoscenza che ha dei bisogni del ramo di servizio al quale egli è preposto, ci dichiara sin dalla prima pagina del suo bilancio che la cifra di 175 milioni inscritta come spesa ordinaria (notate che non vi parlo mai del bilancio straordinario), esprime la cifra assolutamente necessaria, se non vi voglia sconvolgere l'esercito.

A sconvolgere l'esercito nessuno di noi certamente ci pensa: per conseguenza su quel bilancio speranza di riduzione non si può nutrire, e la spesa dei 175 milioni in esso iscritta vuol proprio essere considerata come una spesa inesorabile.

Passiamo al Ministero delle finanze.

Qui abbiamo una cifra totale di 397,612,000 lire per le spese ordinarie.

La cifra è grossa; ognuno a prima giunta è tratto a credere che debba essere possibile darvi dei buoni tagli.

La cifra è grossa; ma scomponetela, e vedrete che sensibili riduzioni neppur qui sono possibili.

A convincervene, basterà che analizzate nelle varie sue componenti quella cifra totale di 397,000,000.

Troverete anzitutto che 275 milioni rappresentano il servizio del debito pubblico; e qui invece di ridurre dovrete aggiungere altri 35,000,000 per il nuovo prestito.

Poi avete 15 milioni per le varie dotazioni, argomento sul quale neppur è convenienza discorrere.

Poi le dogane circa 5 milioni.

Poi il lotto 23,000,000.

Poi i sali ed i tabacchi 38,000,000.

Su questi rami non può farsi risparmio senza ridurre molto più nell'attivo corrispondente.

Sopprimeremo la Corte dei conti? L'ha creata l'onorevole Sella; non fosse che per un riguardo a lui non ci si potrebbe pensare. (*Si ride*)

Ma inoltre la Corte dei conti ha saputo comprendere così bene i suoi doveri, esercita con tanta efficacia e fermezza le sue attribuzioni, che in verità dopo di averla vista all'opera io comincio a credere che il sistema parlamentare possa diventare una verità anche se la responsabilità ministeriale continui ad essere un mito come sinora fu. (*Segni di assenso*)

Dunque la Corte dei conti non la toccheremo.

Poi abbiamo tasse e demanio 18,000,000.

Poi altri 16,000,000 per spese comuni a vari rami, e per il servizio del tesoro, oltre a quasi 2,000,000 pel catasto stabile.

Su questi articoli io voglio credere possibile un qualche risparmio sulle spese di amministrazione e percezione.

Ma intanto queste varie cifre sommate insieme vi danno già 393,000,000 circa: che potrete ridurre a 383,000,000 calcolando che sulle ultime partite che vi indicai possiate in totale fare un 10,000,000 di economie.

Ma poi dovrete aggiungere qualche cosa per l'amministrazione centrale che non abbiamo ancora tenuta a calcolo; poichè suppongo non vorrete sopprimere anche il ministro delle finanze, e arriverete a 385,000,000

di spesa per il dicastero delle finanze, invece dei 397 milioni calcolati dall'onorevole Sella nel suo bilancio rettificato; ossia avrete risparmiato dodici milioni. Certo non sono molti: certo chi guarda alla cifra complessiva di quel bilancio, ai 397,000,000, a primo aspetto, può sperare riduzioni maggiori: ma decomponendole nei suoi singoli elementi le illusioni si dileguano.

Che se per avventura il signor ministro crederà di poter egli fare in essa maggiori economie, tanto meglio: io mi attengo a quella tenue cifra affine di non parere animato da troppo desiderio di distruggere la amministrazione della quale è capo l'onorevole Sella. (*Si ride*)

Avremo dunque un *minimum* di 385 milioni di spesa ordinaria per le finanze: aggiungete i 175 milioni del Ministero della guerra, ed avrete in complesso una spesa di 560 milioni per i due bilanci.

Sul bilancio dei lavori pubblici sono stanziati circa 98 milioni, ossia in cifre precise 97,987,127 lire.

Credo di esagerare assai supponendo possibile una economia di 28,000,000, e riducendo così a 70,000,000 questo bilancio.

Dico che questa riduzione è già essa stessa una esagerazione perchè in verità non è facile indicare i rami di servizio sui quali operarla.

I 98,000,000 constano di 36,900,000 lire per garanzie: e questi non si diminuiscono, anzi si accrescono.

O cancelleremo i 18 milioni stanziati pel servizio delle poste? o i 4 milioni del servizio dei telegrafi?

Pel servizio dei porti, fari, acque e strade sono bilanciati 20 milioni. Forse sulla spesa per le strade la nuova legge provinciale ci consentirà di fare qualche riduzione abbastanza sensibile; più, si risparmieranno i 14,000,000 che si spendono ora per l'esercizio delle ferrovie dello Stato che vendiamo: ma sarà pur sempre necessario mantenere la cifra di questo bilancio in 70,000,000 almeno.

E così dovremo spendere inevitabilmente, ogni anno, sul solo bilancio ordinario, una somma totale di 630 milioni, per tre soli dicasteri, lavori pubblici, guerra e finanze.

L'entrata nel 1865, calcolando già la tassa della ricchezza mobile in 60 milioni, fu presunta dal signor ministro Sella in 635 milioni.

Così avremo 635 milioni di entrata, per pagare 630 milioni di spesa sopra tre soli dicasteri, anche calcolando già di aver fatti sopra essi per 40 milioni di economie in più di quelle finora calcolate!

Ossia rimarranno disponibili 5 milioni per provvedere alle spese degli altri sei dicasteri che sono pure bilanciati in 157 milioni.

Ma che dico 5 milioni disponibili?

Anzitutto alla spesa dei 620 milioni sui tre Ministeri, guerra, finanze e lavori pubblici, sono da aggiungere i 79 milioni di maggiore spesa che trae con sé questa legge:

E così la spesa salirà a 707 milioni per i tre Ministeri, e converrà aggiungerne almeno 110 o 120 per gli altri sei, giacchè non possiamo vendere la flotta, chiudere i tribunali, aprir le carceri, destituire i prefetti, sopprimere le scuole e abolire la diplomazia. Ossia avremo in tutto un passivo di 820 o 830 milioni.

E dall'attivo sarà forza dedurre i 27 milioni di reddito delle ferrovie dello Stato che vendiamo e così i 635 milioni diventeranno 608, e la differenza fra questa cifra dell'attivo e quella del passivo, cioè fra 608 ed 830 ci darà quel disavanzo di oltre 200 milioni che ho constatato più sopra.

Lo domando alla vostra lealtà, al vostro patriottismo: possiamo noi dare il voto oggi ad una legge che ci avvia necessariamente, fatalmente a cotesti risultati?

O mi si dirà che il mio computo è incompleto, perchè non tengo conto degli aumenti che le nuove provvisioni finanziarie recheranno alle entrate?

Eh! ne tengo già conto quando indico il disavanzo in 200 milioni invece di dire 220 o 230, secondo proverebbe la differenza aritmetica fra le due cifre dell'attivo e del passivo.

Badate anzitutto, o signori, che la ricchezza mobile è già calcolata in 60 milioni per il 1865. Suppongasi pure che nel 1866 riescasi a portarla a 100 milioni; avrete un aumento di 40 milioni nell'attivo.

Ma quale efficace giovamento proveranno la finanze per un maggior reddito di 40 milioni, mentre il disavanzo è di 220 milioni almeno?

E quel che più monta sarà questo un disavanzo permanente, perchè già avremo esauriti tutti i mezzi di aumento delle nostre entrate, e già avremo operate tutte le possibili economie. E in verità quando la tassa mobiliare sia portata a 100 milioni non possiamo per alcuni anni pensare di accrescerla.

Neppure è a credere che dalla fondiaria si abbia a cavare più dei 140 milioni che ci dà ora. I fabbricati potranno dar luogo a qualche aumento mercè la nuova legge, e giova pur anche sperare che cesserà per i rami dei proventi indiretti quel malo influsso che finora li fece decrescere. Ma lusingarci di fare economie ed aumenti che ci rappresentino una differenza così enorme è proprio un volerci pascere di nuovo di illusioni, è un volerci di nuovo esporre a quei disinganni che già riuscirono così amari, e che, prolungandosi, potrebbero diventare irreparabilmente fatali al paese.

Le considerazioni e le avvertenze sin qui fatte hanno posta in sodo la mia prima asserzione, che, cioè, l'attuale progetto di legge crea un carico troppo superiore alle nostre forze, e ci avvia verso così enormi spese, ed origina un disavanzo così eccessivo che ne rimane tolta ogni probabilità di giungere più mai al pareggio,

né entro i quattro anni che aveva per sé stipulati il ministro Minghetti, di aurea memoria (*Si ride*), né entro alcun periodo maggiore di tempo. Che anzi più andremo oltre e più si farà cattiva la nostra condizione finanziaria, perchè quando un bilancio presenta un disavanzo permanente di 200 milioni all'anno, senza che sia possibile accrescere in proporzione la ricchezza del paese, non rimane più che una sola eventualità, una sola prospettiva.

E questa è così grave, dolorosa, fatale, che il labbro ripugna a darle il suo nome.

Pur troppo se noi proseguiamo in questa via saremo ogni due o tre anni nella necessità di fare un prestito nuovo, ed arriveremo così di prestito in prestito ad esaurire interamente il nostro credito, finchè venga giorno in cui più non sia chi ci voglia più dar danaro a prestanza.

E così per l'imprevidenza e cecità nostra fatale, riusciremo a questo, che stremato di forze il paese, inaridite le sorgenti della pubblica ricchezza, svanita la fiducia, ci vedremo comparire innanzi quel lurido spettro che finora è un fantasma evocato dalle trepide fantasie, ma il quale per nostra colpa assumerà carne e polpe di persona viva e reale, e pur troppo diventerà inevitabile se noi non ci fermiamo su quel pendio sul quale sdrucioliamo da più anni, e sul quale di nuovo ci verrebbe a spingere, e più giù che non siamo sinora caduti, la presente legge.

Scongiuriamo, ve ne prego, questo pericolo; scongiuriamolo concordi, posciachè esso è così grave ed imminente: non lasciamoci sedurre da fallaci e insidiose illusioni; non diamoci a credere che il male che questa legge chiama sopra di noi possa essere compensato dai benefizi che essa mostra di prometterci; imperocchè questi benefizi sono parvenze vane, siccome io credo potervi facilmente dimostrare, se mi sia concesso per la tardissima ora, e la vostra e mia stanchezza, rinviare a domani il seguito del mio discorso.

Voci. A domani! a domani!

RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER L'ALIE- NAZIONE DI UNA TENUTA SPETTANTE ALL'UNI- VERSITÀ DI BOLOGNA.

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

MARESCOTTI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per l'alienazione della tenuta *Torre di Coceno* spettante all'Università di Bologna.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

La seduta è levata alle ore 6.

Obbligazioni emesse e da emettersi.

(Veggasi seduta 3 aprile 1865, pag. 9180).

QUALIFICAZIONE	NUMERO	VALORE nominale	CAPITALE nominale	VALORE di emissione	CAPITALE ottenuto	QUOTA pel servizio	ANNUALITÀ pel servizio
Romane, cosiddette <i>Azioni privilegiate</i>	22,000	500	11,000,000. „	410. „	9,020,000. „	36.32	799,040. „
Emissione dal 1° gennaio 1858 al maggio 1864	661,671	500	330,835,500. „	237.69	157,275,234. „	16.13	10,672,753.23
Livornesi — Linea Pistoia	21,147	420	15,790,320. „	210. „	4,440,870. „	13.44	505,290.24
	16,449	420		420. „	6,908,580. „	13.44	
Serie A — Firenze-Pistoia	20,800	500		500. „	10,400,000. „		
Serie B — Pisa-Lucca	7,100	500		500. „	3,550,000. „		
Serie C — Pisa-Massa	70,000	500	163,950,000. „	217.50	13,197,257. „	16. „	5,246,400. „
Serie D — Aretina	100,000	500		218.50	21,850,000. „		
	130,000	500		221.50	28,795,000. „		
Maremmane	89,000	500	44,550,000. „	341.22	30,403,282.50	25.21	2,246,211. „
Centrale-Toscana	14,000	588	8,232,000. „	420. „	5,880,000. „	22.26	311,640. „
	34,000	700	23,800,000. „	360. „	12,240,000. „	26.50	901,000. „
	1,186,267		598,157,820. „		303,960,223.50		20,682,334.47
Aggiungansi le obbligazioni occorrenti a provvedere il nuovo capitale necessario	1,480,000	500	740,000,000. „	200. „	(a) 296,000,000. „	16.13	23,872,400. „
Totale	2,666,267		1,338,157,820. „		599,960,223.50		44,554,734.47

(a) Questa somma di 296 milioni si compone:

- L. 74,400,000 richieste per completamento delle linee attuali delle società che si vogliono fondere.
- „ 110,600,000 per la ligure e per la linea di Cancellò, detratto il sussidio, come a pag. 50 della relazione della Commissione.
- „ 107,500,000 per le linee eventuali.
- „ 3,500,000 per l'acquisto Voltri.

L. 296,000,000