

## TORNATA DEL 4 APRILE 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

**SOMMARIO.** *Atti diversi.* = Istanza del deputato Cadolini sull'ordine del giorno. = Seguito della discussione generale del disegno di legge per il riordinamento, e l'ampliamento delle ferrovie del regno — Il deputato Boggio termina il suo discorso contro il medesimo — Discorso del ministro per le finanze, Sella, in difesa del progetto — Chiusura della discussione generale — Chiarimenti dei deputati Leopardi, Depretis, Argentino e Valerio — Spiegazioni del presidente del Consiglio, La Marmora. = Relazione sui progetti di legge: ampliamento del territorio della città di Firenze; continuazione della sede in Torino del Tribunale supremo di guerra. = Istanza del ministro per l'interno, Lanza, e del deputato di San Donato per sedute straordinarie, ammessa dopo osservazioni del presidente. = Discorso riassuntivo del relatore Correnti, in risposta agli oppositori al progetto — Continua domani.

La seduta è aperta al mezzo tocco.

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

10696. La Giunta municipale di Macerata invita la Camera a voler adottare il principio che i beni delle corporazioni religiose soppresse e da sopprimersi siano almeno in parte erogati a beneficio delle provincie e dei comuni in cause di pubblica utilità.

10697. Le Giunte municipali di Cerenza, di San Marco la Catola, di Carlantino, di Castelvecchio di Puglia e di Pietro Montecorvino nella Capitanata, espongono alcune considerazioni in favore della strada ferrata da Benevento a Foggia.

10698. Undici parroci dei comuni circonvicini al monastero di Monte Oliveto Maggiore, compartimento Senese, pregano la Camera di respingere la proposta soppressione delle corporazioni religiose.

10699. Dieci religiosi dell'ordine dei Minori Riformati di San Francesco nel comune di Pietraperzia, provincia di Caltanissetta, dichiarano di non volere abbandonare la vita monastica che professarono e protestano contro petizioni state sporte in senso contrario alla presente.

10700. Il sindaco della città di Lecco, a nome di quel municipio, penetrato dell'importanza del tronco ferroviario Monza-Calolzio sia nell'interesse locale, che internazionale, domanda che venga dalla Camera autorizzata la sollecita costruzione della ferrovia medesima.

10701. Ottantacinque abitanti di Cutro chiamano l'attenzione della Camera sui gravi danni che resulterebbero per quelle popolazioni qualora nel votare la

ferrovia di Cotrone si desse la preferenza al tracciato per Isola e Castelle su quello di Cutro che risponde agli interessi generali del paese.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Casaretto, presidente della Camera di commercio ed arti di Genova, fa omaggio di quattrocento copie di una relazione fatta alla stessa su quella parte del progetto di legge pei *Provvedimenti finanziari* che ha tratto alla soppressione del porto franco di quella città.

**CADOLINI.** Domando la parola sul sunto delle petizioni.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**CADOLINI.** Prego la Camera a dichiarare d'urgenza la petizione numero 10701, colla quale parecchi cittadini di Cutro in Calabria, venuti in cognizione che il Ministero avesse intenzione di approvare il progetto presentato dalla compagnia delle ferrovie Calabro-Sicule pel tracciato della linea Jonia da Cotrone alle foci del fiume Tacina, e venuti in cognizione che questo tracciato invece di tenere la linea più breve, più economica per lo Stato e meglio proficua per la parte più popolata di quelle contrade, seguirebbe per tutta la sua estensione le lunghe risvolte del litorale Jonio per Isola e Castelle, percorrendo così luoghi deserti e spopolati nel solo interesse della compagnia, alla quale naturalmente conviene dare alle linee il massimo sviluppo possibile, invocano dalla Camera un voto in favore della linea la quale tocchi o meglio si avvicini agli importanti comuni di Cutro, Petronà, Mesuracca, Policastro, Cotronei, Rocca Lombarda, San Mauro, Santa Severina, Scan-

TORNATA DEL 4 APRILE

dale, quale più conveniente alle popolazioni ed allo Stato.

Siccome la costruzione di questo tronco potrebbe da un giorno all'altro essere iniziata, siccome in epoca vicina si potrebbero incominciare sul medesimo i lavori, così è evidente che se la Camera non si preoccupasse sollecitamente della petizione di cui si tratta, sarebbe poscia oziosa e tardiva ogni sua deliberazione, sarebbe inutile ogni provvedimento che la prudenza potesse dettarle; e i voti di quelle popolazioni resterebbero intieramente inesauditi per non essere presi in considerazione se non quando non si sarebbe più in tempo di ascoltarli.

Trattandosi di una quistione importantissima, trattandosi che, ove fosse ammesso dal Ministero per questa parte della linea Jonia il tracciato che io accennai, lo Stato dovrebbe sobbarcarsi ad un maggiore dispendio a cagione che quel tracciato produrrebbe un evidente danno, un aumento di percorrenza, a cui corrisponde una maggiore estensione di garanzia chilometrica, sarebbe necessario che la Camera volesse occuparsene indilatatamente.

Perciò, oltre al domandare l'urgenza per questa petizione, pregherei la Camera di volere entro la presente Sessione dedicare almeno una tornata alle petizioni, in guisa da prendere qualche deliberazione sulle più importanti ed urgenti, ed in ispecie su questa e sulle altre che riguardano il tracciato di ferrovie, sulle quali si possono da un giorno all'altro cominciare i lavori, per modo che sarebbe poscia vano ed infruttuoso il prendere alcuna deliberazione.

**PRESIDENTE.** La petizione raccomandata dall'onorevole Cadolini sarà dichiarata d'urgenza. Quanto al tenere una seduta per le petizioni prima che l'attuale Sessione si chiuda, lo si farà conciliabilmente coi molti lavori che, come sa l'onorevole Cadolini, sono ora in corso.

**CADOLINI.** Allora, se l'onorevole presidente me lo consente, io mi riservo di fare a tempo opportuno la proposta formale di tenere una seduta allo scopo accennato.

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

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

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

**BOGGIO.** Debbo premettere una dichiarazione.

Siccome le cose che io dovrò dire, e principalmente nell'esordio delle osservazioni che sto per sottoporre alla Camera, si riferiscono alle dichiarazioni che sono state fatte ieri dagli onorevoli ministri generale La Marmora e Sella, io prego il signor ministro per i lavori pub-

blici, che è il solo presente al banco dei ministri, ad aver egli la compiacenza di tenerne conto per tutto ciò che possa per avventura interessare personalmente, però sempre bene inteso nella loro qualità politica, i due ministri La Marmora e Sella.

Fatta questa dichiarazione che mi era imposta da ragioni di convenienza che ciascuno può apprezzare, entro in materia....

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Si manderanno a chiamare.

**BOGGIO.** Non faccio istanza perchè si mandino a chiamare; mi basta solo di porre in avvertenza la Camera che, da ieri in poi, la questione ha cambiato aspetto. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole La Marmora è impossibile il non discutere la quistione ministeriale che egli ci ha ieri proposta. Se impertanto il signor ministro dei lavori pubblici preferisce che i suoi colleghi sieno presenti, io attenderò che giungano.

Ma in verità mi sembra...

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Potrebbe incominciare: io ritengo che fra pochi minuti saranno qui; ed appena arrivati, io comunicherò loro gl'intendimenti.

**BOGGIO.** Appunto io dicea sembrarmi che è troppo bene rappresentato tutto il Ministero dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè la presenza degli altri suoi colleghi sia indispensabile.

Le dichiarazioni fatte ieri dal generale La Marmora presidente del Consiglio, e dal ministro delle finanze, hanno avviato la discussione sulla legge attuale in una fase intieramente nuova.

Sino a ieri noi eravamo in faccia ad un problema amministrativo ed economico; si trattava semplicemente di sapere se fosse giunto il momento opportuno di decretare l'assetto definitivo della rete ferroviaria d'Italia; si trattava di sapere se codesto assetto lo si dovesse domandare a gruppi artificialmente creati dal legislatore, o non piuttosto attenderlo dallo sviluppo naturale dei bisogni economici del paese; si trattava di sapere se dovesse preferirsi il sistema di garanzie perpetue che lo Stato promette alle compagnie, o non piuttosto lasciare un campo più libero all'azione del Governo, e risparmiare un onere permanente ed indeclinabile alle finanze dello Stato; si trattava, finalmente, di sapere se il contratto di vendita delle ferrovie dello Stato ci offrisse tali condizioni che lo rendessero conveniente al paese.

Tutte queste erano questioni amministrative, erano questioni economiche, sulle quali ciascuno di noi era pienamente libero, politicamente e moralmente, di dare quel voto che meglio rispondeva alle sue convinzioni personali.

Ora invece, ecco un nuovo elemento introdursi nella discussione, e quello che più importa un elemento preponderante che assorbe e schiaccia tutti gli altri, la questione di Gabinetto.

Anzi, non solamente una questione di Gabinetto, ma due addirittura.

Una questione di Gabinetto già ci è dichiarata; non abbiamo ancora votato sopra di essa, e già una seconda ci viene annunziata!

E per fermo voi udiste ieri come l'onorevole generale La Marmora cominciava a dichiarare che in codesta legge poneva egli per tutto il Ministero la questione di Gabinetto: udiste com'egli soggiungesse che fra pochi giorni, in occasione della legge dei provvedimenti finanziari e del prestito, di nuovo la questione ministeriale sarebbe posta, a nome di tutti, dal ministro Sella.

In verità, codesta questione ministeriale mi è giunta impreveduta ed imprevedibile.

**MASSARI.** Oh!

**BOGGIO.** Sì, onorevole Massari, impreveduta ed imprevedibile, abbenchè da otto giorni ne sentissi discorrere.

Impreveduta ed imprevedibile logicamente e politicamente parlando, abbenchè pur troppo anche in questa occasione io dovessi sperimentare come altro sia ciò che il raziocinio insegna, altro sia ciò che qualche volta succede nell'ordine dei fatti!

Or bene, quantunque da otto giorni io sentissi parlare intorno a me della questione di Gabinetto, l'averla udita ieri a porre così recisamente dal presidente del Consiglio mi ha cagionato una dolorosa sorpresa, perchè io non mi era mai potuto persuadere che la si volesse seriamente introdurre a proposito di una legge dell'indole di quella che stiamo discutendo.

Se c'è legge la natura della quale ripugni al concetto d'una questione ministeriale ella è certamente questa, nella quale non viene innanzi un principio, un sistema, ma in cui abbiamo da una parte un concetto economico e dall'altra un concetto economico diverso; da un lato un concetto amministrativo, dall'altro un altro concetto amministrativo; sopra tutto poi, da una parte una serie d'interessi locali che desiderano il progetto di legge, dall'altra una serie non meno importante d'interessi locali che lo respingono, in guisa che il porre la questione ministeriale su questo terreno è evidentemente un mettere la Camera in una posizione anomala e molto strana, perchè è un obbligarci a scegliere, non fra due principii, ma fra due serie, e direi anzi fra due coalizioni d'interessi locali che sono in conflitto. (*Bene! Bravo!*)

E tanto meno io poteva credere che tale questione la ponesse innanzi il generale La Marmora, perocchè io non ho dimenticato la gravissima discussione di principio che, non è gran tempo, ebbe luogo in questo recinto; io non ho dimenticato come il generale La Marmora, senza neppure attendere che venisse il giorno fissato per quella discussione, prendesse l'occasione che gli era offerta accidentalmente per dichiarare come della pena di morte egli facesse una questione capitalissima.

Egli dichiarava allora che l'abolizione della pena di morte suonasse per lui grave e inevitabile indebolimento della tutela sociale, grave e inevitabile pericolo

per la pubblica sicurezza. Evidentemente, se mai fu occasione nella quale la questione di Gabinetto si potesse porre, era quella.

*Voci.* È vero!

**BOGGIO.** Eppure non fu posta!

Io non farò un rimprovero al Ministero di non averla posta. Forse non la propose, perchè s'immaginò già *a priori* che l'altro ramo del Parlamento avrebbe impedito che il nostro voto avesse efficacia di legge.

Se questo fu il concetto, comprendo il contegno del Ministero, ma non lo approvo; perchè intanto l'effetto morale della votazione di questa Camera non c'è più nulla al mondo che valga a cancellarlo. (*Movimento*) O forse altro fu il motivo per il quale non fu posta allora, e per il quale non mi sembra che neppure oggi si possa considerare come seriamente posta la questione di Gabinetto.

La questione di Gabinetto può utilmente venire posta in principio di una Legislatura, o se non altro in principio di una Sessione.

Allorquando la Camera comincia i suoi lavori, e le siano presentati progetti di legge importanti, se questi progetti di legge si informino ad un principio che rappresenti un sistema, allora la questione di Gabinetto è opportuna e seria, e può essere efficace; imperocchè, se negate al Ministero il riconoscimento di quel principio, e l'attuazione di quel sistema che esso pone innanzi, lo ponete nell'impossibilità di amministrare la cosa pubblica; ed a buon diritto allora egli penserà a valersi di uno dei due modi che lo Statuto gli dà per uscire dalla crisi.

Giustamente, in tal caso, esso provocherà dalla Corona lo scioglimento della Camera; oppure rassegnerà l'ufficio.

Ma nelle condizioni attuali, in fin di vita della presente Legislatura, dopo le votazioni importantissime che hanno avuto luogo, e che hanno messo in condizioni così eccezionalmente buone il Ministero, una questione di Gabinetto quale risultato pratico potrà avere?

Che il Ministero, se noi votiamo contro la sua legge, ci sciolga?

Ma se ci ha già detto qualche giorno addietro l'onorevole ministro Sella che ormai i nostri giorni sono contati e che dee la Camera in aprile aver finito i suoi lavori!

Lo scioglimento della Camera ormai significa solo chiuderla otto giorni prima di ciò che senza la crisi ministeriale essa verrebbe chiusa. Come adunque potrebbe avere apparenza di serietà una questione di Gabinetto?

Ma checchesia di ciò, non riuscendo io a penetrare questo mistero, starò pago a dire col poeta:

*Così vuoi colà dove si puote*

*Ciò che si vuole, e più non domandare. (Iarità)*

Non domanderò più oltre ai signori ministri perchè pongano ora la questione di Gabinetto; rinuncio a capire. Ma intanto la questione fu posta, è un nuovo ele-

TORNATA DEL 4 APRILE

mento che si è introdotto nella discussione, debbo tenerne conto; e appunto ne terrò conto restringendo le mie osservazioni ad esaminare che cosa convenga a noi di fare oggimai nel pubblico interesse dopo che questo nuovo e prevalente elemento fu introdotto in mezzo alle nostre deliberazioni.

Una crisi ministeriale è quasi sempre un male.

A qualcuno il *quasi* potrà parer troppo, ad altri poco, ma per me che per abitudini e per convinzioni sono governativo il *quasi* ci sta bene. (*Si ride*) Adunque una crisi ministeriale è quasi sempre un male. Esporci ad una crisi ministeriale nel caso presente, non fosse altro che per i sentimenti personali di stima e di simpatia che ho per i signori ministri che seggono ora a quel banco, è certamente andare incontro ad un male. Ma accettare questa legge è anche, nella mia convinzione, accettare un male.

Noi ci troviamo dunque fra due mali: male accettando la legge, male respingendola. Il buon senso consiglia di scegliere fra i due mali il minore.

Vediamo quale dei due mali sia il minore.

È minor male la crisi ministeriale, cioè l'andarsene noi a casa otto giorni prima?

(*Il ministro Sella fa segno negativo.*)

Non è così? Mi si vuol dire che il Ministero non iscioglierà la Camera, ma si ritirerà per lasciare la sua successione immaturamente ad un erede non ancora designato né per testamento, né per legge? (*Ilarità*)

Sarà possibile, ma non è probabile: c'è un po' di scetticismo in fondo all'animo mio, di modo che fra le due soluzioni che può avere la crisi ministeriale, sinora io continuo a credere alla prima, che è la sola alla quale il Ministero possa appigliarsi senza andar incontro ad una gravissima responsabilità e farsi accusare di agire a capriccio e per dispetto.

Vediamo adunque se sia male minore l'accettazione della legge o il pericolo della crisi.

Le conseguenze dell'accettazione della legge, al punto di vista finanziario, ho dimostrato ieri quali fossero: non tornerò certo su quella dimostrazione. Solo mi permetterete che io vi ricordi come si riepilogassero in questa cifra abbastanza significativa: 200 milioni di disavanzo permanente.

La quale cifra, secondo ben ricordate, è la risultanza di questi pochi, ma pur troppo sicuri dati.

Si accresce di 79 milioni la spesa ordinaria sui due bilanci delle finanze e dei lavori pubblici, cioè 44 milioni prodotto delle nuove garanzie, e 35 milioni aumento del debito pubblico per il nuovo prestito dei 425 milioni.

Si diminuisce ad un tempo l'entrata dei 27 milioni che scompaiono dall'attivo per la vendita delle ferrovie dello Stato.

E così mentre lo introito da 635 milioni discende a 608, la spesa per *tre* dicasteri va a 630: ci rimane a provvedere agli altri sei che ora sono calcolati in bilancio 157,000,000.

E così riusciamo al disavanzo di oltre 200 milioni

annui; disavanzo permanente, disavanzo incurabile, perchè esso si produce dopo che noi abbiamo esaurita ogni possibilità di aumento d'introito e di riduzione delle spese.

Queste le conseguenze finanziarie della votazione della presente legge.

Come faremo fronte al pericolo che in questo risultato finanziario si contiene?

Forse coi provvedimenti finanziari che già ci ha proposti l'onorevole Sella?

Ciò che avvi di più liquido, o di più sicuro in quei provvedimenti è l'aumento di 30 milioni sulla ricchezza mobile. Questi trenta milioni sono già contemplati nello attivo di 608 milioni, perchè questo attivo è desunto dal bilancio rettificato dall'onorevole Sella; il bilancio rettificato porta già la ricchezza mobile a 60 milioni.

Se dai nuovi provvedimenti finanziari togliamo via trenta milioni della mobiliare, che cosa ci rimarrà per fare fronte ai 200 milioni del disavanzo permanente?

Ma a parte ciò, io vi domando se non è appunto perchè una volta accettata questa legge noi dovremmo poi subire quei provvedimenti finanziari, che dobbiamo essere più ripugnanti a rendere il partito in favore della legge attuale.

Il paese certo non può accogliere con eccessivo entusiasmo gli aumenti di tassa, ma però il paese cominciò a capire, o dirò meglio ha sempre mostrato di capire che l'aumento delle tasse è indispensabile, ed è reso inevitabile dalla situazione delle nostre finanze.

Ma che cosa domanda a noi l'opinione pubblica, la coscienza del paese?

Ci dice: accrescete pure le imposte, questo è necessario, è inevitabile; ma nel medesimo tempo fate economie, le maggiori economie possibili.

Noi invece che cosa facciamo? Noi diciamo ai contribuenti: ecco una sequela di nuove tasse, edizione corretta del registro e bollo, imposta sui fabbricati, soppressione dei porti franchi; ecco una serie di nuovi carichi, assumeteli pure volentieri, votateli senza scrupoli questi nuovi carichi, essi andranno in vantaggio del paese. Ebbene, mentre noi diciamo questo ai contribuenti, noi, in realtà, a vece di fare economie, accresciamo ad un tratto per ben 79 milioni le spese del bilancio ordinario.

In verità, o signori, ed appunto perchè dovremo imporre fra pochi giorni nuovi e gravi balzelli al paese, io sono più che mai riluttante a votare una legge, la quale inganna l'aspettazione della pubblica opinione. Il paese aspetta nuove imposte, ma accompagnate da economie; invece noi gli presentiamo un aumento di 79 milioni di spese! (*Bene! a sinistra*)

Ecco perchè io rifugio in modo assoluto dall'accettare questa legge.

Né mi si obbietti che io non tengo conto dei benefici immensi che questa spesa deve produrre. Si riconosce che le garanzie da 36 milioni saliranno ora ad 80 mi-

lioni, ma si soggiunge che le strade ci compenseranno ad usura dei nuovi e maggiori sacrifici.

Ma avremo le strade col sistema che ci si propone?

Tutto al più, avranno le strade quelle località che appartengono alla zona favorita dalla legge, ma non le avranno nè ora nè poi le località che appartengono all'altra zona, che è quasi uguale per importanza, per estensione, per numero e ricchezza di popolazione alla zona favorita.

Questo è l'inconveniente massimo della legge attuale, al punto di vista finanziario. Arroge che per il modo con cui questa legge è congegnata, noi rendiamo impossibili quindi innanzi le strade secondarie. Nè fu poca la mia sorpresa nell'udire gli oratori che hanno parlato in favore, lo stesso ministro dei lavori pubblici, e più ancora il generale La Marmora, assicurare che con questo sistema dei gruppi si renderà facile la formazione delle reti secondarie.

Si certo, quanto più i gruppi sono potenti, quanto più rappresentano una associazione considerevole di capitali, avranno tanto maggiore facilità di fare le strade secondarie, ma le faranno solo ad una di queste due condizioni.

Le faranno, se la legge che crea i gruppi imponga loro l'obbligo di farle; oppure se la legge costituisca i gruppi in modo che essi abbiano interesse a costruirle. Ma se invece la legge non impone quest'obbligo e forma i gruppi in modo che non vi sia interesse per loro nel creare le diramazioni secondarie, queste non si faranno più mai.

La legge attuale non impone tale obbligo. Dichiaro solamente che si dovranno fare alcune linee, ma non provvede alle molte linee che l'opinione pubblica domanda.

L'onorevole Nisco e l'onorevole Venturelli ci dicevano di far noi come fa il progetto di legge, di avere cioè fede nella iniziativa di questi gruppi, i quali essendo potentemente costituiti avranno modo di operare con successo la creazione delle nuove linee. Volentieri accordo che i gruppi avrebbero modo di fare; ma dico che non ne avranno la volontà.

Non l'avranno perchè la vostra legge è formata in modo che toglie ai gruppi l'interesse di fare. Se i gruppi ricevessero un sussidio temporaneo, un sussidio limitato ad un breve numero d'anni, si comprenderebbe che potesse venire il momento in cui le compagnie costituenti i gruppi si decidessero, per accrescere il guadagno sulle proprie linee, alla formazione delle vie secondarie.

Ma queste società hanno un *minimum* assicurato, quand'anche il movimento sia nullo; tale garanzia è per essi duratura finchè non raggiungono un determinato prodotto; le compagnie non possono adunque avere stimolo alcuno a creare strade secondarie.

Laonde, se viene accettata questa proposta, che cosa succederà? Per vedere chiaro prendiamo ad esempio Solmona.

Solmona desidera che si faccia un tronco di ferrovia.

Ebbene, se si lasciano le cose quali ora stanno, per valerme d'una espressione usata ieri dal generale La Marmora, Solmona per avere la sua ferrovia deve anzitutto darsi attorno per procacciare il capitale necessario. A tale scopo domanderà anzitutto il concorso degli individui del comune e delle località interessate; poi, se questo non basti, ricorrerà per un sussidio al Governo.

Il Governo porterà la questione davanti al Parlamento, e l'aiuto sarà concesso o no, secondochè l'interesse generale combinato col locale consiglierà di dare o di negare.

Qui finirà la serie degli atti che dovrà compiere Solmona per avere il suo tronco, e se essa riesca a provare, e l'onorevole Leopardi vi riuscirebbe di certo (*Si ride*), che quel suo tronco giova all'utile generale dello Stato, Solmona avrà il sussidio e farà la sua ferrovia.

Create invece i gruppi.

Non è più solamente col Governo, il quale tratta le questioni nell'interesse generale, ed il quale sapendo che l'interesse, il benessere generale è la risultanza della somma del benessere locale e individuale, sarà sempre disposto, nei limiti del possibile e dell'onesto, a secondare la domanda per tronchi locali; non è più col Governo che Solmona dovrà trattare, ma col gruppo, colla società.

E non avendo la compagnia dalla legge l'obbligo di fare il tronco, non altrimenti s'indurrà a farlo salvo che ciò ad essa convenga.

E col sistema della garanzia quale ci è proposto, la compagnia non avrà mai interesse a farlo.

Cosicchè allorquando l'iniziatore di questo o di un altro tronco si rivolga alla compagnia proprietaria del gruppo in cui quel tronco dovrebbe venirsi istituendo, essa anzitutto gli domanderà le sia assicurata sui chilometri dei quali risulterà formato il nuovo tronco l'istessa garanzia che già gode per tutti gli altri chilometri della sua linea.

Se non le si dà tale assicuranza, la compagnia non ha interesse a che il nuovo tronco si faccia.

Senza quella garanzia conviene assai più alla compagnia che non si faccia quel tronco, imperocchè nulla ad essa importa che la sua rete non sia percorsa dai viaggiatori e dalle merci che questo nuovo tronco metterebbe in movimento.

Essa percepisce pur sempre il suo *minimum* di provento chilometrico!

Anzi ci guadagna se il movimento non è accresciuto, poichè un movimento minore trae seco minor spesa; ed essa, mentre spende meno per fare il servizio, riceve dal Governo una somma maggiore a titolo di garanzia.

E qui appunto è per me il vizio radicale del sistema dei gruppi e della garanzia quale ci viene proposto nella presente legge.

Per essa siamo trascinati all'assurdo; per essa vengono manomesse e sovvertite tutte le leggi economiche.

Fino ad oggi avevano tutti creduto che l'utilità generale per lo Stato e l'utilità speciale della compagnia di strade ferrate consistesse nell'incremento della circolazione.

Or bene, tutti gli economisti hanno sbagliato sempre! È questa legge che lo dice!

D'ora innanzi più vi sarà movimento sulla rete delle nostre ferrovie più ci scapiteranno e le compagnie che le esercitano e il Governo stesso.

Nè questo è il solo male; ma inoltre il sistema che vorrebbe inaugurare la nuova legge significa, per me, la creazione di un monopolio, del quale il Governo, o meglio il paese, farà le spese. I contribuenti pagheranno nuovi e maggiori balzelli, affinché le compagnie che ora costituiranno questi grandi gruppi facciano grossi guadagni; e mercè questi grossi guadagni, invece di favorire, incagliano lo sviluppo economico del paese, invece di agevolare incagliano la formazione delle ferrovie secondarie! (*Movimenti*)

Oh, sento anch'io la gravità e la mostruosità di questo risultato, eppure col sistema della legge esso è inevitabile.

Votate questa legge, e voi comincerete a non avere le strade ferrate nelle zone alle quali la legge sin d'ora non le garantisce. Ma inoltre nelle stesse zone alle quali la legge le promette, si avranno poi effettivamente?

Non sarà anche questa una di quelle promesse che abbiamo preso da alcuni anni la mala abitudine di fare, per non mantenere poi?

Non succederà di essa, sebbene per altre cause, quel medesimo che ora avviene della promessa della linea di Conza che si viola, malgrado la consacrazione di due leggi?

Non sarà anche questa una promessa illusoria?

Or bene, se è vero che questo è il sistema della legge, se è vero che ci avvia ad un disavanzo finanziario permanente di 200 milioni, cosicchè non è difficile prevedere il momento in cui ci accascieremo sotto un peso superiore alle nostre forze, perchè ci vorremo noi ostinare, perchè vorrà il Governo a forza trascinarci in una via allo sbocco della quale non è che l'abisso, mentre pure siamo ancora in tempo per fare sosta ed orientarci, e scegliere una direzione migliore verso una meta più sicura e più felice?

Perchè ci vorremo urtare ad ogni costo contro l'impossibile?

Chi non vede oramai che, votata la legge, formati i gruppi, ripigliati i lavori, e cominciato anche il pagamento delle guarentigie, non andrà guari che ci troveremo a fronte di un disastro generale e inevitabile, e neppure queste strade che la legge attuale enumera e permette, potranno essere compiute, perchè non ci troveremo più in grado di corrispondere alle compagnie quei sussidi senza i quali non hanno modo di compiere l'opera?

Che cosa faranno esse quando venga loro meno l'adempimento di una promessa che noi oggi facciamo, in

buona fede, coll'intenzione di mantenerla, come abbiamo fatto tante altre promesse che si contengono nelle leggi colle quali da quattro anni abbiamo votate le centinaia di milioni di spese; ma che poi, per essere superiori alle nostre forze, ci troveremo un di impossibilitati a mantenere? poichè l'impossibile è impossibile per i Governi e per i Parlamenti non meno che per gl'individui.

Epperciò quella medesima zona la quale questa legge vorrebbe favorire, alla quale vorrebbe assicurare una rete completa di ferrovie, corre pericolo di non averla; l'altra zona, la zona diseredata, è certa fin da ora che sarà per sempre sacrificata, e con essa sarà sacrificato l'interesse generale del paese.

È certo che sarà sacrificata, perchè se non si vogliano fare discussioni di parole, è forza confessare che in fondo alla questione dei gruppi, l'ho detto, e lo ripeto, non vi è che il monopolio.

E rendo omaggio all'onorevole Venturelli, uomo che si intende molto di queste cose, come quegli che fu direttore e amministratore della compagnia delle Romane, e sempre si è occupato di queste materie; rendo omaggio alla lealtà e schiettezza dell'onorevole Venturelli che ci ha nettamente dichiarato come in realtà la costituzione dei gruppi è la inaugurazione del monopolio.

Egli ci ha fatto la storia dell'origine e dello sviluppo che la teoria dei gruppi ebbe in Francia; egli ci ha detto che si tratta per noi di costituire le compagnie in gruppi analoghi a quelli che egli ha visto creare e funzionare in Francia, e ci ha soggiunto che essi colà diedero buoni risultati appunto perchè essi sono il monopolio organizzato. Egli pronunciò addirittura la parola.

L'onorevole Nisco invece ha avuto paura, non della cosa, ma della parola.

E veramente ad un professore di economia politica la parola *monopolio* deve scottare le labbra. (*Si ride*)

Per onor dei principii ha dunque l'onorevole Nisco protestato contro la parola *monopolio*: ha negato che c'entri monopolio in questa legge, e ci ha detto che essa tende semplicemente a fare scomparire l'iniziativa individuale e locale per sostituirvi, mediante il sistema dei gruppi, poche potenti associazioni aiutate dallo Stato!

Or bene, ditelo voi, onorevoli colleghi, quale dei due oratori in favor della legge è più nel vero?

L'onorevole Venturelli che ha il coraggio della sua opinione, chiama le cose per il loro nome, e dice monopolio il monopolio: o l'onorevole Nisco che si scandalizza della parola, ma accetta ed ama la cosa, e ci dà tale una definizione del concetto che informa la proposta di legge che egli difende, da far capace chiunque l'ode che quindi innanzi il nostro sistema dei gruppi e il monopolio saranno sinonimi?

L'onorevole ministro Jacini non è meno avverso di quanto lo sia l'onorevole Nisco al vocabolo *monopolio*, ma anch'egli accetta la cosa, purchè si riesca a dissimularne il nome.

Egli pure alla sua volta ha voluto farsi bello dell'esempio della Francia; egli pure, ripetendo il concetto già espresso dall'onorevole Venturelli, ci ha ricordato come in Francia finchè fu retta da altri Governi nulla si fece per l'organamento sistematico delle ferrovie, ma Napoleone III *colla sua mano di ferro*, disse l'onorevole Jacini (e non pensò che quella espressione *mano di ferro* confutava tutta la sua teorica), Napoleone III colla sua mano di ferro in breve tempo ebbe costituito i gruppi, e, mediante questi gruppi, in meno di 10 anni si sono fatte le linee secondarie.

L'onorevole Jacini poneva innanzi questo esempio per darci a credere che eziandio in Italia avremo facilmente le linee secondarie se costituiamo ora i gruppi.

È possibile, signor ministro, è possibile che la formazione dei gruppi riesca in Italia ai medesimi risultati che diede in Francia, ma a patto che voi pure abbiate la mano di ferro di Napoleone III! (*Bene!*) a patto che voi pure facciate quello che ha fatto Napoleone III; ma pur troppo mentre egli adoperava la mano di ferro, voi invece adoperate la borsa dei contribuenti.

Napoleone III non ha mica detto alle compagnie isolate: unitevi, formate tanti gruppi, ed a ciascun gruppo che si forma io assicuro una larga garanzia chilometrica, siavi o no movimento sulla rete, fruttino o non fruttino le linee. Questo non disse e non pensò mai di dire Napoleone III, il quale io forse non chiamerei col l'onorevole Valerio l'uomo più liberale di Francia, ma a cui certamente non si può negare il merito di avere non solo la mano di ferro che gli attribuisce il ministro Jacini, ma eziandio una mente acutissima e profonda. Napoleone III quando volle costituire i gruppi ha detto alle singole compagnie: volete riunirvi insieme? io non vi prometto garanzie, non voglio imporre sacrifici allo Stato, intendo che vi riuniate da voi, per iniziativa vostra, intendo che sia una associazione liberissima, spontanea; però se non vi riunite, io qui aprirò un canale, là farò una linea parallela, insomma vi rovinerò colla concorrenza.

Le compagnie compresero questo linguaggio e, vedendosi nell'alternativa di essere rovinate dalla concorrenza che il Governo loro avrebbe fatto (e sapevano che Napoleone III era uomo da eseguire la minaccia), o di correre il rischio di perdere qualche cosa, ma salvar il resto, associandosi e creando le linee secondarie, preferirono il minor male, precisamente come farò io oggi tra la questione ministeriale e la legge in discussione (*Ilarità*); preferirono il minor male, e si associarono senza garanzia, senza aiuto del Governo; ed una volta costituite in gruppi ciascuno di questi ha vissuto e vive di vita propria.

E siccome la prima condizione di una vita rigogliosa e feconda era quella di avere una circolazione, un movimento grande sulle loro reti, così, per accrescere questa circolazione e questo movimento, i gruppi hanno dovuto fare le reti secondarie.

Queste adunque si sono fatte, perchè il farle era in-

teresse supremo dei gruppi, era, per essi, questione di vita o di morte.

Invece i nostri gruppi, quali questa legge li crea, vi-  
vrebbero per la garanzia del Governo; essi perciò, nella formazione delle reti secondarie, non avrebbero vantaggio alcuno; anzi, potrebbero averne danno, perchè aumenterebbero per essi le spese di esercizio senza che ad un tempo aumentasse la garanzia.

Adunque l'esempio francese non calza, ed io non so, in verità, come il ministro dei lavori pubblici non abbia pensato che, invocandolo, minava egli medesimo le basi del suo sistema!

Si, imitiamo la Francia, se tanto e tale è il desiderio nostro di imitare gli esempi stranieri; prendiamo pure il bene dovunque sia: per me il bene è come il capitale, è cosmopolita, non ha nazionalità speciale. Ma non imitiamo gli altrui esempi a rovescio! Prendiamo alla Francia la formazione dei gruppi, ma teniamo anche noi il modo che essa tenne nel farli.

Mi si dirà che ciò non è possibile.

Lo so anch'io: so bene anch'io che il Governo nostro è in tutt'altre condizioni di quelle nelle quali era Napoleone III.

Certo noi non possiamo minacciare sul serio le compagnie, di crear loro una concorrenza temibile con altre linee o canali: e neppure potremmo persuaderle che abbiamo modo di contrarre lo *emprunt de la paix* per i due miliardi che a un dipresso occorrerebbero ad espropriarle, e renderci noi padroni di tutte le loro linee.

Ma se non possiamo adoperare i mezzi che adoperò la Francia nel costituire i suoi gruppi, e se i gruppi solamente riescono utili ed efficaci, quando siano formati con quei mezzi, lasciamo stare per ora i gruppi, rinunciamo a formarli!

Ma non è una vera follia il riconoscere per una parte che la Francia ha creato i suoi gruppi in un dato modo, che a quel modo noi non possiamo averli, ed ostinarci tuttavia ad imitar ciecamente la Francia, e perchè essa ha i gruppi con vantaggio, volerli avere noi pure con danno?

Eh signori, i gruppi li avremo sì, ma gruppi saranno che verranno al pettine, e più presto di quello che potete immaginare. (*Risa di assenso*)

Non accresciamo adunque il numero delle infelici imitazioni di esempi stranieri: la legge è radicalmente viziosa, perchè il suo concetto fondamentale dei gruppi e delle garanzie è erroneo, vizioso, funesto: respingiamo la legge.

Ma che cosa accadrà se la respingiamo?

La reiezione della legge darà luogo a infiniti guai; la reiezione della legge è il finimondo!...

**LA MARMORA**, presidente del Consiglio. Oh no!

**BOGGIO**. So bene che il generale La Marmora è troppo modesto perchè sia da credere che nel gittare in mezzo a questa discussione la questione di Gabinetto, egli abbia voluto dirci implicitamente che se egli si ritira avremo il finimondo.

No, questo egli non ha voluto dire, e nol dico, e noi penso neppure io (*Si ride*); il suo ritiro dalla Presidenza del Consiglio sarebbe certo un danno, una perdita per il paese, ma non sarebbe ancora il finimondo. Sta bene: però sono varie altre temibili conseguenze che si evocano quali spauracchi di occasione, dai fautori della legge.

Se voi la respingete, ci si dice, le compagnie falliscono e le strade non si fanno più; il credito del Governo è compromesso; perdiamo i 200,000,000 corrispettivo delle ferrovie dello Stato; la nazione sarà travolta in una crisi finanziaria terribile, alla quale crescerà gravità e complicazione la crisi politica annunciata già dal minacciato ritiro del Ministero...

Veramente, in questo cumulo di mali da disgradarne il vaso di Pandora, vi è di che mettere sopra pensiero anche i più temerari...

Però, se ci proviamo ad analizzarli un caduno questi preconizzati disastri, essi non ci appaiono più così urgenti, minacciosi e terribili...

Le compagnie falliranno, si dice. Quali, domando io?

Le Calabro-Sicule forse? Niuno ha mai messo innanzi questo pericolo.

O falliranno le Livornesi, delle quali ci si è detto e ripetuto che fanno buonissimi affari?

O pericolerrebbero le Lombarde che sono in condizioni così prospere?

Si teme per le Meridionali? Anche le Meridionali oramai sono in sicuro; ce lo ha dichiarato l'onorevole Jacini, il quale mi ha fatto ricordare quel tal verso di Victor Hugo a proposito di Marion de Lorme:

Et l'amour lui a refait une virginité.

Egli ci ha detto che le Meridionali non hanno più la faccia antica; ci ha detto che le Meridionali hanno ora una faccia nuova, la quale permette loro di mostrarsi da capo, senza arrossire, in pubblico; la faccia del commendatore Bona (*Viva ilarità*), il quale così fa per esse ciò che, secondo Victor Hugo, l'amore fece per Marion de Lorme. (*Nuova ilarità*).

Dunque anche per le Meridionali, grazie alla faccia del commendatore Bona, ogni pericolo è sparito.

Ma c'è, dicesi, una compagnia che versa in gravi frangenti, la compagnia delle Romane. E si è soggiunto che il fallimento delle Romane sarebbe di un danno enorme per lo Stato nostro, inquantochè, mancando tuttavia alquanti chilometri del tratto della rete che è sul territorio pontificio, è a temere che, se fallisce questa compagnia, la Santa Sede non consenta al Governo italiano di surrogarla con un'altra. E i chilometri mancanti non si potranno fare, e sarà impedito, chi sa per quanti anni, il collegamento delle nostre ferrovie dell'Italia superiore con quelle dell'Italia inferiore.

Chi sa per quanti anni?

Siete voi, onorevole ministro Jacini; siete voi, onorevole Nisco, onorevole Venturelli, che esprimete questa paura? Voi, promotori e fautori della convenzione del 15 settembre?

Mi pare di aver veduto oggi in questo recinto l'onorevole Pepoli. Certo se egli si fosse trovato presente quando si mettevano innanzi questi dubbi e queste paure egli avrebbe protestato.

Il compadre della convenzione 15 settembre (*Ilarità*) può lasciar dire che se non facciamo adesso l'allacciamento delle ferrovie sul territorio pontificio non lo faremo più per chi sa quanti anni?

Ma, signori ministri, questo lasciatelo dire a noi; a noi scettici sulla convenzione del 15 settembre: ma voi che avete accettato, a quanto pare, senza beneficio di inventario, questa parte come tutte le altre dell'eredità dei vostri antecessori, voi che ce l'avete portata innanzi dicendoci che la convenzione del 15 settembre era una cosa non solamente buona, ottima, ma utile; voi in ispecie, generale La Marmora, che mi avete indirizzato il più solenne rabbuffo che mai in Parlamento mi fosse toccato (*Ilarità*), solo per avere io dubitato un momento che quella convenzione, invece di significare primo passo verso Roma, significasse *imbuto* a Firenze, voi che avete questa favorevole opinione della convenzione del 15 settembre potete dividere consimili paure? (*Ilarità*. — Bravo! Bene! a sinistra)

Ma fra due anni saremo a Roma; anzi ho letto in talun giornale che lo sgombrò dei Francesi da Roma ha già avuto un principio di esecuzione: la cavalleria che ci stava fu richiamata, e ne nacque una gara fra noi e l'Austria per comprare i cavalli: gara nella quale, a quanto si disse, fummo vinti.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Non vi è nulla di vero in questo.

BOGGIO. Eh! non s'inquieti; sarà com'ella dice: i giornali avranno sbagliato: ma non si trattava che di cavalli, e noi qui discorriamo di ferrovie: e se non ci andremo con quei cavalli, ci andremo meglio colle ferrovie (*Ilarità*). E ci andremo presto, posciachè vedo che il Parlamento inglese si occupa già di trovare una conveniente dimora pel Papa: e voi tutti avete letto le parole colle quali lord Palmerston ha dichiarato che farà quanto sia in lui per rendere gradevole il soggiorno dell'Inghilterra al Santo Padre, non dissimulando tuttavia che lo considera come un ospite un po' incomodo (*Si ride*), e vedrebbe volentieri che si acconciasse a fermarsi addirittura in Malta...

Non preoccupiamoci dunque del fallimento delle Romane e della soluzione di continuità delle nostre ferrovie sul territorio pontificio.

Per voi, credenti della convenzione 15 settembre, queste paure non possono esistere; Roma l'avrete fra diciotto mesi, l'avrete forse prima, ed anzi l'onorevole Pepoli, se voglia, potrà indicarvi con precisione il giorno e l'ora, egli che ne sa più di tutti noi... (*Ilarità generale*) Egli è presente, non ha che a domandare la parola! (*Bravo!*)

Adunque, voi che siete sicuri di andare così presto a Roma non potete inquietarvi del fallimento delle Romane. Oltracchè, chi mai dice che le Romane falliranno? L'onorevole Bonghi già vi ha provato che le

Romane non possono correre verun pericolo, perchè hanno quel tal mago, che sempre le salva e il quale non vorrà ora abbandonarle nel miglior uopo: quel tal mago che più fortunato del ministro ingegnere delle miniere, non avrà che a muovere la sua bacchetta per trovare quanto occorra a rialzare il credito della Compagnia e salvarla.

E tanto più possiamo fare a fidanza con quel mago, dopochè l'onorevole Venturelli gli ha dato un nome, e lo ha battezzato per il credito, non so più se europeo o francese...

**VENTURELLI.** Semplice credito.

**BOGGIO.** Dunque credito universale, cosmopolita, tanto meglio. (*ilarità*)

Ma inoltre le Romane non falliranno per un'altra ragione semplicissima.

Usciamo da queste considerazioni che forse non sono abbastanza pratiche, ma che in una discussione la quale dura grave e pesante da tanti giorni, non sono forse interamente fuori di luogo. Usciamone, e veniamo senza più sul terreno pratico.

L'onorevole Fiorenzi ce ne addita la via: egli vi ha dimostrato che in qualunque caso per ovviare a qualunque pericolo, e per tranquillare eziandio coloro i quali non credono che così presto Roma si possa avere, il sacrificio di un milione e 200 mila lire all'anno garantirà la costruzione di quei 57 chilometri da una parte e 50 dall'altra che tuttavia mancano a fare completa la rete delle romane.

Spesa certamente sopportabile, rimedio assai migliore che non sarebbe quello d'ingolfarci nel pelago smisurato e senza fondo delle garanzie a tutti i gruppi ferroviari d'Italia.

E notate questa circostanza.

Son pochi e brevi ormai i tratti di ferrovia non ancora compiuti dalle Romane.

La quasi totalità della loro rete è ultimata e in esercizio.

E questa per noi è la migliore assicurazione che la compagnia non fallirà.

Quando una compagnia ha una rete di parecchi centinaia di chilometri, quando i nove decimi di questi chilometri li ha costrutti, non ho più paura che la compagnia fallisca, imperocchè essa troverà facilmente i capitali necessari a coronar l'opera.

Una compagnia che sia al principio delle sue operazioni, la quale dovendo costruire, ad esempio, mille chilometri, ne abbia 100 costrutti, e 900 da costruire, potrà difficilmente trovare il capitale per 900 da costruirsi; ma quando la cosa è in senso inverso, quando abbiamo 900 chilometri fatti e 100 soli mancano, che essa troverà facilissimamente il capitale per completare la propria rete, perchè i 900 chilometri già costrutti e già in esercizio guarentiscono largamente il danaro che sopravviene da investirsi nei 100 chilometri mancanti.

Bando adunque alle storte paure: la società delle romane non fallirà.

Non falliranno neppure le altre società, poichè esse

versano in buone condizioni; e lo stesso onorevole ministro Jacini ha dichiarato che non c'è l'ombra di pericolo per esse. E al ministro dei lavori pubblici che mi dà questa assicurazione io presto fede, poichè egli deve avere studiata a fondo la questione.

Ma, si dice, pericola il credito dello Stato, se respingiamo la legge.

In verità l'appunto non è serio. Che intendete per credito dello Stato? Se intendete l'abitudine, purtroppo invalsa in Italia, di farci pelare e scorticare dai capitalisti esteri, non c'è dubbio che questa specie di credito certamente ci scapiterà se respingiamo la legge, perchè i capitalisti esteri cominceranno a dire: Vedi! questo regno d'Italia, che era così facile e proclive ai cattivi contratti, questa volta si mette al muro e si ribella! Questo regno d'Italia che si è lasciato corbellare sin qui, oggi pretende vederci chiaro negli affari suoi, ed avere il suo tornaconto nei contratti che fa!

Sì, certo, nell'opinione di quella categoria di persone, che, simili agli uccelli di rapina, si calavano a volo sull'Italia per isfruttarne la inesperienza, noi scapiteremo molto se respingiamo la legge, perchè mostreremo di voler esser d'ora in poi meno gonzi di quello che fummo finora.

Ma se per credito pubblico intendete invece la fiducia che ispira uno Stato al mercato europeo, oh! allora il rigetto di questa legge, lungi dal nuocere al nostro credito, lo aiuterà, lo consoliderà.

Imperocchè questo rigetto significherà due cose: significherà il nostro diniego a che mentre noi siamo nell'urgente necessità di ridurre le spese, esse vengano invece accresciute; significherà inoltre che d'ora innanzi noi non vogliamo più lasciarci facilmente abbindolare dalle fantasmagorie, dalle illusioni, dalle apparenze come fanciulli inesperti, ma arrecheremo nella stipulazione dei contratti e nella assunzione degli impegni tutta la maturità degli uomini seri e positivi; quella maturità la quale rendendosi pienamente conto di ciò che opera, porta con sé la migliore e più sicura guarentia che manterrà sempre ed a qualunque costo gli obblighi che assume.

E questo, lo ripeto, non solo non potrà nuocere, ma gioverà al nostro credito, e attirerà verso di noi anche gli speculatori onesti.

Il che io non dico a caso.

Il capitale, come il credito, è cosmopolita, non ha patria.

Vengano pure sul nostro mercato, si investano pure nelle nostre opere pubbliche i capitali esteri; a vece di guardarli con gelosia o con diffidenza, li dobbiamo accogliere con simpatia e con riconoscenza.

Ma ciò di che mi duole, è che il sistema fin qui da noi seguito li allontana da noi, anzichè chiamarli a noi; colpa il Parlamento e il Governo.

Colpa il Parlamento, il quale con eccessiva e imprevedibile facilità votando sempre nuove e sempre maggiori spese, si è reso complice del dissesto finanziario che recide i nervi alla fiducia del capitale.

TORNATA DEL 4 APRILE

Colpa soprattutto il Governo, che peggiorò uno stato di cose già per sè cattivo, infeudando il paese ad un solo capitalista, quasicchè non fosse nel mondo intero che un solo banchiere con cui l'Italia possa trattare!

Credo che è giunto il momento opportuno a scuotere questo giogo.

L'abbondanza attuale del numerario, il ribasso continuo dello sconto ci pongono in grado di trovare in Inghilterra, in Francia, in Germania associazioni di banchieri, i quali, se avessero l'assicurazione di non fare invano le loro offerte, di non iniziare invano le loro trattative, entrerebbero volentieri in rapporti seri e continui col Governo italiano.

Usciamo una buona volta dal vassallaggio in cui forse non siamo volontariamente entrati, ma nel quale ora volontariamente ci ostiniamo a rimanere: mostriamo d'aver fiducia nel credito generale europeo, e questa fiducia, a non molto andare, ci sarà ricambiata da buoni, efficaci e meno onerosi sussidi che non siano quelli che si possano sperare finchè persevereremo a volerli chiudere sempre entro quel cerchio fatale, nel quale con tanto nostro danno da parecchi anni ci aggiriamo.

Il conte di Cavour ebbe un giorno il desiderio di sottrarsi a questa tutela; e le cartelle del prestito da lui fatto in Inghilterra, malgrado Rotschild, sono oggi ancora il più elevato e il più cercato fra i valori italiani.

O forse mi si dirà che mentre i vantaggi che io spero da un mutamento di sistema sono ipotetici remoti, la reiezione della legge dà luogo al danno immediato e certo della perdita dei 200,000,000, prezzo delle ferrovie dello Stato?

Rispondo: son proprio 200,000,000 che pigliamo?

E questa somma che pigliamo rappresenta proprio il valore delle ferrovie che vendiamo?

L'onorevole Valerio già vi ha dimostrato come i 200,000,000 dei quali parla il contratto si dileguino maravigliosamente fra le dita, per modo che ci si fa luccicare innanzi quel bel gruzzolo, stendiamo la mano per afferrarlo, sentiamo proprio d'avercela messa sopra, ma quando siamo al contarli, i 200,000,000 si riducono invece a 125 o 130,000,000!

Ed è così pur troppo.

Il semplice e chiarissimo conto scalare degli interessi sopra la somma complessiva di 200 milioni che si paga rateatamente in quattro anni la riduce già, per effetto dello sconto, a soli 175 milioni.

Ma il contratto attuale, non è più il contratto primitivo.

Esso fu dal Ministero presente peggiorato.

Abbiamo assunti nuovi e gravi pesi.

Così, per esempio, guarentiammo un materiale ed un fondo di magazzino per almeno due milioni.

Un altro milione si paga in più dal Governo per ispese di *mantenimento* del corpo stradale.

La maggior spesa eventuale della stazione di Torino ricade a rischio dell'erario.

E tutto questo è poco...

Vedremo, fra breve, come siano ancora meglio che 18 milioni che lo Stato perde per questa cessione.

Il che fa discendere al disotto di 150 milioni i 200 milioni nominali indicati come prezzo di essa in corrispettivo di una rete, il cui reddito netto non è inferiore, sin da ora, ai 15 milioni (malgrado che la Commissione, sbagliando la base del computo, l'abbia ridotto a soli 13 milioni), e tende, evidentemente, ad aumentare.

In verità, io non sono riuscito a comprendere l'insistenza del Ministero attuale in questo contratto; non sono riuscito a capire come mai, allorchè l'altro contraente non lo voleva più eseguire, noi gli siamo corsi addietro in certo modo per obbligarlo ad eseguirlo, accettando, per indurlo a ciò, tutte le sue nuove condizioni e sottoponendoci ai nuovi e gravissimi carichi ch'egli ci volle imporre!

Quando venne innanzi il primo concetto di questo contratto, in una parola, quando il Ministero passato portò innanzi al Parlamento il progetto di vendita delle strade ferrate, esso aveva una ragione di essere, ragione che oggi non è più.

L'onorevole Minghetti ci aveva detto: datemi un prestito di 700 milioni, ed io in quattro anni vi do il pareggio. La maggioranza gli credette, e subito gli accordò quanto domandava. Almeno io ho la consolazione di avere combattuto anche quella domanda; di avere fin da quell'epoca posto in avvertenza il Parlamento e il paese dell'abisso al quale l'onorevole Minghetti ci conduceva per un cammino infiorito di poetici discorsi e di rosee illusioni.

Ma intando la Camera avendo creduto più a lui che a me, l'onorevole Minghetti s'ebbe il prestito, e fu inteso che con esso ei ci darebbe in quattro anni il pareggio; cosicchè quel prestito dovea proprio esser l'ultimo e definitivo!

Ma che? Non erano ancora passati due anni, quando, che è, che non è, si scopre che il prodotto del prestito se n'è ito!

In meno di due anni l'onorevole Minghetti aveva trovato modo di consumare, io non so come, circa un miliardo e duecento milioni, prodotto delle imposte e delle altre entrate del regno, ed un altro miliardo rappresentato dai 700 milioni di prestito!

L'onorevole Minghetti si trovava nel primo semestre 1864 colle casse vuote....

Era a lui possibile, dopo le splendide speranze che ci aveva dato ed i formali impegni che aveva assunti, era a lui possibile il presentarsi da capo alla Camera per dirle: in due anni ho consumato meglio che due miliardi; invece di condurvi al pareggio, vi ho accresciuto il *deficit*, vi ho avviati alla bancarotta: facciamo un altro prestito?

Tenerci un simile linguaggio era per l'onorevole Minghetti cosa moralmente e politicamente impossibile.

Eppure le casse erano vuote, e bisognava provvedere!

Quale altro espediente rimaneva all'amministrazione Minghetti? Uno solo: quello di fare come fa un padre di famiglia agli estremi; un povero padre di famiglia cerca quello che c'è in casa e lo manda al Monte di pietà. L'amministrazione Minghetti ha detto: vendiamo le ferrovie dello Stato, facciamo danari a qualunque costo; si camperà dieci mesi od un anno; da cosa nasce cosa; se mai scoppiasse la guerra, allora potrò domandare senza arrossire un prestito anche di un miliardo al Parlamento; intanto tiriamo innanzi alla grazia di Dio!...

Era un espediente, e sta bene. Tanto è vero che era un espediente, che quando questo progetto venne discusso in seno della Commissione, essa esaminò la convenienza del contratto, ed espresse la sua opinione per organo del relatore d'oggi, l'onorevole Correnti.

La Commissione in sostanza è riuscita a dire che l'esame della convenzione per la vendita delle ferrovie la persuase che questa, come contratto, è un cattivo contratto, e che non si sarebbe indotta a consigliarlo come tale; ma che ha pure considerato non essere quello il momento opportuno di ricorrere al credito. La vendita delle ferrovie essere il solo mezzo di evitare un prestito, e proseguì in queste precise parole:

« Quando adunque, come ci sembra evidente, non sia ancora venuto il momento di fare un ultimo, definitivo esperimento del nostro credito, non rimane altro che un solo partito: quello di far danaro alienando le proprietà nazionali, le quali non si reputano indispensabili all'incolumità del pubblico servizio. »

Partendo da questa premessa, la Commissione arriva alla conclusione che si deve autorizzare la vendita delle ferrovie dello Stato, perchè è il mezzo di evitare un prestito.

Questo essa disse nella sua prima relazione fatta, mi pare, in ottobre o novembre...

*Una voce.* In dicembre.

**BOGGIO.** Sia pure in dicembre.

In dicembre adunque la Commissione ci dice: vendiamo le ferrovie per cansare la necessità di fare un prestito.

Invece in marzo il ministro delle finanze ci dice: vendiamo le ferrovie per fare un prestito!

In verità io che divido coi miei colleghi il rincrescimento di udire così raramente la parola elegante dell'onorevole Correnti, la attendo oggi con un'aspettazione non solamente uguale a quella di tutti voi, ma inoltre con un desiderio ancora più intenso, perchè sono curioso di sapere com'egli riesca a provarci che quel temperamento, quella vendita che mesi addietro egli a nome della Commissione approvava solamente perchè mediante essa cansavasi un prestito, oggi invece ei possa raccomandarcela come buona ed opportuna, quale avviamento ad un prestito!

**LA MARMORA, presidente del Consiglio.** La Commissione non dice questo.

**BOGGIO.** La Commissione non lo dice? Lo sapremo tra breve dal signor relatore; ma se non lo dice, tanto

peggio pel Ministero (*Harità*). Poichè se il relatore e la Commissione non hanno questa opinione, se non credono conveniente ora il prestito come non lo credevano allora, ciò significa che essi non possono essere favorevoli alla legge ora che se ne mutò l'indole e lo scopo, ed io forte di così autorevole suffragio ne sarò tanto più rincuorato nel dare il voto contrario alla vostra legge.

La vendita delle ferrovie aveva dunque in origine, quando la propose il Minghetti, una ragione speciale d'essere.

Questa ragione speciale d'essere è cessata, dunque la vendita delle ferrovie vuol essere ormai considerata da un solo punto di vista; vuol essere considerata non più come espediente finanziario ma in sè medesima, cioè quale un contratto in cui vendendo noi una cosa che ci appartiene dobbiamo assicurarci che il prezzo che ce ne è corrisposto costituisca un equo corrispettivo.

Or bene, le condizioni di questo contratto sono buone? Ciò che ne dissero gli altri oratori che mi hanno preceduto, ciò che ne scrive la relazione medesima della Commissione, spiegano abbastanza che il contratto è cattivo.

Non insisterò su questo particolare: solamente vorrei richiamare la vostra attenzione sopra una circostanza che mi pare utile sia viemmeglio chiarita.

Se voi gettate l'occhio sulla carta delle ferrovie che è annessa al progetto di legge, trovate fra quelle che sono ancora in costruzione un piccolo tratto, un tratto di 30 o 40 chilometri, da Susa, o meglio da Bussolino al Moncenisio.

Questo piccolo tratto sapete voi quanto vale?

La compagnia *Vittorio Emanuele* doveva pagare per questo piccolo tratto al Governo la egregia somma capitale di circa 15 milioni. Imperocchè questo piccolo tratto è quello che guida al *tunnel* del Moncenisio: questo piccolo tratto rappresenta 70 milioni di spesa per compiere quell'opera gigantesca, monumento imperituro di ciò che il possa il genio umano, e di ciò che osi anche *un piccolo Stato appiè delle Alpi*, quando ha la coscienza de'suoi destini.

La compagnia *Vittorio Emanuele* oltre a quei 15 milioni, doveva ancora corrispondere al Governo circa tre altri milioni, sotto forma di aumento sulle azioni della ferrovia Torino-Susa; e questo pure in compenso della utilità che il traforo del Moncenisio doveva recare alla linea Susa-Novara da essa posseduta.

E badate che questi patti fra il Governo e la compagnia *Vittorio Emanuele* si stipulavano quando il traforo era ancora lontano assai dal suo compimento: quando anzi non erano ancora risolti tutti i dubbi circa la possibilità di compiere efficacemente un'opera così ardua, così meravigliosa, così nuova.

Or bene, tutti questi compensi per i 70 circa milioni che, ad opera finita, costerà il traforo, tutti questi compensi ora il Governo li perde.

Sono 18 milioni che l'erario avrebbe percepiti, ed ai

TORNATA DEL 4 APRILE

quali implicitamente rinunzia colla vendita delle ferrovie in favore della compagnia Lombarda.

La compagnia Lombarda cioè Rothschild ne profitterà senza che gliene costi un centesimo, imperocchè la imprevidenza ministeriale è giunta al segno che nel contratto di vendita nulla si è detto di tutto questo. (*Movimenti*)

Or bene, approvata la presente legge, formati i gruppi, che cosa faremo di questo tronco di strada?

Lo eserciterà il Governo?

Volete che il Governo crei una stazione, non più a Susa, perchè non parte più di là, ma a Bussolino, oppure si giovi della stazione delle ferrovie lombarde, ed eserciti a proprie spese con una amministrazione speciale questo piccolo tronco di strada?

Il Governo che si è sbarazzato di tutta la rete, si terrà questo mozzicone (*Ilarità*), per usar la voce adoperata l'altro di dall'onorevole Soldi?

E la stazione d'arrivo dove la metteremo?

Al di qua del *tunnel*?

La metà di esso è nostra, ci rimarrebbero dunque 6 o 7 chilometri da esercitare oltre la stazione....

O la collocheremo al di là del *tunnel*, al suo sbocco sul territorio francese?

Ma il Governo di Francia non ce lo consentirà certamente...

O incaricheremo la compagnia francese di esercitare questo tronco fino a Bussolino, o almeno fino allo sbocco del *tunnel* sul territorio nostro?

Ma in tal caso avremo dato in mano dello straniero il passo delle Alpi.

Non rimane più che un sol partito...

Collocare la stazione proprio al punto di confine nel bel mezzo del *tunnel*! (*Viva ilarità*).

La stazione nel bel mezzo del *tunnel*! Ecco il peregrino concetto che si svolge dal contratto di vendita della ferrovia per la singolare preveggenza colla quale fu stipulato!

Seramente, la conseguenza di tale contratto sapete quale è?

Compiuto il foro del Moncenisio noi dovremo per disperazione regalare alla compagnia lombarda, regalare a Rothschild, senza compenso di sorta, il mozzicone da Bussolino a Bardonecchia, e il *tunnel* per soprassello...

A noi il *tunnel* sarà costato 70 milioni, noi inoltre avremo perduto i 18 milioni che la *Vittorio Emanuele* ci doveva pagare.

Ma che importa?

Rothschild, o per lui la compagnia potrà ancora pretendere con tutta ragione di essere ringraziato da noi se accetterà il dono degli 88 milioni ed assumerà l'esercizio di quel tronco abbandonato di ferrovia!

*Una voce.* Dà dieci milioni.

**BOGGIO.** Dieci milioni?

Lo so che dà, cioè promette dieci milioni per il tempo che è di là da venire, promette dieci milioni di concorso nella spesa per quello fra i varchi delle Alpi elvetiche,

il quale sarà prescelto quando sia finita l'eterna contesa fra il Lucomagno e il San Gottardo.

Ma anzitutto questi dieci milioni sono una illusione.

Se da senno si fosse inteso stipulare un corrispettivo, sarebbesi aggiunto un articolo col quale lo Stato cedeva il mozzicone e il *tunnel*, e la compagnia lombarda pagava per questa cessione, ad opera finita, i dieci milioni.

Invece, vedi singolare sapienza!, ci si vuol far accettare come corrispettivo del necessario abbandono del *tunnel* del Cenisio, una offerta di dieci milioni la quale, se si avveri, dovrà giovare ad aprire un altro passo che faccia concorrenza e danno a questo del Moncenisio!

Il che mi richiama ad un'altra questione, a quella del modo infelicissimo con cui si son formati i gruppi, e in specie questo delle lombarde, nel quale alcune parti fanno concorrenza alle altre.

Ma di ciò fra breve, poichè prima di lasciare questo argomento del nuovo contratto con Rothschild, mi giova esprimere la meraviglia grandissima che ha in me prodotta l'impegno veramente strano e inesplicabile con cui il presente Ministero è corso dietro all'altro contraente profferendoglisi disposto ad assumere anche nuovi pesi, e quali! purchè la convenzione non fosse risolta!

E sapete in quale momento il nostro Ministero si è fatto così supplichevole verso la compagnia lombarda?

Appunto nel momento in cui essa aveva più bisogno di noi per la sua medesima rete!

Voi sapete come il Governo austriaco abbia decretato la separazione delle linee italiane dalle austriache; e ben comprendete come questa separazione rechi un colpo grave e fatale al valore commerciale delle azioni di quella compagnia.

Vero è per altro che ci fu un ministro dei lavori pubblici nel regno d'Italia il quale aveva invece creduto che questa separazione la dovesse imporre lo stesso Governo italiano per un interesse non so se politico o finanziario!

Sia pace alla memoria di quel ministro; ma sovven-gaci sempre che in realtà il troncamento della rete ferroviaria a mezzo il suo corso come rimane troncata adesso la rete ferroviaria lombarda al confine veneto le reca un danno gravissimo, perchè ne deriva un impedimento alla libera circolazione, il quale di necessità si risolve in una diminuzione di prodotto.

Questo è chiaro come il sole, malgrado l'opinione contraria di quel tale ministro dei lavori pubblici del regno d'Italia.

Or bene, la compagnia lombarda si trovava sotto il colpo del decreto imperiale che l'obbligava a smozzare la sua rete; questo smozzamento le recava un danno, a questo danno doveva cercare di provvedere il meglio che si potesse verso gli azionisti e verso il credito pubblico. E non potendosi ottenere revocato quel decreto, nè dissimularne le conseguenze, il solo rimedio doveva consistere col trovar fuori un qualche compenso, una

qualche combinazione che lasciasse sperare si guadagnerebbe da un'altra parte ciò che da quella si doveva perdere.

Tale compenso, tale combinazione la trovò Rothschild nell'acquisto delle ferrovie nostre, imperocchè, compe-  
randole, la compagnia lombarda potrà far valere il grande incremento, il grande vantaggio che alla sua rete stessa deriverà da questa ampliazione che le fa acquistare verso il nord l'equivalente di ciò che essa perde verso occidente.

La compagnia con tutta ragione, mercè questo contratto, può dire che lo incaglio a lei derivante, ossia la soluzione di continuità prodotta dallo avere tronca la sua rete al confine austriaco, è compensato ad usura dallo spingerla che quindi innanzi farà per il contratto e la fusione dall'un canto verso la Francia, dall'altro fino a Genova, Pistoia, Bologna.

Queste considerazioni non è dubbio che in ordine agli azionisti, in ordine al credito pubblico, in ordine alla speculazione compensano il danno che lo smozzamento della sua rete al confine austriaco apporta alla società lombarda, a Rothschild.

Ebbene, è in questo momento, è nel punto in cui il concorso di questa favorevole circostanza ci consentirebbe di aspirare a buone condizioni, perchè per Rothschild diventa un buon affare la compra delle nostre ferrovie, anche pagandole 15 o 20 milioni di più; e Rothschild è il principale interessato, Rothschild pur solo un anno fa possedeva, e forse possiede ancora, azioni di questa compagnia per un valente di ben *ottanta milioni (Movimenti)*; è, dico, precisamente in questo momento che noi gli corriamo dietro per dirgli: per carità non rompete il contratto, se non ci volete più dare 200 milioni, datecene 180 o 170, od anche meno, ma prendetevi queste nostre linee, portatevele via: è un servizio che fate a noi quando vi preghiamo di lucrare qualche milione di più alle nostre spese!

Questa è la previdenza che ha presieduto a questo contratto, questo è il valore intrinseco della nuova convenzione con Rothschild, questi sono i benefici che essa ci promette!

Permettetemi ancora una osservazione.

In ordine appunto a ciò che vi diceva più sopra del modo con cui si sono formati questi gruppi dal progetto di legge e dalle convenzioni colle compagnie, l'onorevole ministro Jacini vi diceva nei giorni scorsi che formare i gruppi non è punto creare un monopolio, quando si faccia in modo che essi corrispondano a due condizioni: l'una cioè l'*omogeneità*, la quale ha luogo quando sono fra di loro omogenee le singole parti di ciascun singolo gruppo; l'altra la *concorrenza*, cioè quando i vari gruppi possono lottare fra di loro, e disputarsi il guadagno.

Accettiamo per un momento questa teoria; per un momento dico, giacchè pur troppo anche qui mi toccherà fra breve dimostrarvi che l'onorevole ministro la sbaglia.

Ma per ora accettiamo la teoria, e vediamo come egli l'abbia applicata.

Gettate un momento l'occhio sulla carta annessa alla legge, guardate i gruppi in genere, e quello delle ferrovie lombarde in ispecie: vedrete come l'omogeneità e la concorrenza si sieno ottenute.

La rete romana parte da Avellino, si dirama poi da una parte verso il Mediterraneo sopra Civitavecchia, e dall'altra verso l'Adriatico va a finire ad Ancona per Terni e Perugia, e ad un tempo si spinge innanzi per Parma e Genova, così che a un tratto piomba sino a Torino, gittandosi nel bel mezzo nella rete lombarda per il tronco Mondovi-Alba-Torino-Acqui-Savona.

Il gruppo delle meridionali corre da Otranto e Brindisi sino a Bologna: qui si arresta, e ricompare. Ma poi simile a un torrente, pur dell'Italia meridionale, che i poeti hanno cantato, e il quale anch'esso rompe a mezzo il suo corso e si dilegua per sbucare un lungo tratto più sotto; così il gruppo meridionale occultatosi per un discreto tratto di territorio, eccolo ricomparire anch'esso nel bel mezzo del gruppo Lombardo in vicinanza di Milano, colla linea Pavia-Voghera-Cremona.

Questo per l'omogeneità dei gruppi. Consideriamo ora la concorrenza. La concorrenza fra i vari gruppi la trovate senza dubbio; ma è una concorrenza di nuovo conio; una concorrenza che è per me il sublime del genere inventivo! Non solamente i vari gruppi si fanno concorrenza fra di loro, ma vi è tale gruppo formato in modo che le sue linee sono in conflitto fra di esse.

Voci. Quale?

**BOGGIO.** Il gruppo stesso delle lombarde. Evidentemente la linea governativa che conduce a Susa, la linea cioè che ci guida al varco del Moncenisio è in continua diretta concorrenza colla linea veramente lombarda che cerca invece il suo varco nelle Alpi elvetiche. Sempre queste due linee furono in lotta fra di loro: ebbene si forma un gruppo, e vengono ambedue in esso confuse.

Oh! se la concorrenza è un beneficio, il beneficio è grande, perchè la concorrenza veramente c'è.

Ma sgraziatamente a guastar le uova nel paniere di questa sublime combinazione sopravviene un riflesso.

Certo i gruppi si faranno concorrenza, ognuno di essi cercherà di attirare sulla propria rete il maggiore movimento possibile, ogni gruppo si sforzerà di guadagnare più che l'altro ed a spese dell'altro.

Sta bene. Ma chi paga?

Oh! se un gruppo fosse sussidiato e un altro no; o se all'un gruppo il sussidio lo desse il Governo italiano e all'altro il Governo francese o il Governo austriaco, oh! quale ottima cosa sarebbe la concorrenza!

Ma invece l'ingegnossissimo sistema della legge in discussione crea sì quattro gruppi diversi, distinti e autonomi, li crea sì in tali condizioni da potersi fare concorrenza, anche troppo, come per lo esempio delle lombarde è chiarito; ma le spese di esse le fa una sola e medesima borsa, la borsa dello Stato, ossia la borsa dei contribuenti.

Bel profitto che ci avremo dunque a cotesta concor-

TORNATA DEL 4 APRILE

renza, mentre toccherà sempre a noi rifare oggi alle meridionali il danno che loro arrechi la concorrenza delle romane, domani a queste il nocumento che soffrono dalle lombarde; e via dicendo !

In verità che questo modo peregrino di organizzare la concorrenza mi ricorda quel tale che uscendo di casa solleva riporre i denari in ambedue le tasche, e ciò che spendeva traendolo dall'una tasca, da quella a dritta per esempio, lo avea come speso del proprio; ciò invece che spendeva traendo il denaro dalla tasca sinistra si immaginava che lo avesse speso un altro. (*Si ride*)

E questo per l'appunto è il concetto che l'onorevole Jacini pone a fondamento del suo sistema di gruppi !

Signori, io ho esaurito così quella serie di considerazioni colle quali io mi era proposto di dimostrare che il rigetto di questa legge è certo il minor male; imperocchè mentre la sua approvazione non produrrebbe quei vantaggi che nel concetto del Ministero essa dovrebbe dare, il suo rigetto non darà punto luogo a quei danni che ci si sono fatti balenare dinanzi agli occhi nostri per ispaventare le nostre coscienze, e fuorviare il nostro giudizio.

È però una conseguenza del rigetto, che non posso, non debbo nascondere, avrebbe realmente luogo, voglio dire il non conseguimento di quei 200,000,000 nominali (150,000,000 in realtà) che il Governo attende dalla vendita delle ferrovie.

Ma non mi par grave la difficoltà.

Essa lo sarebbe stata se il Ministero fosse rimasto fedele, come in tutto il rimanente, così anche in questo al concetto di Minghetti che voleva vendere le ferrovie *per non fare il prestito*.

Ma dacchè ora invece il prestito si vuole farlo, tanto vale che invece di 425 milioni si domandino addirittura al credito 600 milioni, ossia si procuri col prestito anche quella somma che si dovrebbe ricevere per le ferrovie.

**LANZA**, ministro dell'interno. Non sono centesimi 175,000,000 !

**BOGGIO**. Lo so, onorevole ministro Lanza, lo so che non sono centesimi 175,000,000: ma so altresì che le condizioni del prestito non potranno venire sensibilmente modificate perchè si chiedano 600 milioni invece di 425 milioni.

È vero che di regola, una maggiore domanda fa rinviare le condizioni della offerta, ma ormai, nel caso nostro la depressione che potrebbe operare sul mercato in altre contingenze la domanda di 175 milioni di più, si produce ancorchè voi non domandiate che 425 milioni, per l'influsso di altre cause.

Anzi, qualora questa legge sia votata, la depressione avrà luogo in proporzioni viepiù gravi, e la cosa è facilissimamente spiegata.

Domandate al mercato 600 milioni conservando le ferrovie e non assumendovi i 44 milioni di maggiore spesa per le maggiori garanzie, e voi lo troverete assai più disposto a darvi, e a buoni patti, questa somma

più grossa, che non lo sarebbe a darvi la minor somma di lire 425,000,000, successivamente al voto di questa legge.

Il mercato ragguaglia le condizioni sue alla fiducia che gli ispira il debitore col quale tratta.

Respingete la legge, cioè non aggravate di altri 44,000,000 il bilancio ordinario: respingete la legge, cioè conservate a mani dello Stato quel capitale attivo, quel credito maggiore, quel pegno che è costituito dalle ferrovie; respingete la legge e chiedete pure al credito pubblico non soli 425, me tutti i 600 milioni.

Il mercato pubblico considererà che se è vero che gli si chiede una maggior somma di lire 175,000,000, essa rappresenta per il nostro bilancio un maggior aggravio di 13 a 14 milioni all'anno, il quale è larghissimamente compensato dall'aver conservato il reddito delle ferrovie che supera esso solo quella somma, e dal non avere iscritti i 44,000,000 di maggiore spesa per le garanzie.

È troppo ovvio che il mercato ci darà molto più volentieri 600,000,000 in queste condizioni, che non ne darebbe 425 nella ipotesi contraria, ossia i 600,000,000 ci costeranno *meno* che i 425,000,000.

Ho detto che le nostre ferrovie fruttano sin d'ora \*15,000,000.

La Commissione calcolò solamente 13 milioni, ma essa fu indotta in errore dalle basi erronee del suo computo.

Essa prese per criterio della entrata netta il prodotto di un'annata nella quale si era introdotto il decimo di guerra: inoltre essa comprese nel costo dello esercizio una maggiore spesa di lire 1,200,000, che non apparteneva punto a tale categoria e non doveva per conseguenza esser calcolata in detrazione dei proventi dell'esercizio.

Arroge che il prodotto delle linee governative è in aumento; e son troppo chiare le ragioni che dimostrano come il fatto stesso della formazione e dello sviluppo delle reti della media e bassa Italia deve infallibilmente accrescere la circolazione sulle linee della Italia superiore.

L'Europa finanziaria sarebbe adunque rassicurata assai meglio sul nostro conto se ci vedesse conservare ora le ferrovie, per alienarle poscia con migliore opportunità ed a patti più favorevoli.

Considerando inoltre che non abbiamo ancora toccato ai beni dell'asse ecclesiastico, l'Europa finanziaria se ci vedesse chiederle ora 600,000,000, e ci vedesse inoltre evitare la maggior spesa dei 44,000,000, ed attuare serie e notevoli economie, l'Europa finanziaria comincierebbe a credere che noi non avremo così presto bisogno di ricorrere di nuovo al credito.

Invece ora essa comprende benissimo che mutuando noi solamente 425,000,000, ma accrescendo così smoderatamente le spese, saremo fra diciotto mesi o due anni nella necessità di fare un altro prestito.

Or bene, qual'è la causa che rende difficili e cattive le condizioni quando si fa un mutuo ?

La paura che questo mutuo, non solo non sia l'ultimo, ma abbia prossimo ed imminente alle spalle un altro mutuo.

Voi che cosa fate ora? Mutuando 425 milioni, vendendo le ferrovie, spogliandovi di questo capitale, non facendo l'incameramento, perchè, non illudiamoci, non lo fate più se passa questa legge, è in occasione di questa legge che verrà deciso irrevocabilmente se il Governo vuole che mentre tutti gli altri enti dello Stato sono aggravatissimi di carichi e di pesi, le sole fraterie debbano andare esenti da ogni concorso ai pubblici aggravii....

**SELLA, ministro delle finanze.** Oh! Oh!

**BOGGIO.** Il signor ministro si scandalizza fuori di luogo, ed io gli proverò fra pochi istanti che quella sua meraviglia è inopportuna, ma intanto non mi lascerò deviare dal filo del concetto che stava esprimendo.

Chiedendo ora ad un prestito 425 milioni, mentre ad un tempo approviamo una serie di contratti che ci creano un disavanzo permanente di 200 milioni all'anno, voi che cosa fate?

Lasciate chiaramente comprendere che fra diciotto mesi sarete costretti a fare un altro prestito.

E così, mentre voi negoziate questo primo prestito, già lo preme l'incubo dell'altro inevitabile prestito in un avvenire prossimo!

È questo incubo guasta e deprime la vostra operazione, e vi impedisce di ottenere buone condizioni.

E le avrete anzi peggiori per i 425 milioni di quello che sarebbero per i 600; perchè sui 425 pesa la previsione di un nuovo prestito che niuno può dire per quale somma sarà fatto, ma che certo sarà superiore ai 175 milioni in più che si chiederebbero ora!

È adunque vero, è provato che le nostre finanze si avvantaggeranno più assai se respingiamo questa legge e facciamo un prestito di 600 milioni; che invece avremo condizioni più dure, ancorchè lo limitiamo a 425 milioni, se questa legge venga approvata.

Rimane, o signori, prima che io ponga termine al mio dire, che io sciolga la promessa fatta non ha guari all'onorevole ministro delle finanze, quando si meravigliò che io consigliassi di promuovere e di affrettare l'incameramento dei beni ecclesiastici.

È vero che io non solamente ho parlato in più occasioni, ma ho scritto anche contro l'incameramento dei beni ecclesiastici; io sono stato sempre contrario all'incameramento dei beni ecclesiastici, considerato e giudicato al punto di vista dei principii razionali. Fautore quale io sono della separazione della Chiesa dallo Stato, lo incameramento dei beni ecclesiastici è per me un qualche cosa che ripugna al rigorismo logico dei principii razionali.

Ma, o signori, quando un paese versa in condizioni così eccezionali, quali sono le nostre, quando siamo minacciati da un disastro finanziario completo, quando noi siamo costretti ad immaginare ogni giorno nuovi modi di spillare danaro a tutte le classi dei cittadini,

quando siamo nella necessità di condannare, non dirò all'indigenza, chè sarebbe un'esagerazione fuor di luogo, ma certo a privazioni e disagi, noi medesimi e l'universalità dei cittadini, perchè dobbiamo per giuste necessità crescere, crescere e sempre crescere le imposte, quando le condizioni economiche d'un paese si presentano con questi caratteri così eccezionali, così urgenti, così minacciosi, sarà cosa ingiusta e irragionevole il desiderare che il clericato, che pur dallo Stato riceve protezione ed aiuto, concorra in questi pesi?

Le statistiche hanno dimostrato che la quantità di beni posseduta dal clero in Italia è sproporzionata e al numero dei chierici e al loro rapporto colla popolazione, e al rapporto della superficie da essi posseduta colla superficie totale del regno, e colla superficie rappresentata dalla proprietà individuale.

Cotesta sproporzione fra i beni di manomorta e i beni liberi è causa di gravi danni economici.

E non sarà giusto che lo Stato, mentre versa appunto in gravissima crisi economica, domandi anche allo svincolo della proprietà territoriale un concorso, un sussidio, un aiuto a superare le difficoltà che ci minacciano tutti?

Questa opinione mia sulla giustizia, che la legge inesorabile della necessità imprime a quest'operazione, è confortata dal fatto stesso dell'onorevole ministro Sella, che si è affrettato a ripresentare la legge sull'asse ecclesiastico, il che certamente egli non avrebbe fatto se l'avesse creduta ingiusta.

Ma perchè egli si arresta ora, e lascia incompiuta l'opera sua? Perchè egli non ebbe in marzo, perchè non avrà almeno in aprile il coraggio che pur ebbe in novembre?

Esitò egli in novembre a proporre di colpire con una gravissima provvisione tutta quanta la proprietà territoriale del regno?

Esitò ai di scorsi nel domandarci l'aumento di molte ed onerose tasse che colpiranno tutte quante le classi della cittadinanza?

Ciò che la cattolica Francia poté fare senza cessare di essere la figliuola primogenita della Chiesa, perchè non potremo farlo noi?

Ciò che fu lecito alla Spagna, ciò che lo stesso Massimiliano d'Austria compie ora al Messico, a noi soli dovrà essere interdetto?

Perchè l'onorevole ministro non chiede e non vuole che la legge sull'asse ecclesiastico si discuta prima che questa legislatura si sciolga?

Lo trattiene forse il voto dato della Commissione della Camera su quella legge?

Se la Commissione della Camera avesse detto che respingeva la proposta d'incameramento in omaggio al principio di proprietà, o se avesse detto che la respingeva perchè teme gl'inconvenienti politici ai quali darebbe luogo l'irritazione del clero se l'incameramento si compiesse, capirei che dinanzi a queste ragioni il ministro si fosse arrestato.

TORNATA DEL 4 APRILE

Ma invece la Commissione della Camera ha conchiuso: incameriamo pure, ma invece di dare questi beni al Governo, diamoli ai comuni ed alle provincie.

È di fronte a questa difficoltà che il ministro si arresta!

Ecco ciò che io non so comprendere, perchè mi pare evidente che mai la opportunità potrebbe essere maggiore per provare alla Camera ed al paese che se fu momento in cui allo Stato, e non ad altri, quei beni si debbano devolvere, è il momento attuale.

Questo mi pare evidentissimo. Ma del pari è per me cosa evidente che se noi cominciamo col votare la legge sulle ferrovie ed il prestito, quella dell'incameramento non si voterà più.

E il non votare ora la legge d'incameramento non è solamente un grave errore finanziario, ma si ancora è un gravissimo errore politico. Il danno non consisterà solo nel privare noi di quei sussidi finanziari che dall'incameramento si avrebbero, ma inoltre noi ci troveremo esposti a tutti gl'inconvenienti politici ai quali potrebbe dar luogo la sua approvazione senza avere il compenso dei vantaggi economici che pur ne deriverebbero.

Il clericato che finora praticò la teoria dell'astensione, se noi ci separiamo senza che la legge d'incameramento sia votata, avrà una ragione urgente per adoprarsi energicamente a far prevalere i suoi candidati nelle prossime elezioni.

Votata la legge d'incameramento succederà nel clero uno screezio, perchè se ad alcuni sarà causa di maggiore irritazione, molti altri l'accetteranno: ma finchè la legge sta come la spada di Damocle sospesa sul capo al clero, il clero non dirà più nei suoi giornali: *nè elettori, nè eleggibili*; ma invece porterà i suoi candidati dappertutto, cercando di formare, a qualunque costo, una maggioranza la quale renda impossibile l'incameramento anche per l'avvenire.

Questo è il pericolo urgente della situazione; pericolo finanziario, pericolo politico.

Ed io veramente mi maraviglio che un uomo di ingegno e di coraggio come il ministro Sella siasi arrestato dinanzi ad una difficoltà che per me non è una difficoltà seria, od almeno è ben minore di quella cui andiamo incontro lasciando che la legislatura si chiuda senza che la legge d'incameramento sia votata.

Per queste ragioni, o signori, malgrado la questione ministeriale, io voterò contro la legge.

Spero ancora che la questione ministeriale non sarà mantenuta, spero che il Ministero si persuaderà che essa, mi si conceda il dirlo, non è seria, non è giusta, e neppure è conveniente.

Non è *seria*, per le ragioni che ho già indicate, e che è inutile ch'io qui ripeta.

Non è *giusta*, perchè in verità ci sarebbe tolta la libertà dell'opinione e del voto, finanche nelle questioni amministrative ed economiche, se in occasione di un contratto, nel quale non è impegnato nè un principio, nè un sistema, il Ministero si crede in diritto, anzi in

dovere, giacchè soltanto il sentimento del dovere può consigliare una risoluzione così estrema...

**LA MARMORA**, *presidente del Consiglio*. Appunto.

**BOGGIO**... se, dico, il Ministero si crede in dovere di porre la questione ministeriale, anche quando si tratta solo di un voto amministrativo, di un voto economico.

Non è infine conveniente la minaccia che il Ministero fa di ritirarsi, quando invece ha il rimedio così facile e piano di sciogliere la Camera, non è conveniente perchè in questo stato di cose la sua risoluzione assume tutto il carattere di un capriccioso dispetto.

A voi lo chiedo, miei onorevoli colleghi, lo chiedo alla lealtà vostra, signori ministri, a fronte di simile procedere che cosa diventa il sistema parlamentare? A qual condizione ci volete ridurre?

Non fate la questione di gabinetto sulla pena di morte, e poi la fate sopra una questione di gruppi e di garanzie, di tracciati e di linee! No, ancora una volta, è impossibile che il vostro patriottismo non vi illumini, è impossibile che vogliate fare sopra di noi una pressione ingiusta e sconveniente.

Epperò io voterò contro la legge perchè approvandola io temerei di vedere inaugurato in Italia un pericoloso, un fatale dualismo. Questa legge aggiungerebbe alle tante altre nostre divisioni una nuova divisione: essa creerebbe in Italia due zone: la zona privilegiata e la zona diseredata. Io apparterei alla zona privilegiata, ma non credo di poter fare l'utile mio col danno altrui.

Perciò a qualunque costo io respingo la legge. (*Segni di approvazione*)

**SELLA**, *ministro per le finanze*. Diceva con ragione, io credo, l'onorevole Boggio che la discussione sopra quest'importante disegno di legge si sia in qualche parte fatta persino tediosa, sia per il numero delle sedute che vi sono state consacrate, sia per la lunghezza dei discorsi che furono indispensabili per isvolgere i vari argomenti, e per ultimo, per l'aridità che è inevitabile allorché si voglia entrare sopra questo disegno di legge in particolari disamine, le quali a mala pena si possono afferrare da un uditorio che non abbia fatto minuti studi di tutta la complicata relazione sul progetto di legge.

Tenendo quindi per giusto l'avvertimento dell'onorevole Boggio, io non entrerei in particolari di cifre, e tanto meno lo farò poichè vi è in questa Camera un altro personaggio a cui spetta veramente lo entrare in tutti i particolari, ed a cui tocca il debito specialissimo di ribattere le accuse d'inesattezza che sono state, mi pare, con molta profusione lanciate non solo contro il Ministero, ma contro la Commissione.

Questo personaggio è il relatore della Commissione che io credo la Camera vorrà certamente sentire sopra questo importante argomento.

Una ragione poi m'induce ad essere brevissimo ed è che il mio collega il ministro dei lavori pubblici ha già trattato con tale ampiezza questa materia, e (mi permetta la sua modestia di dirlo), così felicemente, che

io temerei di nuocere alla causa nostra qualora io volessi seguire le sue tracce nelle varie, minute e complessive considerazioni che egli ha esposte con tanta evidenza alla Camera.

Io, signori, mi limiterò a riassumere, per ciò che riguarda la quistione finanziaria, l'andamento della costruzione delle ferrovie in Italia.

Signori, riflettiamo un istante a quanto avvenne in questo quinquennio che abbiamo passato insieme. Allora quando il regno d'Italia si è formato in quale posizione eravamo noi? Noi avevamo in una parte del regno le ferrovie costrutte dallo Stato direttamente per conto proprio, in altre parti avevamo società a cui i Governi in taluni luoghi non davano alcuna specie di sussidio o di guarentigia; in altri luoghi davano guarentigie o sussidi; in altre parti avevamo delle società, ad esempio in Toscana, le quali veramente si può dire che amministrassero il danaro del Governo nella costruzione e nell'esercizio delle ferrovie senza averne, in certo modo, la responsabilità, o per lo meno senza soddisfare ad alcuna di quelle rigorose formalità che la legge prescrive pel dispendio del pubblico danaro; in altre parti del regno finalmente, e pur troppo estesissime, si può dire che eravamo nella condizione di non avere ferrovie.

Il regno d'Italia s'inaugurava con forse 1500 o 1600 chilometri di ferrovie costrutte, ed era evidente che per avere una sufficiente rete di ferrovie ne occorrevano sette od otto mila chilometri. Come si doveva procedere nella costruzione di queste ferrovie indispensabili per legare i varii membri dell'italiana famiglia? Bisognava pure che si facessero nel più breve termine possibile, imperocchè non devesi dimenticare che per l'Italia la costruzione delle ferrovie è certamente una questione nella quale il risparmio della spesa vuol essere considerato senza dubbio, ma, se non vi pare un'eresia questa nella bocca di un ministro delle finanze, aggiungerò che la celerità debba essere considerata anche più del risparmio. Or bene, signori, a qual partito si poteva ricorrere? Forse al partito di far costrurre queste ferrovie dallo Stato? Ebbene, a costo di apparire, come diceva ieri l'onorevole Valerio, eretico anch'io presso di alcuni, non vi nasconderò che per lunga pezza ebbi una grande simpatia per la costruzione delle ferrovie per opera dello Stato. Sono stato avvezzo qui a vedere ferrovie magnificamente costrutte, e relativamente parlando, con molta economia; io sono stato avvezzo, come diceva l'onorevole Valerio, a veder sorgere una scuola di valenti ingegneri ed appaltatori di costruzione di ferrovie, ed aveva ed ho tuttora la profonda convinzione che, se con questo sistema si fossero potute costrurre le linee italiane, certo si sarebbero fatte con bastante celerità, e soprattutto con utile del progresso economico e tecnico del paese.

Ma, signori, era egli possibile adottare questo sistema? Malgrado che io nutrissi queste idee nel 1862, col mio onorevole collega Depretis, come ministro delle

finanze, dovetti abbandonarle, e la qualità d'ingegnere fu vinta dalla necessità finanziaria, là onde dovetti fare questo sacrificio, e convenire che non era possibile che lo Stato s'incaricasse di fare rapidamente le ferrovie occorrenti all'Italia.

Io dissi che ad essa occorrevano circa 8000 chilometri di ferrovie, ed erano costrutti a quel tempo solo circa 1500. Si trattava dunque di fare una nuova spesa forse di 1500 milioni. Ora chi avrebbe avuto il coraggio di proporre al Governo di chiedere al credito pubblico, per questo titolo, una somma quasi eguale a quella che esso ha dovuto, pur troppo, chiedere nello scorso quinquennio, sotto la forma di emissione della rendita pubblica, di consolidato del Gran Libro? Egli è evidente che il credito pubblico si sarebbe stancato, e che il Governo non avrebbe potuto procedere in tal modo alla costruzione delle strade ferrate con quella celerità che era indispensabile.

Quindi si dovette pensare a cangiare sistema, ed io convenni allora coll'onorevole Depretis che era giuoco-forza venire a negoziati colle compagnie; imperocchè delle obbligazioni trentennarie, e di altre nuove specie di titoli, ci parve non conveniente il parlare ad un Parlamento, il quale, io credo, tiene come uno de'suoi titoli di gloria lo avere unificato i debiti del regno, e costituito il Gran Libro.

Venendo alla concessione a società delle grandi arterie, qual sistema si poteva scegliere? Quello dei sussidi e quello delle guarentigie.

Quello dei sussidi? Ma come fare? Era un nuovo spostamento della questione di cui parlava un momento fa, perchè questi sussidi avrebbero dovuto essere tanto gravi, che lo Stato si sarebbe trovato sottoposto ad una spesa fatta direttamente da lui, la quale avrebbe notevolmente aggravato il pubblico disavanzo, e avrebbe potuto contribuire a stancare il credito pubblico. Dunque il sistema dei sussidi non era possibile.

Rimaneva il sistema delle guarentigie; ma quale sistema di guarentigie? Guarentigia del prodotto brutto, guarentigia del prodotto netto, ovvero guarentigia degli interessi dei capitali?

Io ho già avuto occasione davanti a questa Camera di dichiarare nel 1862 che per me il sistema della guarentigia del prodotto netto non era, sarei quasi per dire, possibile; e mi pare che quanto è avvenuto sopra qualche linea, sulla quale si aveva una guarentigia di prodotto netto, mi abbia dato piena ragione.

Presumo di non essere indiscreto dicendo che la liquidazione dei conti dell'esercizio del 1862 (prendiamo, per esempio, le linee romane, per cui si guarentisce un prodotto netto) non è ancora terminata oggi. È una questione così complicata, che non se ne viene mai facilmente a capo. Oltre di ciò possono nascere tali abusi, che il sistema della guarentigia del prodotto netto dev'essere abbandonato.

Quindi allora, d'accordo coll'onorevole Depretis, avevamo dovuto riconoscere che si doveva ricorrere al sistema della guarentigia del prodotto brutto.

TORNATA DEL 4 APRILE

Vi fu presentato dall'onorevole Depretis e da me nel 1862 il progetto di concessione delle ferrovie meridionali basato sopra la guarentigia del prodotto brutto.

Ma io ricordo, o signori, che in quella circostanza fu fatto da un membro di questa Camera, il quale in questa materia è competentissimo ed autorevolissimo, dall'onorevole Ranco, un discorso che ha fatto una profonda impressione, e col quale egli con tutta evidenza metteva sotto gli occhi della Camera che la guarentigia di un prodotto fisso e determinato per ciascun chilometro di ferrovia, aveva in sé dei gravissimi inconvenienti in questo senso che interessava la compagnia esercente queste strade ferrate, a tenere il movimento sulle linee il più piccolo possibile. Quindi, malgrado l'interesse delle popolazioni, malgrado l'interesse del Governo, la compagnia aveva l'interesse diretto di opporsi all'incremento del commercio, all'incremento dell'industria, all'incremento del movimento.

Ricordando poi più tardi quel discorso, il quale ripeto fece su me una profonda impressione, ed essendo stato consultato assieme ad un collega della Camera e ad un membro del Senato sopra la concessione delle calabro-sicule, io considerai co' miei colleghi che si doveva benissimo tener per base della guarentigia il prodotto brutto, ma che era indispensabile combinar questa guarentigia in modo che la compagnia avesse un interesse a crescere il movimento delle ferrovie che esercitava.

Quindi venne allora presentato dall'onorevole Menabrea, a cui quest'idea aveva molto piaciuto, il sistema di guarentigia a scala mobile, la cui convenienza non saprei meglio esprimere che colla frase dell'onorevole mio collega Jacini, dicendo che dà maggiori vantaggi sia alle popolazioni, sia al Governo, sia alla Società stessa.

Infatti, concetto di questo sistema gli è che per un dato aumento di prodotto sia attribuita alla società la parte conveniente per indennizzarla della maggiore spesa che questo aumento di movimento le ha potuto cagionare, e inoltre rimanga ancora a profitto di questa società, una porzione dell'incremento di prodotto, in guisa d'interessarla all'aumento di movimento; il rimanente poi rimanga a vantaggio del Governo.

Così, per esempio, poniamo sia di lire 3000 l'aumento di movimento chilometrico di una ferrovia; 1500 vanno a beneficio del Governo, delle altre 1500, forse 750, forse 1000 vanno per indennizzo delle spese di esercizio, ma poi la società vi ha ancora un beneficio forse di 500, forse di 750 lire al chilometro.

Epperò non vi meravigliate, o signori, se dopo che il mio onorevole collega ministro dei lavori pubblici ebbe profondamente studiato questo riordinamento delle ferrovie meridionali, e studiato le variazioni di tracciato che erano richieste dal bene pubblico e dal bene specialmente delle popolazioni meridionali, allorquando ebbe a comunicarmi le sue idee sopra quest'argomento fui io stesso a chiedere anzitutto che fosse sostituita a quella guarentigia, che io stesso aveva presentata d'ac-

cordo col mio onorevole collega Depretis nel 1862, fosse sostituito, dico, il sussidio a scala mobile, piuttosto che una guarentigia di 29,000 lire il chilometro. Io dissi tosto che avrei preferita una guarentigia del prodotto brutto che potesse andare fino a 31,000 lire il chilometro.

Infatti non poneva menomamente in dubbio che il Governo, anzi le finanze ci avrebbero guadagnato; e questa disposizione di cose avrebbe indotto fin da principio la società ad accrescere il suo movimento, ed in tal guisa che quel maggiore dispendio che avrebbe avuto il Governo, quando invece del complemento di sussidio occorrente a fare le 29,000 lire a chilometro, desse alla società il complemento di sussidio occorrente a fare le 31,000 lire, sarebbe compensato dal minore dispendio che avrebbe avuto quando avrebbe pagato il supplemento occorrente a fare soltanto lire 27,000 a chilometro. Inoltre avrebbe avuto il Governo un vantaggio diretto nella diminuzione assoluta della entità del sussidio da pagarsi a misura che crescerebbe quel movimento, cui la società ha interesse a promuovere.

Io citerei degli esempi, se occorressero, e se non temessi di ripetere cose forse già dette in questa Camera (dacchè avendo dovuto assistere ad alcune tornate dell'altro ramo del Parlamento, non ho potuto seguire tutta la discussione), ma se occorressero degli esempi se ne potrebbero citare parecchi a rendere piena testimonianza degli sforzi che hanno fatto molte società per accrescere il movimento delle loro linee.

Ho per fermo che se si prendesse, per esempio, la società delle Lombarde in Italia rileveremmo, come diceva ieri l'onorevole Valerio, come questa società abbia istituito un importantissimo stabilimento di calce a Pallazolo, e vedremmo questa società anche coordinare le sue tariffe in modo da poter mandare un tale prodotto da per tutto dove possono giungere le sue linee; vedremmo le tariffe studiate, scorgeremmo insomma un notevole impulso dato al commercio ed all'industria per questo semplicissimo fatto dell'interessamento della compagnia ad aumentare il prodotto delle linee.

Ma, signori, mi si dirà: come va che malgrado questa vostra opinione che il sistema della guarentigia più conveniente debba esser quello della scala mobile, nel contratto di vendita delle ferrovie dello Stato avete introdotto una doppia garanzia: una garanzia di prodotto netto, ed una garanzia di prodotto brutto determinato che non è a scala mobile?

Ma, o signori, nelle cose umane è ben difficile che i fenomeni complessi, i fenomeni economici possano riattaccarsi ad un solo principio, essere dipendenti soltanto da un principio per i loro totali effetti; nell'ordine delle cose economiche concorrono parecchie forze, concorrono parecchi principii, quindi è ben difficile, nè si può quasi mai proclamare un principio il quale possa applicarsi senza alcuna modificazione a tutti i casi più lontani.

Io diceva testè che il sistema della guarentigia di un

prodotto brutto determinato non è conveniente, e perchè diceva questo? Perchè erogava a sentenza questo principio a cui informare l'ordinamento finanziario delle ferrovie che lo Stato sussidia?

Per la ragione semplice che la compagnia non ha in questo caso interesse a crescere il suo movimento. Ma, o signori, se il movimento attuale delle ferrovie dello Stato che si vendono alla società lombarda e veneta è di 28 milioni poco più poco meno, perchè quest'anno sarà alquanto in più, ma, o signori, quando si garantisce che questo prodotto brutto non scenderà al disotto di 29 milioni regge allora la ragione per cui io combattevo il sistema del prodotto brutto? No, perchè la società ha interesse a crescere il movimento: la ragione non regge perchè sappiamo perfettamente che il movimento delle linee, il movimento generale delle popolazioni va crescendo, il movimento del commercio e dell'industria progredisce; vi può essere qualche oscillazione, ma in complesso vi è un accrescimento che si sviluppa rapidamente.

Ora egli è evidente che in questo caso in cui il movimento attuale è già eguale a quello guarentito, seppure non lo supera, la ragione non regge affatto, a meno che si voglia immaginare che le mutazioni avvenute nelle antiche provincie sieno tali da far diminuire notevolmente il movimento di queste linee, trannechè si voglia ammettere che queste contrade debbano diventare poco meno che deserte, locchè certamente da nessuno si potrebbe pensare.

È quindi palese che in questo caso della vendita delle ferrovie dello Stato, una guarentigia di un determinato prodotto brutto non vien meno, non dirò al principio che la guarentigia del prodotto brutto non è conveniente, ma al più generale principio che non conviene dare una concessione di ferrovie in termini tali che la società la quale esercita queste ferrovie non abbia interesse a farne crescere il movimento. Mi si dirà: come va che avete anche data una guarentigia di prodotto netto?

La ragione di ciò sarà, credo, nota a tutti: imperocchè voi sapete che le obbligazioni emesse dalla società delle lombardo-venete pesano sopra linee le quali hanno una guarentigia di prodotto netto del 5. 20 per cento. È cosa evidente che allo Stato conviene meno che ad altri che i nuovi titoli da emettersi si trovino in condizioni diverse da quelle dei titoli già emessi dalla società lombardo-veneta. Del resto questa guarentigia non ha che un'importanza nominale, e malgrado che questo contratto non sia così cattivo come crede l'onorevole Boggio, non si dee però credere che il Governo abbia potuto fare quest'alienazione al 100 per 5. 20 di rendita.

Sotto il punto di vista generale resterebbe ora a vedere perchè si debba venire a questo sistema dei gruppi testè così vivamente attaccato dall'onorevole Boggio, il quale vi trovava il monopolio, e tutti gl'inconvenienti immaginabili senza trovarvi alcuna specie di vantaggi.

Per dir vero, di questo argomento già si a lungo si è tenuto discorso in un senso e nell'altro, che non saprei quali nuove ragioni si potessero arrecare. Nulladimeno sotto l'aspetto finanziario mi permetterò di chiedere se l'onorevole Boggio pensi che a molte piccole compagnie torni più facile il trovare tutti i capitali loro occorrenti piuttosto che ad una grande società.

E io fo questa domanda finanziaria sotto il punto di vista della rapidità di costruzione.

Se noi, o signori, fossimo in condizioni tali da poter dire: eh! si aspetti 20 o 30 anni che le strade ferrate italiane si facciano; appigliamoci al sistema che si segue in Inghilterra, lasciamo che siano eseguite dall'industria privata; io allora capirei le obbiezioni che sono state mosse; ma io domando: in quali condizioni è il Governo e il Parlamento italiano? Quale è il debito che maggiormente c'incombe?

Il dovere che strettamente ci spetta è questo: di porre le quistioni delle ferrovie in modo che si costruiscano colla più grande rapidità possibile.

L'onorevole Boggio è troppo esperto in affari per sapere quante difficoltà vi sono nel costruire una Società, nell'emettere azioni, obbligazioni, nel far i primi collocamenti; egli non ignora quante malagevolezze, quante spese morte anche vi siano: ora crede egli che il sistema più acconcio per costruire le linee italiane sia quello di procedere per grandi o per piccole Società?

Perocchè bisogna esser logici; o si deve attendere che si creino tante minute microscopiche Società; ovvero, come credo che nessuno vorrà porre in dubbio che sia dover nostro strettissimo cercar di spingere colla più grande alacrità la costruzione delle ferrovie italiane, si debbe promuovere la costituzione di Società potenti, le quali abbiano e possano in breve costrurre le grandi arterie che ci mancano.

Ma si è detto: appena saranno costituite queste grandi Compagnie, sapete voi che cosa saranno? Saranno in certo modo lo spegnitoio delle ferrovie italiane, impediranno ad altre diramazioni di sorgere!

Questo argomento io ho udito anche dall'onorevole deputato Valerio, il quale citava anzi l'esempio di una ferrovia (la quale, io spero, avremo ancora il piacere di percorrere insieme); ma piacciagli di considerare se realmente le piccole ferrovie, le diramazioni, i tronchi siano più utili alle piccole Società che costruiscono il piccolo tronco, ovvero alle grandi Società alle cui arterie principali queste diramazioni fanno capo.

L'onorevole Valerio crede egli, quando si reca a Biella, che percorra più chilometri sulla piccola diramazione di quella Società, la quale piglia nome da questa città, ovvero sull'altra, a cui questo piccolo, insignificante tronco fa capo?

Ma, signori, è un fatto dimostrato dall'esperienza di tutti quanti i paesi che le linee secondarie o terziarie, mentre danno magri, magrissimi frutti alle Compagnie che se ne incaricano, giovano invece immensamente

alle grandi reti a cui si uniscono. Prendete una piccola vallata, la quale abbia, per esempio, delle cave (non dirò delle miniere, per non tirarmi addosso degli altri frizzi dall'onorevole Boggio), delle forze motrici, atte a mantenere un'industria; appena questa vallata abbia una ferrovia, la diminuzione del prezzo del trasporto potrà permettere all'industria medesima di vivere; ma quale è il frutto che ritrarrà la Compagnia dal piccolo tronco onde si unisce questa ad una grande vallata? Chi avrà un frutto notevole sarà la Compagnia della grande linea, la quale riceve i prodotti, riceve quei viaggiatori, e li porta poi a grandi distanze, agli estremi del regno.

Per non andare lontano, io non avrei che a prendere le relazioni che faceva l'onorevole Bona quando era direttore delle strade ferrate del Governo; egli faceva il conto dei sacrifici che lo Stato si era imposti per agevolare il movimento sopra queste linee secondarie, o terziarie, o quadernarie che chiamar le vogliate.

Ebbene, egli dimostrava che lo Stato perdeva forse 30, 50, 60, 100 mila lire nell'esercizio delle diramazioni ma aveva assai cura, quantunque fosse molto cauto nel dire cose di questo genere, aveva assai cura di notare che questo era veramente un nulla a petto del vantaggio che le altre linee dello Stato avevano avuto da quelle diramazioni.

Quindi sembra a me che siffatti ragionamenti, i quali mi pare abbiano fatta molta impressione sulla Camera, e con ragione (perchè io pure mi unirei agli onorevoli deputati che hanno parlato contro di questo progetto di legge, quando credessi realmente che il sistema che si propone debba soffocare lo sviluppo delle ferrovie in Italia), sembra a me che questi ragionamenti sieno basati sopra un equivoco, imperocchè io ponga fuori di dubbio che ogni Compagnia, la quale capisca i suoi interessi, la quale sia intenta all'aumento dello sviluppo sopra le sue linee, ha interesse non ad impedire, ma ad agevolare in tutti i modi possibili la costruzione e l'esercizio delle linee secondarie.

Io non vorrei che il presidente del Consiglio dicesse anche a me ch'io parlo fuor di proposito di strategia, quindi non mi estenderò guari (*Ilarità*) a questo riguardo; mi permetta solo la Camera di domandarle se nel caso di una guerra convenga piuttosto che vi siano grandi Compagnie le quali in una data evenienza possano mettere a disposizione del ministro della guerra tutto il materiale che posseggono, oppure che vi siano tante piccole linee dove bisogna concertarsi con parecchie persone.

Io sono persuaso che il presidente del Consiglio su quest'argomento potrebbe aggiungere qualche altra considerazione.

Si è parlato anche di riduzione di tariffe, e si è detto: voi non avrete più questa diminuzione se fate dei grandi gruppi; ma io alla mia volta direi: in generale si osserva che la riduzione di tariffe viene seguita entro certi limiti, da un aumento di prodotto; so benissimo

che a questo principio vi sono confini i quali non sono molto lontani; ad ogni modo io chiedo: potrete voi aspettare più facilmente un ribasso di tariffe da una grande Società, come, per esempio, quella che ha la linea da Bologna a Brindisi, o piuttosto da 36 piccole Compagnie che hanno ciascuna un pezzettino di strada? Chi può capire maggiormente questo interesse e organizzare meglio il servizio, e scemare le tariffe, se non una Compagnia la quale disponga di tutte quante le linee?

Queste sono cose talmente evidenti che basta enunciarle perchè non occorra altra dimostrazione.

Io quindi per le ragioni testè arrecate non dubito di asserire che sia miglior partito che vi siano grandi Società, potenti, le quali costruiscano le principali arterie, abbandonando poi all'industria privata le altre ferrovie, e lasciando che anche il Governo vegga quali sacrifici egli possa fare perchè siano costrutte le linee secondarie o terziarie.

Ma io avrei veramente uno scrupolo di far perdere tempo alla Camera ove ulteriormente la intrattenessi su queste considerazioni generali. Procederò dunque verso il fine del mio discorso, e dirò brevi parole sopra le quistioni principali sotto l'aspetto finanziario che vennero toccate dall'onorevole Boggio.

Egli innanzi tutto trovava molto più semplice il fare un prestito addirittura di 600 o 700 milioni, intralasciando così di vendere le ferrovie.

Io invece porto un'opinione del tutto contraria: io penso che quando uno Stato fu nella necessità di emettere tanta rendita consolidata, come avvenne presso di noi in due anni, bisogna emetterne il meno possibile.

Dice l'onorevole Boggio: tenetele le ferrovie, le venderete in tempi più difficili, sarà estrema risorsa per un caso di guerra.

Or bene, io credo che se venisse una guerra non sarebbe più possibile il venderle. Credete che la sia una operazione semplice questa della vendita delle ferrovie? Vedete quello che è succeduto: il contratto che discutete fu dibattuto per un anno e mezzo colla Società delle Lombardo-Venete dal Ministero che ci ha preceduti, fu presentato alla Camera nel maggio del 1864, speriamo che un anno dopo sarà tradotto in legge.

E poi sarebbe egli opportuno vendere così in fretta, Non vi sarebbe il pericolo di sacrificare gravissimi interessi?

Inoltre, è questa una proprietà di tal natura da potersi vendere rapidamente in un momento di strettezza? Io ho l'intima convinzione che no. Evidentemente sarebbe poco meno che impossibile costituire in breve una Società che s'incaricasse di una operazione così colossale.

L'onorevole Boggio dice d'essere curioso di sentire come la Commissione giustificherà le sue parole, giacchè dichiara di credere cattivo il contratto, ma visto che con esso si evita il prestito, è disposta ad accettarlo. Bisogna dire che forse l'onorevole Boggio non ha

percorso tutta la relazione, oppure non se ne ricorda più. Forse la mole di quel rapporto ha fatto sì che non ne abbia esaminate tutte le parti.

Ma io trovo alla pagina 59 di questa relazione, verso la metà del foglio, che, « tanto dal lato economico, come dal lato industriale e politico, la riunione di questo frammento di rete con quello dell'altra valle del Po, riveste tutto il carattere di una necessità. »

**BOGGIO.** Necessità, no.

**SELLA, ministro per le finanze...** « di una necessità sotto l'aspetto economico, come industriale e politico. »

Mi pare che qui le considerazioni del prestito non ci entrino. Trovo poi verso la fine del volume a pagina 308, un quadro per dare un'idea alla Camera del prezzo secondo alcuni casi favolosamente basso a cui si danno queste ferrovie.

Vediamo che cosa significa questo quadro.

Esso dimostra innanzi tutto che la perdita quale si ha per il ritardo nel pagamento dei 200 milioni, nel non essere la scadenza di questi 200 milioni all'indomani dell'approvazione del contratto, ma nel farsi in otto semestri, è quasi compensata dagli oneri che questa Società s'impone, quindi osserva la Commissione che se si calcola il valore di queste strade ferrate all'interesse attuale della rendita dello Stato, ciò fa la cifra di 172 milioni; conchiude dunque la Commissione che si hanno nella vendita di queste ferrovie quasi 28 milioni di più di quello che si avrebbe alienando una rendita pubblica eguale al reddito delle ferrovie.

Or bene, quando una Commissione mette innanzi cifre di questa natura, mi pare che conchiude che questo contratto non debbe essere tenuto svantaggioso, e perdoni l'onorevole relatore se entrai in questi particolari, mentre forse non toccava a me.

**BOGGIO** Ce ne sarà anche pel relatore a pagina 65.

**SELLA, ministro per le finanze.** Ce ne sarà per tutti e due. (*ilarità*)

Mi sembra adunque di avere bastevolmente chiarito che la Commissione non credeva il contratto così cattivo come reputa l'onorevole Boggio; tuttavia rimane ancora un'altra obiezione: come va che la Commissione dice: bisogna vendere queste ferrovie per non fare prestiti? Ma io vorrei che l'onorevole Boggio, massime adesso che si addentrò nelle cifre e che appuntò i ministri di finanze e gl'ingegneri di sbagliare, ponesse mente se anche gli avvocati talvolta non sbagliano nelle cifre. (*ilarità*)

Io bramerei che l'onorevole Boggio pensasse un poco alle date. Quand'è che questa relazione, la quale è di tanta mole, fu presentata alla Camera, e soprattutto quando fu scritta? Fu presentata alla metà di dicembre, e notiamo bene in quali circostanze. Quando la Commissione ha fatta questa sua relazione eravamo nella posizione che il contratto della fusione delle ferrovie romane e toscane si annullava se non era approvato prima del 31 dicembre, quindi, allorché fu scritta la relazione, non dico quando fu presentata, si presumeva che potesse il progetto di legge essere approvato prima

del finire di dicembre 1864. Prego l'onorevole Boggio a por mente a queste date, e spero che non troverà da appuntare l'onorevole relatore quando dice che realmente si poteva differire il prestito.

Vediamo ancora se i tempi non siano in qualche parte mutati; vediamo un po' il corso dello sconto nelle principali Banche. Qual era questo sconto quando la Commissione faceva il suo lavoro, e quale è in oggi? Credo che l'onorevole Boggio, il quale si tiene bene al corrente, saprà dirmi che oggi è il terzo, in qualche luogo il quarto, di ciò che era allora; quindi un'operazione la quale sarebbe stata allora veramente inopportuna e fuor di proposito, può tornare in oggi perfettamente opportuna.

**BOGGIO.** Fatela dunque presto!

**SELLA, ministro per le finanze.** Io credo quindi che le asserzioni della Commissione stanno perfettamente, ma quando si riportino all'epoca in cui la relazione fu fatta.

Tornando ora a ciò che veramente mi riguarda, perchè questa fu una digressione la quale non mi spettava, esaminiamo un momento questo contratto in sé, se esso sia realmente così cattivo come si dice.

Io non era presente quando l'onorevole Valerio diede la lista delle deduzioni che si debbono fare al prezzo dei 200 milioni, cosa che mi si è molte volte rimproverata, come se io pigliassi i 200 milioni pagabili in quattro anni come 200 milioni da pagarsi oggi. Qui mi sia lecito il dire una volta per tutte che io ho parlato di 200 milioni pagabili in quattro anni quando contrapponeva quest'entrata a spese le quali scadono in tre e più anni. Quindi io credo che, mentre io parlava di disavanzi i quali si avverano durante il corso di tre anni da una parte, dall'altra mi poteva essere lecito di parlare di entrate la cui scadenza non fosse anche immediata. Ma torniamo alla questione del prezzo.

Mi fu detto che il calcolo fatto dall'onorevole Valerio facesse scendere fino a 138 milioni il prezzo di queste strade. Per questo egli deduceva non solo gl'interessi scalari che sono quelli dedotti, e figurano nella somma di 22,750,000 lire, e che secondo la Commissione sono neutralizzati da altri maggiori oneri che la società si assume, ma deduceva ancora una quantità di somme, partendo da punti di vista che io non posso ammettere.

Per esempio, l'onorevole Valerio, e dopo lui l'onorevole Boggio, disse: la società *Vittorio Emanuele* quando possedeva la linea da Susa al Ticino da questa parte delle Alpi, e da Modane a Culoz dall'altra, aveva l'obbligo di concorrere per una somma di 20 milioni nella spesa del traforo del Cenisio. Avvenuta poi la divisione in due di questa linea colla cessione di Savoia, rimase alla parte italiana della società *Vittorio Emanuele* l'onere della spesa di 13 milioni pel traforo stesso. Ora questa società non esiste più, poichè lo Stato si fece acquirente della linea. E allora gli oppositori della legge dissero che si sarebbe dovuto obbligare la società delle Lombardo-Venete, di sobbarcarsi a questi oneri

TORNATA DEL 4 APRILE

che aveva allora la società *Vittorio Emanuele*, e quindi a pagare i 13 milioni. Dunque deduciamo 13 milioni dal prezzo delle strade ferrate.

Ma, signori, se il reddito attuale delle strade ferrate del Governo è di 13 milioni e 260 mila lire, nè si può prevedere una elevazione di questo introito, come si potrebbe aumentarne immediatamente il prezzo?

Signori, come si può fare questo ragionamento, come si può dire: noi vi vendiamo una rendita di 13 milioni in istrade ferrate, e voi pagatecela come rendita pubblica, poi aggiungete 28 milioni, e poscia perchè una società fin qui doveva pagare 13 milioni per concorso al traforo del Cenisio, date anche voi 13 milioni?

In non entro adesso nella questione se sarebbe stato o no opportuno di trattare, mentre si faceva questo contratto, colla società delle Lombardo-Venete, perchè essa partecipasse alla costruzione di questo traforo e perchè s'incaricasse dell'esercizio di detta costruzione. Io credo che, se il Governo abbisogna della società delle ferrovie dell'alta Italia per ciò che riguarda l'esercizio della galleria del Cenisio, questa società ha anche più bisogno del Governo. Si tratta di un tratto importantissimo di 53 chilometri, per cui debbono necessariamente passare le comunicazioni di quasi tutta la Francia coll'Italia. Quando il traforo sarà felicemente compiuto, Governo e società andranno certo d'accordo a patti discreti. Nè nasceranno quegli inconvenienti che indicava l'onorevole Boggio, il quale col suo arguto parlare paradossale tentava di dimostrare che l'esercizio di questo tronco diventerà nè più, nè meno che impossibile. Egli ci diceva: ma dove volete mettere la stazione, la volete mettere in principio del traforo od in fine? La volete mettere in mezzo? Poi soggiungeva: vedete sapienza ministeriale! è giunta a rendere necessaria una stazione in mezzo alla galleria del Cenisio! Io capisco benissimo quale è stato l'intendimento dell'onorevole Boggio nel fare quest'avvertenza. Egli, avvedutosi come già sia stanca la Camera per questo dibattimento già tanto protratto, la volle esilarare col suo brio consueto. (*Ilarità*) Chè altrimenti ne verrebbe per conseguenza che tutte le volte che c'è una galleria, le cui bocche appartengono l'una ad uno Stato, l'altra ad un altro, tutte le volte che c'è un ponte i cui estremi appartengono a due Stati, l'esercizio della ferrovia dovrebbe diventare impossibile.

Ma, mi perdoni l'onorevole Boggio, non credo dover prendere sul serio questo soggetto, più di quello che abbia fatto egli stesso.

Sono state fatte altre deduzioni di questo genere da questo prezzo di 200 milioni per le ferrovie. Si è detto: ma si tratta di fare un ponte sul Ticino; è un ponte il quale dovrebbe servire non solo alla strada ferrata, ma anche alla strada nazionale da farsi dal Governo. Ebbene, si dice, facciamolo; il Governo ci concorra per una parte, la società per l'altra. Dunque ecco qui imputata a carico del Governo questa spesa; dunque si deve dedurre dal prezzo.

Io non vedo perchè si debba fare un ponte, il quale abbia tali dimensioni da poter servire a due usi, e si debba considerare come un onere della società, per cui si debba togliere dal prezzo della ferrovia quella spesa che lo Stato deve sostenere per questo concorso.

Io potrei ora entrare in diversi particolari, ma probabilmente vi entrerà l'onorevole relatore; d'altronde vi sarà occasione di ritornare sopra questo argomento nella discussione degli articoli, almeno quando a qualcuno piaccia colà di fermarsi specialmente sopra questo contratto; e lo potrà fare forse più utilmente, perchè uno degli inconvenienti di una discussione generale sopra un progetto di legge così vasto si è l'essere facile a perdersi in particolari sopra dati punti sui quali non si può concentrare con utilità la discussione.

Per me mi sia lecito di fare una sola osservazione, come ministro delle finanze, sopra questa tabella che la Commissione ha messa qui, e per cui secondo lei i danni sofferti dallo Stato per il ritardo nella scadenza dei pagamenti sarebbero presso a poco, milione più milione meno, compensati dagli oneri che sono nel contratto stesso addossati alla società.

E dico di parlare come ministro delle finanze, perchè capite benissimo che con questi chiari di luna un ministro delle finanze va sempre cercando il reddito imponibile dove possa essere.

Per me dunque, giunto a questo punto non ho potuto a meno di fare questo ragionamento. Si tratta qui di un reddito di lire 13,259,000, da concedersi ad una società; vuol dire dunque che questa società avrà un reddito di lire 13,259,000, quindi vi è materia imponibile, quindi interviene il fisco.

Che cosa vale questo reddito sul quale oggi naturalmente non si paga imposta perchè è una rendita diretta del Governo? Mettiamo pure l'imposta sopra i redditi soltanto al 5 per cento, facciamo la riduzione dei due ottavi come è prescritto dalla legge sulla ricchezza mobile, tredici milioni di rendita totale verrebbero a dieci milioni circa di rendita imponibile sopra cui il Governo metterà un'imposta del 5 per 100, e chi sa che non possa col tempo andare al 6 per 100 e qualche cosa di simile?

Evidentemente noi dobbiamo tener conto di questo incasso che immediatamente la finanza ritrae per una imposta che domani mette e che oggi naturalmente non metterà sopra sè stessa. Quindi è naturale che se si capitalizza questo reddito che il Governo ritrae dall'imposta, si viene a costituire forse un capitale di 10 milioni netti. Di questa cosa non si è parlato.

Nè sarà certo una novità per alcuno, e neppure per i contraenti delle strade ferrate, che essi debbano essere soggetti all'imposta, imperocchè vi ha nella convenzione stessa un articolo formale in cui è detto che la società è soggetta a tutte le imposte che pagano le altre.

Si potrebbe forse obiettare: sta bene questo, ma sarà soltanto uno spostamento, vi sarà semplicemente questo fatto, che dei cittadini i quali hanno dei capitali già tassati nei loro redditi, li porteranno sopra

questa speciale proprietà; questo non è un vero reddito imponibile nuovo che voi avete.

Signori, io non posso a meno di rammentare che avendo guardato un po' la distribuzione delle azioni e delle obbligazioni della società *Lombardo-Venete* ho veduto che poco più di uno per cento di questo capitale è in Italia. Quindi io credo che qui sia un reddito di 10 milioni, in gran parte tenuto da esteri e che viene a farsi tassare qui.

Questa è una considerazione che la Commissione mi perdonerà d'aver fatta; ma io credo che sia nel tener conto della differenza che vi sarà per lo Stato prima e dopo il contratto, bisognava pure parlarne; e ciò formerà un maggior valore di questa proprietà di 7, 8, o 10 milioni, a seconda della tassa che si dovrà mettere sulla ricchezza mobile.

Dirò ora qualche parola della fusione della società delle romane e delle toscane.

Non debbo nascondere che questo argomento è per me più spinoso; imperocchè avendo avuto l'onore di essere incaricato con un altro membro di questo Parlamento e con un onorevole senatore di fare degli studi e avendovi dovuto spendere attorno all'incirca poco meno di quattro mesi per disbrigare tutta quella aruffata matassa, ed indagare l'origine e l'andamento delle relazioni che ricorrevano fra le varie società, e le varie fasi soprattutto per cui erano passate; io non nascondo che era giunto a questa conclusione che la società delle ferrovie romane, me lo perdoni l'onorevole Boggio, non v'è magia che valga, se non ha l'aiuto del Governo è condannata alla rovina, epperò si trova nell'impossibilità di completare le sue linee.

**BOGGIO.** Non l'ha detto il ministro Jacini.

**SELLA, ministro per le finanze.** Non è possibile avere due opinioni quando si sia studiata un po' la materia. Io credo che l'onorevole Valerio converrà meco in questa sentenza.

Or bene io aveva convinzione profonda che era assolutamente indispensabile per il nostro paese di rimettere in piedi questa società.

L'onorevole Bonghi, il quale, mi pare, è stato molto corvivo in questa discussione, e non ha avuto riguardo alcuno alle conseguenze, ha detto che se vogliamo avere buone Società in Italia bisogna risolversi a lasciare loro la responsabilità delle proprie azioni, lasciarle cadere se non sanno tenersi su, lasciarle morire se non sanno vivere.

Capisco questi principii, ed in generale io mi vi associo; ma veniamo al caso nostro.

Signori, quali sarebbero le conseguenze della rovina di una società di questo genere? Bisogna pensarci un momento sopra.

L'onorevole Boggio ci disse che il credito pubblico se ne gioverebbe. Io mi meraviglio al sentire quest'asserzione dell'onorevole Boggio, e non nascondo che io credevo ch'egli avesse miglior conoscenza delle condizioni del nostro credito.

Signori, credete voi che le linee italiane si potreb-

bero far più presto, o, lasciando il più, si potrebbero far presto, quando avvenisse un fallimento di questa società? Supponete un fallimento, una liquidazione, figuratevi quello che nascerebbe da ciò, e poi ditemi quando si vedrebbe il fine di questa strada.

Può esservi taluno, il quale non abbia premura alcuna che la linea Maremmana si prolunghi fino a Napoli, che non si faccia la strada da Roma ad Ancona; ma io sono d'opinione recisamente contraria, e credo che sarebbe il più deplorabile errore quello di lasciar cadere questa società ed allontanare il compimento di questa linee.

Non debbo però nascondere, o signori, che se ognora convenni in questa sentenza, per altra parte credeva che forse vi potesse essere qualche altro mezzo meno dispendioso per lo Stato all'infuori della fusione per salvare la società delle Romane; questo lo debbo confessare, imperocchè consta dalla mia relazione, della quale aveva data comunicazione già fin da principio all'onorevole Valerio, che poi è stata depositata negli atti della Commissione. Ma, o signori, altro è una cosa che già ha avuto un principio di esecuzione, altro è una cosa vergine, cioè, altro è il fatto, altro è il da farsi.

Io intenderei siffatte considerazioni se noi fossimo a caso vergine, se noi fossimo prima del 30 maggio 1864, prima che si fosse fatto il contratto presentato alla vostra approvazione; ma oggi, o signori, in quali condizioni siamo noi?

Volete saperlo? Mi sia lecito dirlo esplicitamente, senza ambagi, senza reticenze. Una volta fatto questo contratto, il credito di questa società ha potuto rialzarsi; e, grazie a questo contratto, ha potuto trovare dei capitali che certo non avrebbe trovato altrimenti. È cosa evidente che il Ministero d'allora non s'impegnava in un contratto di questa natura senza difenderlo con tutte le sue forze.

L'onorevole Boggio si meraviglia che si faccia la questione di gabinetto sopra questo argomento. Sappia l'onorevole Boggio che se ho un rimorso, egli è perchè in occasione di un contratto di ferrovie nel 1862 ci sia stata per circostanze politiche evidenti l'impossibilità di dar luogo alla questione ministeriale. Credo che dicendo queste parole, esprimo non soltanto la mia opinione, ma quella di tutti i miei colleghi del Gabinetto d'allora. Non è possibile, signori, che un Ministero stipuli contratti così importanti per cui sono messi in movimento tanti interessi, che non solo a società industriali, ma al paese stesso si riferiscono, per venire poi al Parlamento a dire unicamente: abbiamo fatto questo contratto, esaminatelo; se vi piace, accettatelo; se non vi piace, rigettatelo; noi continueremo nel nostro ufficio egualmente.

Ma chi vorrebbe ancora impegnarsi seriamente con un Governo che dopo aver concluso un contratto di alta importanza l'abbandonasse così facilmente davanti al Parlamento? (*Interruzioni*)

**BOGGIO.** Allora a che serve il Parlamento?

TORNATA DEL 4 APRILE

**CORRENTI**, *relatore*. Serve a rovesciare il Ministero.

**SELLA**, *ministro per le finanze*. Il Parlamento serve a questo.

Quando un Ministero ha fatto un grande ed essenziale contratto col quale non si creda che abbia provveduto agli interessi del paese, debb'essere surrogato da un altro il quale sappia provveder meglio alla pubblica cosa.

Ora, signori, per tornare al nostro argomento, dirò che in ordine a questo contratto non so che cosa avrebbero fatto i nostri predecessori; ma credo che l'avrebbero sostenuto nè più nè meno nei termini nei quali lo sosteniamo noi. Non posso neppure mettere in dubbio questa cosa.

Or bene, se sul contratto delle Romane sono stati trovati a quest'ora niente meno che 38 milioni, se male non mi appongo, io credo che sarebbe un tale sconvolgimento, una tal lesione d'interessi appunto per le dilazioni che si sono avute, nel voler a quest'ora cambiar sistema; che io (non già perchè segga in questi banchi, imperocchè la stessa opinione io avrei quando sedessi sui banchi come deputato), credo fermamente essere il partito che ha minori inconvenienti, il partito migliore che ci rimanga a prendere, quello di approvare puramente e semplicemente questo sistema come vi è proposto.

Io vi ammetto che esso abbia l'inconveniente di dare durante le costruzioni un interesse ad un capitale di azioni, a cui, stando alle cose attuali in realtà non ispetterebbe frutto: or bene, l'opera del vostro Ministero qual fu in questo?

L'opera del Ministero è stata appunto quella di cercare di ridurre la spesa che annualmente si percepisce sotto questo rapporto, quindi fu chiesto e dopo lunghissime discussioni ottenuto che l'interesse al quale si pagherebbe il capitale sociale durante la costruzione, fosse ridotto dal 5 al 4 per cento, dando così un margine di oltre un milione il quale vale a garantire la società, e specialmente il suo avvenire.

Quindi è che, per quelle ragioni di credito pubblico già dianzi indicate, per queste ragioni di migliorie ancora ottenute, io credo che si possa, anche per parte mia, raccomandare all'approvazione del Parlamento il contratto fatto colle società delle Romane.

Per le Meridionali io non ho gran che da aggiungere a quello che ne disse già a lungo il mio onorevole collega.

Voi avete veduto, o signori, che quantunque ministro delle finanze, e per dovere e per convinzione più di tutto preoccupato della necessità di diminuire le spese, tuttavia io mi sono con lui associato all'aumento delle ferrovie nelle provincie meridionali; sarà frutto di quell'associazione di cui parlava l'onorevole deputato Boggio dell'ingegnere col ministro delle finanze (*Si ride*), ma non debbo nascondere che quando viene il ministro dei lavori pubblici a proporre nuove opere, oppure il ministro della istruzione pubblica a proporre

nuove spese per l'istruzione, specialmente elementare, sento a ricordarmi di essere ministro delle finanze. (*Benissimo!*) Io sono convinto essere molto importante per l'avvenire d'Italia che il ministro dell'istruzione pubblica spenda più di quello che spende, per quanto riguarda l'istruzione elementare, imperocchè la statistica venuta in luce di questi giorni credo abbia poco meno che spaventato tutti quelli che l'hanno esaminata.

In quanto alle opere pubbliche non è soltanto una mia reminiscenza d'ingegnere, ma è una mia convinzione profonda, che l'Italia per poter giungere presto a svolgere la sua ricchezza, per poter mettere in commercio tutti i suoi valori, per potersi trovare anche in posizione (dirò ora come ministro di finanze) di pagare i propri impegni, debba accelerare il più possibile tutti i suoi grandi lavori. Quindi per parte mia, non solo non vi feci resistenza, ma quasi incitamento ai miei colleghi perchè si procedesse alla costruzione delle opere che sono richieste dall'avvenire del paese.

Vi è la questione della linea di Conza. Se vi è uno a cui tale questione debba essere tornata a cuore intenderete benissimo che quello sono io, poichè fui membro di quel Gabinetto che nel 1862 ha portato, insieme a tutte le altre linee, anche quella di Conza, e per considerazioni personali debbe spiacermi più che ad altri questa modificazione. Ma anzitutto dirò che nel 1862 (e qui, se erro, voglia l'onorevole Depretis correggermi) non si avevano studi sulla linea di Benevento; mi ricordo che parecchi degli onorevoli deputati dicevano che quelle linee erano più facili a costruirsi e meno costose e noi dovevamo rispondere: ma gli studi non sono fatti, non ne abbiamo alcuna idea; io poi mi sovvengo di avere più volte detto a quelli che venivano a sollecitare: signori, lasciateci fare due lavori, primo quello della costituzione di una società, e poi, se vi dovrà essere qualche variazione di tracciato, vi si penserà quando gli studi saranno completi.

Ora come posso io, malgrado questo interessamento che prendo per lo sviluppo dei pubblici lavori in Italia, quando mi è così luminosamente dimostrato che le comunicazioni della parte Tirrena delle provincie meridionali, di Napoli specialmente, sono così ben servite dalle linee che vanno a Foggia, a Termoli per Benevento; come posso io, allorché mi è così luminosamente dimostrato che alle comunicazioni col Jonio ed anche con Brindisi, e quindi, se volete, coll'Oriente, così bene si attaglia la linea per Contursi, Potenza, Taranto e Brindisi, come posso io non convenire che sia indispensabile il rinunciare a quel passaggio che farebbe un inutile duplicato, che non farebbe, come diceva il presidente del Consiglio, se non aggravare l'erario di un'annua spesa di oltre 3,200,000 lire? Io credo che, come ministro delle finanze, meriterei la vostra assoluta riprovazione quando malgrado ogni mio precedente, qualunque sia la ragione (imperocchè o signori, quando si tratta di somme così cospicue bisogna far prevalere l'interesse della cosa pubblica a qualunque

considerazione personale), io meriterei, dico, la vostra riprovazione se io propugnassi una linea la quale verrebbe ad aggravare inutilmente di tanta spesa il pubblico erario.

Io non posso a meno pertanto d'associarmi al presidente del Consiglio ed al ministro dei lavori pubblici nel pregarvi a non insistere sopra una proposta la quale ci è assolutamente impossibile d'accettare.

Io avrei finito di riassumere alcune poche osservazioni sopra quest'argomento, e sono presso al termine del mio discorso.

La Camera potrebbe, e dopo udito il relatore, ed anche, se stima, dopo udito qualche svolgimento intorno alla quistione abbastanza importante del prestito Hambro (quistione che riguarda il credito pubblico, per la quale ieri io mi permisi di dire qualche parola incomposta all'onorevole Valerio, perchè desiderava di togliere l'impressione prodotta da alcune espressioni che io mi permettevo di credere troppo vive), la Camera potrebbe, dico, dopo ciò entrare nella quistione degli articoli.

Soltanto io osserverò che l'onorevole Boggio condannava come finanziariamente cattivo questo progetto di legge, perchè la spesa che lo Stato dovrà sostenere per guarentigia di strade ferrate da 36 milioni salirà ad 80, quindi un aumento di 44 milioni nel passivo. Non parlo della esattezza di queste cifre, mi limito a domandare all'onorevole Boggio se per avventura egli vorrebbe che fossero sospesi tutti i lavori delle ferrovie, sì che non se ne apra un chilometro di più delle attualmente esercite. Allora veramente la guarentigia si conserverà nei limiti attuali: ma se vogliamo compiere le linee già concesse, la somma destinata alle guarentigie andrà evidentemente crescendo man mano che nuovi tronchi se ne aprano all'esercizio, e crescerà finchè coll'aumentare dei loro proventi poco a poco torneranno a diminuire.

Vengo all'onorevole Bonghi. Egli, me lo perdoni mi sembra essere in pochi mesi passato da un ottimismo a tutta prova, ad un pessimismo smodato. Dice che siamo gente oramai ebbra, che andiamo a dirupo innanzi, non fermandoci neppure all'orlo del precipizio.

Che cosa intende di dire l'onorevole Bonghi? Avremmo forse fatto fin qui falsa via? Non mi aspettava dalla sua bocca una condanna così severa sopra quanto si è fatto sin qui. Se dovessi manifestare intero il mio parere, forse qualche cosa vi sarebbe a ridire. Si andò un po' celeramente nello spendere. Forse anche bisognava andarvi celeremente, qualche economia si sarebbe potuto fare, ma forse non tanto come si crede; a mio credere sono le imposte venute molto troppo lentamente; ma io però malgrado questa mia opinione non convengo coll'espressione e col giudizio dell'onorevole Bonghi, che io credo sia il più severo che sia mai stato pronunciato.

Io credo che qui in questioni di strade ferrate non debbano considerarsi come perduti i carichi che lo

Stato s'impone per dotare il paese di queste rapide ed importanti vie di comunicazione: io credo per conseguenza che siccome in questo progetto di legge alla fin dei conti per una parte si combina nell'Italia superiore una società la quale acquista dallo Stato una rete importante con vantaggio della finanza, siccome per altra parte si aggruppano con evidente vantaggio del movimento di questa linea, con evidente vantaggio del miglioramento del sistema di amministrazione le linee toscane e le linee romane ottenendo l'effetto di salvare questa società; siccome per altra parte ancora nelle ferrovie meridionali si modifica con grande vantaggio di queste provincie meridionali stesse il tracciato delle medesime, si cresce notevolmente il numero dei chilometri, la quantità delle ferrovie che vi si costruiscono, si sostituisce ad un sistema di guarentigia dei prodotti brutti determinati che aveva gravissimi inconvenienti, un sistema che interessa la società costruttrice ed esercente di questa linea allo sviluppo del movimento; quindi io credo, o signori, che il progetto di legge sia degno della vostra approvazione.

Il presidente del Consiglio, colla franchezza che gli è una seconda natura, diceva ieri che il Ministero non può a meno di fare una questione di Gabinetto dell'approvazione di questo progetto di legge. Questa sincera manifestazione dell'opinione del Ministero è stata definita dall'onorevole Boggio come non seria, non conveniente, non opportuna.

Or bene, o signori, essa è invece indispensabile. Per noi il progetto di riordinamento delle ferrovie si collega strettamente con un altro progetto che vi sta innanzi, con cui si provvederebbe alla pubblica finanza.

È inutile che io riassuma qui l'attuale nostra condizione di cose, io vi ho detto in altra occasione che occorreva pensare fin d'ora a cercare il modo di provvedere all'erario una somma di 625 milioni; che per questi 625 milioni si potevano senza gran divario calcolare per 200 quelli che provenivano dalla vendita delle strade ferrate del Governo, e che poi rimanevano 425 milioni, i quali io vi proponevo di permettere al Governo di chiedere al pubblico credito. Or bene, queste cose, o signori, sono così evidentemente connesse che non si possono in modo alcuno dividere.

Noi consideriamo come indispensabile questo progetto delle ferrovie per ciò che riguarda il modo di rifornire le finanze di questi 200 milioni, ma lo guardiamo anche più indispensabile rispetto al credito pubblico.

Noi non vogliamo entrare nella via da taluni additata di lasciar fallire le società a cui sono affidati così grandi interessi in momenti come questi, e crediamo che sia indispensabile al credito pubblico l'adottare i provvedimenti i quali sono a voi presentati.

Non vuoi dimenticare che delle condizioni in cui attualmente versano parecchie di queste società abbiamo noi colpa; è l'andamento del credito pubblico che le pose in questi casi. Allorquando i con-

tratti di cui noi parliamo si sono fatti, a quale corso erano i pubblici fondi? Mi dica l'onorevole Valerio a quanto valutava le obbligazioni delle ferrovie romane, quando nel 1861 egli faceva alla Camera quella bella relazione che tutti ricordiamo? A 250 lire. Ora a quanto le valuta? Parmi le stimasse 200 lire. Or bene lasciate pure dei margini fin che volete nell'assetto di una grande impresa come questa, evidentemente, se il capitale costa un settimo, un sesto di più di quello che ragionevolmente si supponeva che potesse costare, quale società volete che regga ad una condizione di cose simili?

Io credo che bisogna tener conto di questo fatto. Se fossero società che si occupassero solo di speculazioni private, o per lo meno di cose che non sono di vivo, grande e generale interesse della nazione, direi anch'io che lo Stato non deve esserne responsabile. Direi: se hanno fatto un cattivo affare, se la aggiustino. Ma, signori quando si tratta di ferrovie che noi siamo nella necessità politica, economica e finanziaria di compiere al più presto come si può venire a questa conclusione?

Per tutte queste considerazioni insistiamo su questo provvedimento, non solo considerandolo sotto il punto di vista di rifornire il tesoro, ma ancora come provvisione atta a giovare efficacemente al credito pubblico. Vi insistiamo poi ancora sotto il punto di vista del riordinamento ferroviario più conveniente. Non dico che questo sia un riordinamento perfetto, non dico che non vi siano molte cose ancora da perfezionare, anzi per ciò che riguarda specialmente gli aggruppamenti convengo facilmente che vi sarà qualche cosa da migliorare, come, per esempio, per quel tratto di ferrovia nel territorio lombardo concesso alla società meridionale; ma ben sappiamo, o signori, che le cose umane non riescono mai perfette di un getto. Non ostante queste imperfezioni noi abbiamo la convinzione profonda...

**BOGGIO.** Per lasciare anche qualche cosa da fare ai ministri che verranno dopo.

**SELLA, ministro per le finanze...** di provvedere ad un riordinamento che conviene alla conformazione della penisola ed al più rapido compimento delle vie di comunicazioni.

Il Ministero ha esposto genuinamente la vera situazione delle cose, senza reticenze, come senza esagerazioni; e prego anche l'onorevole Boggio di esserne persuaso. Chè se la Camera stimasse invece di non sanare i provvedimenti proposti dal Ministero, e di entrare nella via che le è stata indicata da parecchi oratori, specialmente dagli onorevoli Depretis, Valerio e Bonghi, in questo caso io dovrei chiamare seriamente l'attenzione della Camera sugli impegni importantissimi del 30 giugno cui bisogna pensare fin d'ora. E dico questo non già per far pressione sovr'essa, ma perchè è indispensabile che coloro nelle cui idee la Camera credesse di dover entrare, vengano senza alcun indugio sopra questi banchi e propongano i provvedimenti che essi credono più convenienti per far fronte alla situazione.

Quando la Camera voglia riflettere un momento a ciò, vedrà che questa è la vera necessità delle cose, e che certamente non si vuole abusare della posizione.

Quando questa serie di provvedimenti, i quali si collegano fra di loro non soddisfa la Camera, bisogna che coloro i quali hanno altre idee, altre proposte credute più convenienti, vengano, senza indugio a proporle, onde possano avere in tempo utile il suffragio della Camera

Ma per parte nostra noi crediamo che, senza nuocere alla cosa pubblica, senza il pericolo di quegli inconvenienti che sono stati indicati, possa, e debba il Parlamento, con utile della cosa pubblica, provvedere al riordinamento delle ferrovie, al credito pubblico e far fronte agli impegni nostri adottando interi i provvedimenti che abbiamo avuto l'onore di sottoporli.

*Voci.* La chiusura! la chiusura!

**PRESIDENTE.** Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Prima di porre a partito la chiusura, debbo fare alcune dichiarazioni.

Ricorda la Camera come alcuni de' nostri colleghi in seguito a qualche cenno, che era stato particolarmente ad essi rivolto, avessero chiesto la parola per analoghi schiarimenti. Ora io credo che si debba conceder loro la parola a tal uopo; ben inteso però, che non sia cotesta una replica de' loro discorsi, ma solo un cenno relativo a quelle parole, da cui lo schiarimento fu provocato.

Proporrei quindi di mettere a partito la chiusura. Ove la medesima sia deliberata, darei primieramente la parola per gli schiarimenti suddetti; indi all'onorevole relatore, come d'uso, pel suo riassunto.

Ora interrogo la Camera se intenda chiudere la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

Gli onorevoli nostri colleghi che hanno chiesta la parola per chiarimenti sono: Leopardi, Depretis, Argentino e Valerio.

L'onorevole Leopardi ha la parola.

Ricordo di nuovo che lo schiarimento non si può riferire che alla parola, al cenno che lo abbia potuto provocare; prego quindi ciascuno di stare strettamente in questo limite.

**LEOPARDI.** Signori, io non dirò che pochissime parole per esprimere il dolore che ho provato di non poter ringraziare il generale La Marmora delle cose che disse rapporto a quel valico dell'Appennino.

**DI SAN DONATO.** Non è un chiarimento è un ringraziamento.

**LEOPARDI.** Io intendeva ricordargli che veramente non si tratta di sostituzione, perchè la linea d'Aquila era prevista come una conseguenza, come un accessorio della linea Ceprano-Solmona-Pescara. Questo è stato l'equivoco dei ministri modificatori: hanno creduto di sostituire linee che erano designate come accessorie a traverse già concesse.

Del resto, io non voglio rientrare nella discussione, e finisco.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Depretis ha la parola.

**DEPRETIS.** Io starò nei confini che ci ha assegnati l'onorevole nostro presidente, e ci starò mio malgrado, tuttavia ci starò.

**PRESIDENTE.** Le sono grato.

**DEPRETIS.** Ieri l'onorevole presidente del Consiglio avendo ascoltato il discorso dell'onorevole mio amico Valerio, gli fece i suoi complimenti dicendogli che lui almeno era venuto ad una conclusione. E volgendosi a me, soggiunse, che invece non aveva udito da me una conclusione, poichè mi sono limitato a fare delle raccomandazioni, di cui, come ex-ministro, io doveva apprezzare il piccolissimo valore.

Bisogna dire che un po' lo scompiglio del mio discorso, sono disposto ad ammetterlo, un po' perchè credetti di unire ai miei giudizi ed alle mie conclusioni qualche raccomandazione — cosa che bene spesso succede — e forse più ancora perchè l'onorevole presidente del Consiglio venne alla Camera allorchè io mi permetteva di rivolgere al Ministero più vive le mie raccomandazioni perchè volesse penetrarsi di alcuni più gravi difetti di questa legge, l'onorevole generale La Marmora, dico, ha creduto ch'io mi fossi limitato a quelle.

Io non vorrei che l'onorevole presidente del Consiglio rimanesse sotto questa impressione, che potrebbe essere comune con altri dei miei onorevoli colleghi.

Ho trovato la forma di questo progetto di legge viziosa, anzi inconstituzionale. Non ho conchiuso, è vero, ho protestato, e la mia protesta è una conclusione.

Ho trovato questo progetto di legge nella parte che si riferisce al riordinamento delle ferrovie, cioè alla formazione de' gruppi ferroviari, nè opportuna, nè conveniente, nè utile.

Ho indicato i difetti, e parmi che finora nulla mi sia stato risposto.

Ho chiamato l'attenzione della Camera sulla urgenza di correggere la cattiva, o, per esser mite, la men buona organizzazione delle nostre società industriali, senza di che i sussidi dello Stato non sarebbero stati efficaci rimedi.

Consideri l'onorevole presidente del Consiglio il caso di chi abbia un grande interesse pecuniario in un vasto opificio, nel quale tanto la parte meccanica quanto il congegno amministrativo sia di tal forma da produrre a carissimo prezzo le merci che si recano al mercato. Se invece di migliorarlo, ci limitiamo ad aumentare la provvista delle materie prime, è certo che non altro si fa che aumentare le perdite, e fabbricare una rovina.

In faccia a questo pericolo ho dichiarato che mio malgrado avrei negato il mio voto. Era un'altra conclusione.

Sulla parte sostanziale poi di questo progetto di legge, io dissi che entravamo in un cattivo sistema e che questo cattivo sistema lo si metteva in pratica

con dei contratti ancora più cattivi. Era anche una conclusione.

E siccome ci sono in questo contratto di tali enormità, mi si permetta la parola, massime a danno delle finanze, da credere, come credo ancora, impossibile il tradurle nell'ordine delle leggi e degli impegni irrettrabili dello Stato, io richiamava l'attenzione del Ministero, e pregava in modo speciale il ministro dei lavori pubblici di farlo sapere al suo collega delle finanze, perchè io mi teneva e mi tengo ancora sicuro che, se mai questo progetto di legge per disgrazia prevalesse, massime coll'aiuto della questione ministeriale, che almeno prevalesse senza quelle enormità che io ho notato.

Ecco quali sono state le mie conclusioni, e le mie raccomandazioni esplicite, riservandomi, quando venga in discussione l'articolo 4°, di aggiungerne alcun'altra.

La Camera mi permetta ora di aggiungere una sola parola, perchè interpellato personalmente dal ministro delle finanze nell'ultimo suo discorso, io gli faccia qualche risposta.

L'onorevole Sella, riferendosi alla legge per la concessione Bastogi, disse che allora vennero delle deputazioni a reclamare per il cambiamento di tracciato, e che egli avea detto che quel che importava si era di costituire la compagnia, che quanto ai tracciati si sarebbero potuti correggere poi. Ma se è per suo conto che l'onorevole Sella ha fatte queste dichiarazioni, sta bene; non però per conto mio. Per mio conto io non posso astenermi dall'osservare che una tale risposta mi sarebbe sembrata non solo contraddittoria, ma ridi cola; avuto riguardo massime alle condizioni del contratto che prescrivevano termini fissi, e multe gravi per la esecuzione precisamente di quel tracciato che adesso si condanna.

Infatti, come pensare alla possibilità di cambiare il tracciato, se immediato ed urgente era l'obbligo di costruire la linea di Conza che adesso si vuole abbandonare. Allora, dice l'onorevole ministro, mancavano per la linea di Benevento gli studi, e ciò si disse alle deputazioni che vennero a porger i loro reclami al Governo. E ciò è verissimo; anzi la stessa dichiarazione si è pure fatta alla Camera. Ma non è ugualmente vero che questa questione sia adesso tanto bene studiata, e così chiaramente dimostrata da non potersi dubitare che la linea di Benevento sia preferibile a quella di Conza, dopochè si aperse la più breve da Napoli a Brindisi per Contursi, Potenza e la Basilicata.

Su queste affermazioni io quasi sarei per concludere che l'onorevole Sella non si occupò troppo a fondo della legge che stiamo discutendo, perchè, per esempio, a Brindisi si va per la via breve, non pel Basento, ma per Benevento, se stiamo alla opinione della Commissione, e secondo me andando per la via di Conza, per la valle dell'Ofanto e Barletta. Io in verità non capisco queste allegazioni dell'onorevole ministro, a meno che non sieno sorti come funghi nuovi studi, e nuove

TORNATA DEL 4 APRILE

dimostrazioni; ed io posso assicurare l'onorevole ministro delle finanze che dal giorno in cui si deposero nella segreteria i documenti relativi alle ferrovie, non se ne vide alcuno di nuovo.

Perciò le mie conclusioni sono ben diverse dalle sue. L'onorevole ministro può vedere che in questo progetto di legge sono contemplate otto linee. Di queste otto linee, cinque sono studiate, tre nol sono, o lo sono in piccola parte soltanto. Fra le cinque studiate, una è già concessa, un'altra, quella di Conza, è non solamente appaltata e subappaltata, fino al terzo grado, ma è in esecuzione. Queste ultime due sono abbandonate.

Rimangono quindi sei linee, tre delle quali sono studiate, e tre nol sono.

Queste ultime, cioè quelle che non hanno studi, sono contemplate nella legge, e si rimandano fra le eventuali altre due che invece sono studiate. Veda l'onorevole ministro in quali condizioni, quanto agli studi fatti, noi ci troviamo; veda se si può concludere che la questione è sciolta nell'interesse delle popolazioni e della finanza.

Non aggiungo altro, perchè non voglio trattenere la Camera, e mi riservo di discorrere più completamente sopra queste questioni, quando verranno in discussione gli articoli.

**ARGENTINO** L'onorevole generale La Marmora mi chiedeva ieri del mio paese natio, per sapere la mia opinione intorno alla questione che ci occupa. Dal concetto che sviluppò nel prosiegua del suo discorso, io ebbi a deplorare ch'egli giudicasse in modo tanto ingiusto dei deputati, e forse dei deputati che non hanno la fortuna di essere da lui conosciuti.

**LA MARMORA, presidente del Consiglio.** Ho il piacere di conoscerlo.

**ARGENTINO.** Non mi fu concessa la parola, e non potei rispondere immediatamente come avrei desiderato; posso però senza orgoglio assicurare l'onorevole La Marmora, che il deputato da lui interpellato, per tutti gli atti della sua vita, non sarà mai giudicato nello stesso modo dalle persone alle quali non è ignoto, quanto all'onorevole generale La Marmora.

In quanto poi al fatto che diede luogo a questo spiacevole incidente, io debbo dare alla Camera le seguenti spiegazioni.

Siccome mancano gli argomenti chiari e saldi, per sostenere il cumulo di proposte che ci sono messe innanzi, a mè pare che si supplisca con continue confusioni. Così si sostiene e si vorrebbe far credere che la provincia di Basilicata sia, non già danneggiata, ma che abbia anch'essa la sua parte nella grande profusione di ferrovie che ora si fa; la Basilicata, alla quale ora si toglie una linea già in costruzione, e solo le si lascia l'altra che pure le si era già data fin dal 1863.

Si vorrebbe far credere che il prolungamento del tronco che deve congiungere Potenza colla valle del Sele sia una nuova concessione, mentre questo tronco fu già votato con tutta la rete delle Calabro-Sicule...

**DI SAN DONATO.** Precisamente!

**ARGENTINO** ..... e solo perchè non poteva allora farsene l'andamento, si lasciò al Ministero la facoltà di provvedere con decreto reale.

Questo tronco era una necessità, non poteva non farsi, nè la Camera era chiamata più a deliberare su di esso.

Se dunque le cose che ci si propongono fossero regolari e giuste, dovrebbe dirsi sempre però che alla Basilicata s'impone un sacrificio.

Ristabilita così la esattezza dei fatti, io non dirò quale sia la mia opinione su questa vertenza di linee, perocchè non è questa la cosa che più mi preoccupa.

Io prego soltanto la Camera a permettermi di spiegare quali sono i veri motivi per cui io disapprovo la proposta di legge che ci vien fatta, i quali motivi sono molto diversi da quelli a cui faceva ieri allusione l'onorevole generale La Marmora.

Quando l'onorevole Depretis metteva termine al suo autorevole discorso, il quale evidentemente aveva prodotta una profonda impressione sulla Camera, l'onorevole presidente del Consiglio, accostandosi privatamente al banco dell'oratore, gli diceva: voi avete fatte molte osservazioni, voi avete criticato tutto, perchè non avete poi dichiarato quello che sarebbe stato più conveniente di fare?

L'onorevole presidente del Consiglio mi permetterà che io gli dia qualcuna delle tante risposte che possono farsi alla sua perentoria obiezione. Prima di tutto quello che sarebbe stato conveniente di fare in questa solenne circostanza sarebbe stato il non discostarsi dalla legge. (*Movimenti diversi*) Sissignori, non discostarsi dalla legge. Ed io tanto più sono di questo meravigliato, inquantochè presiede ai Consigli della Corona l'onorevole generale La Marmora.

**CONFORTI.** Benissimo!

**ARGENTINO.** I signori ministri colle proposte che ci hanno fatte si sono discostati da ogni norma di legge.

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Facciamo una nuova legge.

*Una voce.* Il Parlamento fa la legge.

**ARGENTINO.** Essi hanno messe da parte tutte quelle cautele senza le quali si cade in pericolosi errori; anzi è impossibile che senza di esse non vi si cada.

Quello che sarebbe stato pur conveniente di fare, secondo me, era giustificare chiaramente i gravi sacrifici che si domandano al paese, dimostrare che nelle circostanze in cui versano le nostre finanze, non si accordano a delle compagnie dei benefizi al di là di ogni misura, dei benefizi che avrebbero pure potuto restringersi o negarsi affatto senza portare rovina.

Quello che poi non era assolutamente conveniente di fare in questa circostanza è che in una questione di ferrovie non si sarebbe dovuto giammai mettere innanzi la questione ministeriale. (*Oh! oh! — Rumori*)

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole Argentino d'imitare l'esempio dei suoi colleghi che l'hanno preceduto e non fare digressioni.

**ARGENTINO.** Ho finito; non esprimo che la mia opinione. Una volta che si era detto che io mi poteva decidere in un senso piuttosto che nell'altro solo pel paese a cui appartengo, io sono costretto a spiegare la mia opinione. (*A sinistra: Parli! parli!*) Ebbene io credo che in una questione tecnica nella quale non si erano intesi i Consigli che sono a ciò chiamati dalle costituzioni dello Stato, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio di Stato, giusta le prescrizioni degli articoli 203 e 204 della legge del 20 novembre 1859, una legge che fu persino sottratta all'esame ponderato degli uffizi della Camera, in una questione di fatti che s'ignorano, e si asseriscono a volontà in una questione di contratti; io trovo assolutamente inconveniente che il Ministero facendosi forte della sua posizione eccezionale, venga a dire alla Camera: io non sono disposto ad accettare nessun consiglio, nessun suggerimento, nessuna modificazione, questi sono gli atti della mia prima ed ultima volontà, o voi approvate, o noi getteremo il paese in una crisi.

In quanto a me, io dico che queste cose non sono affatto convenienti, perchè seppure sotto lo sgomento di gravi preoccupazioni una maggioranza qualunque si riuscisse a raccogliere per far passare le proposte che ora ci si fanno, coloro stessi ai quali sarebbe stata così strappata un'adesione forzata, non fortificherebbero col loro voto delle combinazioni tendenti a rialzare con la fiducia che ispirano, il credito dello Stato. Quelli appunto che vi darebbero così il loro suffragio non vi perdonerebbero la violenza a cui sarebbero soggiaciuti, e quindi il discredito e lo sconforto sarebbero il risultato di tutti i nostri presenti sacrifici.

Questi sono i motivi, e non quelli ai quali ieri faceva allusione l'onorevole generale La Marmora, queste sono le principali ragioni che mi determinano a credere che sia savio e prudente il rifiutare il voto al presente progetto di legge. (*Benissimo! a sinistra*)

**LA MARMORA, presidente del Consiglio.** Mi rincresce molto che l'onorevole Argentino abbia potuto interpretare la domanda che gli ho rivolta ieri come un'offesa. Io ho visto che egli s'interessava tanto a questo argomento, che ho creduto di fargli quell'interrogazione.

L'onorevole Argentino crede che io non lo conosca; io dirò invece che ho avuto il piacere di conoscerlo quando egli faceva parte della Commissione pel brigantaggio.

Io sapeva benissimo che egli era della Basilicata, ma non nè sapeva di più; io credeva che appartenesse ad alcuno di quei paesi come Melfi, Avigliano, Muro, Bella, Baragiano ed altri che si trovano fra la linea abbandonata di Conza e Potenza.

Del resto, è naturale che l'onorevole Argentino s'interessi pel suo paese natale, nè io pensava di fargliene un rimprovero. Chi ha mai pensato di rimproverare al deputato Leopardi l'interesse che prende per Solmona? È naturale che ciascuno s'interessi alla località a cui appartiene. La mia domanda non nascondeva secondi fini; era semplicemente per sapere in qual modo io do-

veva apprezzare il calore ch'egli metteva in questa discussione.

All'onorevole Depretis ora non replicherò, perchè dovrei forse rispondergli troppo nel senso delle osservazioni già da me fatte ieri. Egli si riservò di discutere all'articolo 4°, anch'io mi riserverò dunque di rispondergli allora.

L'onorevole Argentino dice: la ferrovia ci era stata concessa; lo stesso ripete l'onorevole Conforti. È facile la risposta: l'avreste avuta fra quattro anni, ed era sempre una linea eventuale, mentre invece ora l'avrete davvero e tosto. Di più quella prima linea non faceva che lambire la Basilicata, toccandola per un'estremo lembo; invece la nuova linea che passa per Potenza taglia tutta la provincia e la traversa da un capo all'altro.

**ARGENTINO.** Io non ho mai dubitato delle intenzioni dell'onorevole La Marmora; solo credeva necessaria una spiegazione, perchè mi era sembrato che la Camera avesse preso la cosa in senso diverso dal vero.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio ha la parola.

**VALERIO.** Dirò brevissime parole.

Io non posso acquietarmi alla lode che alle mie conclusioni volle dare l'onorevole presidente del Consiglio. Egli, mentre mi lodava di aver conchiuso in modo netto e preciso (e credo invero di averlo fatto), invertì poi le mie conclusioni per gettare poi quest'investimento così fatto da lui nella Camera quasi come un argomento municipale o regionale contro la mia stessa principale conclusione.

Io chiedo solo di richiamare, e, se occorre, ristabilire il vero senso delle mie precise parole.

Io ho espressa la mia profonda convinzione che alle leggi fatte, massime quando toccano a gravi interessi di provincie, di comuni ed anche di privati, non si debba senza gravissime ragioni toccare; in ogni caso di dubbio è sempre migliore partito il mantenerle. Ma io non ho mai detto che in materia di ferrovie io credessi che tutto fosse fatto in Italia; io non ho mai detto nè certo penso che le nuove linee messe avanti dal Ministero sieno da scartare.

Tutt'altro: io ho detto e ben chiaramente il contrario, invitando il Ministero a far studiare quelle linee ed a venircele a proporre non su vaghi concetti e con embrioni di progetti, che conducono poi a ritornare eternamente a disfare e correggere; invitando il Ministero a recarci dei fatti accertati e delle proposte concrete, in condizioni che il Parlamento potesse rettamente apprezzare.

Questo io doveva dire a rettificazione di ogni elogio che mi mandava ieri l'onorevole generale La Marmora.

**RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER AMPLIAZIONE DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI FIRENZE.**

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bianchi ha la parola per presentare una relazione.

**BIANCHI CELESTINO, relatore.** Ho l'onore di pre-

TORNATA DEL 4 APRILE

sentare la relazione sul progetto di legge per ampliamento del territorio comunale di Firenze.

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**LANZA, ministro per l'interno.** Domando la parola.

Siccome il provvedimento portato da questo progetto di legge è di somma urgenza, io pregherei la Camera di volere destinare una seduta straordinaria apposita per discuterlo e per deliberare nello stesso mentre circa qualche altro progetto di legge egualmente urgente, il che non richiederà probabilmente molto tempo.

Io pregherei il presidente di volere interpellare la Camera se intendesse di tenere all'uopo una seduta straordinaria domani dalle 10 a mezzogiorno.

**PRESIDENTE.** Io credo che sarebbe molto meglio che si mettesse la seduta alle 8 del mattino.

Compite le operazioni preliminari, alle 9 si incominciarebbe la discussione e si potrebbe proseguire fino a mezzogiorno. Vi sarebbe un'ora di riposo e poi si ripiglierebbe la seduta. Aprendosi la seduta alle dieci non si potrebbe, come al solito, incominciare che verso le undici ed allora la giornata è in parte perduta. Quindi, ripeto, sarebbe conveniente che la seduta fosse fissata per dopo domani alle otto del mattino.

**DI SAN DONATO.** Ricorda l'onorevole presidente che io avevo fatto la proposta di tenere delle sedute serali. Le sedute mattutine non hanno dato mai un buon risultato; si comincia l'appello alle dieci e la seduta non comincia veramente che alle undici per finire a mezzogiorno.

Faccio quest'osservazione per mettere in avvertenza la Camera, ma del resto non tengo alla mia proposta.

**PRESIDENTE.** Faccio riflettere all'onorevole San Donato che l'inconveniente da lui lamentato si verificava perchè si incominciava la seduta alle 10, e la Camera non si trovava in numero mai, che dopo le 11; ma aprendosi, come proposi, la seduta alle otto spero che ella sarà in numero alle nove. Dunque, se non vi sono osservazioni in contrario, rimane inteso che la seduta sarà fissata per dopodomani giovedì alle ore otto del mattino.

**RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER LA SEDE IN TORINO DEL TRIBUNALE SUPREMO DI GUERRA.**

**CASTAGNOLA, relatore.** Ho l'onore di deporre sul banco della presidenza la relazione sul progetto di legge per continuare in Torino la sede del tribunale supremo di guerra sino al 1° luglio 1866.

**PRESIDENTE.** Sarà stampata e distribuita.

**SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE SULLE FERROVIE.**

**PRESIDENTE.** Il relatore ha facoltà di parlare.

**CORRENTI, relatore.** Signori! Io debbo cominciare il mio discorso con un'avvertenza. Duolmi che facen-

dola mi occorra parlar di un fatto, direbbesi personale, che è certo il più deplorabile degli esordi. Ma un dovere mi vi obbliga. Non è, credetelo, per accattare la vostra benevolenza ch'io oggi confesso una mia invincibile infermità. Io non ho mai osato parlare in pubblico d'improvviso. Da 17 anni io siedo nel Parlamento assiduo ascoltatore e ammiratore di tante prove di eloquenza; ma da questa lunga scuola non ho cavato altro frutto che una gran voglia di tacere, ed un grande sgo-mento delle seduzioni e dei travimenti della parola.

Le poche volte che io nell'antico Parlamento subal- pino per debito di coscienza ruppi il silenzio, lo feci leggendo. La qual cosa oggi non mi sarà possibile di fare sempre.

Ho voluto avvertirvene, perchè non vi accada di attribuire le esitanze ed i vacillamenti del mio discorso, se discorso sarà, alla debolezza dell'assunto ch'io tolgo a sostenere. Tocca a voi, o signori, a prestare alle cose ch'io tenterò esporvi quel peso che elle meritano e per sè stesse, e per la gravità dell'argomento, e per quel po' di studio che vi ho dovuto far sopra; tocca a' miei contraddittori a non trionfare troppo facilmente del mio tardivo noviziato. Tutte le volte ch'io incespicassi, e accadrà certo di spesso, pensate, o signori, ch'io parlo non per elezione mia, ma per debito e per necessità di ufficio.

E tanto più mi accadrà, o signori, di procedere incerto e sospeso, in quanto che la materia che ho alle mani è tanto intricata, che voi stessi, io credo, me ne avete compassione. E peggio che la più parte degli oratori i quali mi hanno preceduto, v'hanno aggiunto, sia con venia di tutti, qualche ritortola. Sì che talora io stesso non mi ci raccapezzo più. Nè m'immagino in verità, che in materia di conti e di fatti, che mi sono costati non poco a districare e mettere in ordine nella mia mente, si potesse ora fare un sì vario arruffamento.

La cosa deve essere per quel motivo che accennava così bene in una delle ultime sedute l'onorevole Torri- giani, che v'ha in questo argomento più criteri, i quali sono difficili ad accordare insieme e spesso paiono ri- pugnare e contraddirsi. Ond'è che se si comincia ragio- nando, ad afferrare un solo di codesti criteri, cifre, fatti, induzioni, deduzioni, tutto par mutare; e codeste linee che alla prima mossa paiono appena distinguersi, più si prolungano, più divergono.

Gli è perciò che la vostra Commissione aveva co- minciato a fermar alcuni punti pratici che non vo- leva perder di vista nel suo lungo cammino. E questi punti pratici sono codesti che io sono obbligato a ricor- darvi:

1° Le strade ferrate, grande arnese di guerra, fat- tore di ricchezza, strumento di rigenerazione sociale, si hanno a compiere quanto più presto si può, almeno per le loro linee principali, e, lasciatemi dire, genera- trici della rete futura.

2° Le si hanno a compiere con quei mezzi che ab- biamo più prestati alle mani, per non perder tempo in

nuovi tentennamenti e nuovi esperimenti, per non spre-  
car forze in cercare nuove combinazioni.

3° Le si hanno a compiere in modo il quale sia  
compatibile colle nostre necessità finanziarie e colla  
necessità di tempo e di luogo.

Abbiamo ora, o signori, una tregua, una specie di  
tregua di Dio, della quale non avremmo a perdere  
un'ora: conviene fare, e subito.

Il Governo vi pone innanzi un progetto maturato da  
lungo tempo, conseguenza di lunghe pratiche, studiato  
da varie Commissioni, elaborato, sempre nello stesso  
spirito, da due Ministeri successivi. Che molte parti  
spiacciono non è meraviglia. Vi è tutto quello che ci  
vuole per offendere molti interessi, per turbare molte  
aspettative, per destare deplorabili paragoni e per ec-  
citare, come assai bene osservava ieri l'onorevole Bog-  
gio, la disperazione di quelli che vedendosi esclusi dai  
benefizi del presente progetto, temono che poscia si  
abbia a serrar loro la porta in faccia. Ma ben mi mera-  
viglio che uomini gravi, uomini che domani potreb-  
bero essere chiamati a reggere i destini della nazione,  
non veggano ch'essi stessi dovrebbero ritentare quei  
provvedimenti che ora vorrebbero far condannare. In-  
fine, per dir tutto il mio pensiero, io mi aspettava una  
opposizione correttiva, otativa, la solita dimo-  
strazione che si sarebbe potuta e dovuta far meglio; ma  
non mai un'opposizione che potesse mettere in peri-  
colo un provvedimento che ha, nella mia convinzione,  
radici profonde in lontani e molteplici precedenti della  
nostra amministrazione, che è come la conclusione ed  
in parte il correttivo di tutta la serie delle provvigioni  
prese finqui sulla materia delle strade ferrate, e senza  
il quale non saprei davvero come si possa neppur pre-  
parare l'avvenire.

Ma la cosa oggimai è qui. Oratori autorevolissimi,  
alcuni dei quali hanno trovato ad un tratto un'elo-  
quenza nuova ed un'insolita pratica di cifre, oppugna-  
rono il progetto di legge, e furono ascoltati, conviene  
pur dirlo, con manifesto favore. Io credo ch'essi stessi  
sentano d'essere andati troppo oltre; e si ricordino che  
la Camera, stremata da un ostracismo volontario, ma  
per ogni conto deplorabile, da quell'ostracismo che  
con tanta efficacia sull'aprirsi di questa discussione  
lamentava l'onorevole Bonghi, non è nel pieno equi-  
librio delle sue forze e nel suo assetto consueto. E per  
questa ragione principalmente io m'accorgo ora come  
sia stato un errore far un fascio di tutte le diverse  
disposizioni che si sono cercate coordinare in questo  
progetto.

Ma che volete? Cinque mesi fa non pareva così a  
quasi nessuno. Allora si aveva volontà, parmi, di finirla  
assai più che adesso. La cosa si presentava agevole e  
piana, aiutata da un consenso quasi generale, senza di  
che io non avrei preso un carico troppo maggiore delle  
mie forze, troppo impari alla mia poca autorità. A nes-  
suno allora pareva, che io sappia, il finimondo né la  
fusione delle società Tosco-Romane, né la cessione  
delle strade ferrate dello Stato, né la rigenerazione della

società delle Meridionali. L'insieme, o almeno lo scopo  
delle disposizioni era stato, se io non m'inganno, ac-  
colto con favore. O almeno così pareva a me. Cedere  
quell'anomala azienda delle strade ferrate del Demanio,  
farne danari, cavar di mano all'amministrazione gover-  
nativa codesto impiccio e codesta tentazione, preparare  
i fondi per compiere le ferrovie del mezzogiorno, che è quasi  
come dire per compiere l'Italia, trasformare le società  
Toscane, creature e portate del Governo, e alle quali  
veramente potrebbe applicarsi l'immagine dell'edera  
abbrbicata al tronco dello Stato, citata dall'onorevole  
Torrighiani ad altro intento, dar loro vita e personalità,  
reggere in piedi la società delle Romane, e farle cam-  
minare a nostro servizio, attraversare tra pochi mesi  
quel territorio pontificio, sulla cui frontiera è scritto in-  
vano il *non possumus*, dare 400 chilometri più alle pro-  
vincie meridionali, e a Napoli il passo più breve alle  
Puglie e all'Adriatico; sciogliere il problema della più ac-  
concia congiunzione tra l'Jonio ed il Tirreno, sempre a  
profitto di Napoli e di Salerno; aprire ai due mari quat-  
tro delle più interne valli e delle più vicine e più natu-  
ralmente collegate con Napoli; dar a quattro capitali di  
provincia che sarebbero rimaste, Dio sa per quanto  
tempo, fuor dalla corrente elettrica del movimento una  
strada ferrata; rassodare, ravviare una società che era  
stata accolta con entusiasmo al suo nascere, che è  
quasi l'opera di questo Parlamento, che, in fin dei conti,  
è la più gran società industriale che esista, e che sia  
mai esistita in Italia, proscioglierla dalle accuse, dai so-  
spetti, dai dubbi, pacificarla con sé stessa, colla scienza,  
coll'opinione pubblica; tutto questo pareva bello a pro-  
porli, e pareva dover essere facile a difendersi.

Chi avrebbe mai pensato che questo programma sì  
promettente sarebbe stato soggetto di sì fiere contrad-  
dizioni? Che sarebbe stato attaccato da destra e da si-  
nistra, da amici e da nemici, risguardato come un tra-  
nello, una spogliazione, un atto di follia, secondo la  
frase dell'onorevole Bonghi, o peggio, come altri osò  
scrivere, quasi una prova di dissennate compiacenze e  
di influenze corruttrici.

Qual rovescio di medaglia! Ben può dirsi in questo  
caso che le buone intenzioni sono il lastrico della strada  
dell'inferno. Noi non abbiamo sospettato di nulla. E  
senza accorgercene abbiamo dato mano a vendere agli  
stranieri le porte d'Italia, a far getto, sotto pretesto di  
incassare 200 milioni, che se ne sfumano in tanti sconti  
dell'ultima riserva della finanza, a ingrassare società  
indegne di vivere, anzi già morte, e sì morte che non  
vivranno più se non per divorare i milioni dello Stato;  
abbiamo dato mano a legare insieme per forza società  
robuste, e che non domandano altro che d'essere la-  
sciate stare, con società agonizzanti, perturbando le  
ragioni della libera industria, soffocando la responsabi-  
lità, primo fondamento della vita e dell'attività econo-  
mica, e rinnegando il principio dello spontaneo svolgi-  
mento degli interessi per sostituirvi la costosa ingerenza  
governativa. In fine abbiamo cospirato contro la santità  
delle leggi, sovvertiti i contratti intangibili, usurpata

TORNATA DEL 4 APRILE

l'autorità della magistratura, violati i diritti acquisiti, gittato tra le popolazioni il discredito e il dubbio contro le nostre istituzioni, subordinata la questione delle strade ferrate del mezzodi ai comodi del settentrione d'Italia, e sopra tutto aiutate le Compagnie, favorite le Compagnie, ingrassate le Compagnie.

Ecco la parola. Aveva pur ragione quel capo ameno di Sterne quando diceva: « Se io contratto con alcuno sento subito di divenirgli nemico. » E questa fin qui, se non m'inganno, è stata la disposizione d'animo di molti onorevoli preopinanti, e temo anche di molti fra quei nostri colleghi che in questo turbinio di cifre e di accuse hanno, tacendo e qualche volta anche annoiandosi, seguito il corso della discussione. Si ha a fare co' nemici e cogli alleati de' nemici. Il Governo, gli uffizi tecnici, le Commissioni, non parlo della nostra, a cui par che si consenta una certa lode d'ingenuità, e si abbia l'aria di dirle: voi non sapete quel che si fa dietro le vostre frasi e la vostra buona fede; il Governo, gli uffizi tecnici, la Commissione sono in sospetto di negligenza e di cecità. Si è incominciato a intonar male, e si continua, scusatemi la franchezza, peggio.

Io non mi attenderò certo, così poco spedito della parola, a giudicare una discussione in cui non sono mancati esemplari bellissimi dei più vari generi d'eloquenza. Sono dodici sedute oggimai di una faticosa battaglia di parole e d'idee, e già ne corrono stampati i volumi. Riassumerne lo spirito non oserei nemmeno. L'onorevole Valerio mi presterà il suo giudizio. Con siffatto punto d'appoggio forse potrò andare innanzi. L'onorevole Valerio disse che i difensori della legge (e credo avrebbe potuto almeno eccettuarne il discorso così pratico, così lucido dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e il discorso così piano, preciso e particolareggiato dell'onorevole Boddi), i difensori della legge vanno per le generali, fanno un gran fascio di argomenti, s'arrampicano sulle teorie e cercano, in una parola, di scantonarsela nella folla delle cose. Gli oppositori invece sono tutti specialità, precisione, prove, cifre, fatti. Gli uni insomma camminano sui trampoli delle teorie, guardano la questione, mi pare abbia detto lo stesso Valerio, dalla somma vetta degli Appennini, e poco men che dalle nuvole; gli altri sono pratici e vanno diritti allo scopo.

In una parola, ei parve voler ricordarsi di quel motto di Proudhon: *si on vous parle de l'infini prenez garde à vos poches. (Ilarità)*

Ma a me sembra la cosa inversa affatto.

L'onorevole Venturelli e l'onorevole Boddi vi hanno pur messo innanzi cifre e computi in buon dato; cifre cavate dai lavori delle Commissioni, se volete; computi che hanno il torto d'andar d'accordo con quelli pubblicati nella relazione, ma computi piani, senza ghiribizzi, senza ricomposizioni e rabberciamenti ingegnosi ed industri, dirò anch'io per rubar le frasi all'onorevole Bonghi. Non parlo della relazione, perchè non vi è, già s'intende, che un'infilzata di frasi, e i calcoli e le cifre, le notizie di fatto non ci sono che come una

materia grezza per pigliarla, e lavorarla, e sofisticarla con piena libertà.

Con tutto questo, io mi permetto di osservare che le questioni teoriche sono tutte state sollevate dagli oppositori. I gruppi sono essi un ente di ragione, un rapporto reale, una semplice espressione verbale? È la vecchia questione dei concettualisti, dei nominalisti e dei realisti che l'onorevole Bonghi si è compiaciuto di risuscitare.

L'onorevole Bonghi ha cominciato a fare la questione, e molti altri l'hanno seguito. Vogliamo noi la piccola o la grande industria, le piccole o le grandi società? Le combinazioni spontanee, o quelle schiuse sotto l'incubazione del Governo? Anche qui l'onorevole Bonghi ha principiato a dar il tuono alla musica e gli altri l'hanno seguito. Che aveva detto la poetica relazione? Ella si era tenuta terra terra, cercando di non lasciarsi sviare dalle tentazioni; aveva detto: « Abbiamo innanzi proposte pratiche, fin troppo pratiche. » —

Sarebbe bello non aver precedenti, non necessità politiche che c'inchiodassero costaggiù, che ci permettessero di far di nuovo. Ma badate. La cessione delle ferrovie dello Stato è già cosa decisa dal fatto, vediamo di vender bene. Non vi ha altro a fare che questo.

La costituzione delle società industriali per costruire ed esercitare le strade ferrate nazionali è già cominciata; ci siamo già messi da tre anni fa per questa via; abbiamo seguitato; non ce n'è altra che meglio convenga alla nostra situazione, che è quella di trovare chi ci raccolga i capitali per far le strade nazionali, le quali sono d'urgenza politica e militare.

È facile a capirsi: cerchiamo di cavare da questa combinazione tutto il bene che si può. Ecco tutto. Per questo le questioni, come ci hanno fatto l'onore di dire tutti gli oppositori, sono nella relazione poste bene e sciolte male. Perocchè a porle il campo è libero e siamo in quella regione intellettuale, dove sarebbe così bello poter sempre restare; ma a scioglierle, o signori, a scioglierle non basta sottigliezza d'ingegno, arguzia di argomentazioni, felicità di parola, destreggiamento di cifre; bisogna contar coi milioni veri, non con quei tanto comodi dei calcoli in aria. E lasciamola lì. Mi basta dire una cosa generale, o signori, e sono certo che m'intenderete. Le ragioni in questa sorte di discussione non si hanno solo a gustare, o solo a numerare; conviene pesarle. Infilate quante obiezioni vi piace, dieci, venti, cento: e se mi giova, ve ne suggerirei due volte tante. E poi in fine daremo tutti in quella stessa conclusione. Poi che si ha a fare? Che si ha a fare? Mettersi col pensiero, colla coscienza, dove tante volte tanti si sono messi col desiderio; mettersi là su que' scanni; mettersi in faccia ai fatti inflessibili, urgenti che non ascoltano i bei dicitori, nè si arrestano innanzi alla punta di una sottile argomentazione.

Ma lasciamo questa digressione di cui avete ragione di rimproverarmi. V'ho ricantato cose note, e par quasi che abbia voluto evocare in mezzo alle libere nostre

discussioni, la triste immagine della fatalità. No; non è questo il mio pensiero. Nella discussione che trattiamo non v'ha, grazie a Dio, peso di fatalità. Ma v'è il conflitto, tanto frequente in questa vita, tra il senso teorico e il senso pratico, e più ancora tra il senso critico, sospettoso e dubitoso, e il senso del bisogno, che cerca, senza troppo sottile, di ottenere la propria soddisfazione. Io diffido, vi dico il vero, della sapienza che conclude col negare di fare. Io avrei voluto che in questa discussione si fossero opposte idee positive a idee positive. Lo stato in cui siamo, almeno questo accorderete, vi è stato fedelmente, scrupolosamente rappresentato nella relazione. La vostra Commissione, sentendo la difficoltà, la gravità del suo compito, prese un partito che molti lo predicavano pericoloso; dir tutto, pubblicar tutto, confessare i propri dubbi, le proprie esitanze e fin le esitanze altrui. Ma sempre all'intento che gli elementi di fatto servissero non solo a disfare, a combattere, ed arrestare, ma a fare meglio, o a far meno male. Abborro in cose di Stato la critica puramente negativa.

Signori, sarò costretto dagli avversari del progetto a ritoccare alcune idee generali. Sapete perchè? per mostrare ch'essi errano nel combattere il progetto di legge come una dottrina, come una teoria. Vedete per esempio i gruppi. La relazione ebbe bel protestare, che codesta non era materia di discussione; che le combinazioni di gruppi non volevano esser solo geografiche, ma economiche soprattutto, ma giuridiche anche e storiche. Si volle pur cavar occasione d'un attacco d'avamposti dai gruppi con cui la Commissione, come osservò lepidamente un giornale, ha ricostituite le regioni in Italia! I gruppi delle strade ferrate non sono una concezione *a priori*, teorica, dogmatica; ma non sono poi neanche affatto una fantasmagoria, come voleva far credere l'onorevole Bonghi, non sono una specie di nuvolaglia geografica e topografica che si contorna secondo il soffiare delle frasi, e il lumeggiare delle immagini. È chiaro che vi è una solidarietà di sbocchi e di provenienze fra una linea, e fra più linee. La statistica del movimento sulle strade ferrate ve lo proverebbe in modo innegabile, e si potrà anche, quando occorra, ridurre questa dimostrazione a formule numeriche. Non può dubitarsi, che in Italia, la membrificazione dei gruppi, sia a ragione di necessità topografiche, meglio determinabile che in molte altre regioni europee. Ma il dire, come ha fatto nel suo discorso il ministro dei lavori pubblici, che vi si ponno stabilire quattro, sei, otto gruppi di ferrovie, non è certo distruggere il valore del concetto dei gruppi, come mostrò credere l'onorevole Valerio.

Certo l'assetto dei gruppi dev'essere coordinato allo scopo. Non v'è nulla in questa idea di dogmatico e di assoluto. Non è una nozione *a priori*, che debba servir di fondamento a un sistema. Ma lo ripetiamo, i gruppi hanno nondimeno sostanza di realtà. Vedete per esempio l'onorevole Bonghi che applicò con tanta felicità alle strade ferrate tutta la spigliatezza dello scetticismo:

egli mostra credere che la linea Bologna-Ancona poteva essere lasciata tanto convenientemente alla società delle romane, divenuta tirrenica affatto, quanto ad una delle società adriatiche. Ci è buone ragioni pel bianco, e pel nero, per l'uno e per l'altro mare. Ma egli dovette accorgersi del suo errore, quando uno de' suoi confederati, l'onorevole Depretis, se non m'inganno, molto saviamente affermò che la linea litoranea doveva anzi da Otranto essere fino a Piacenza continuata tutta sotto il governo d'una sola azienda. E certo questo concetto ha più del vero, come quello che risponde all'importanza europea della linea adriatico-alpina pel commercio di transito. Ma usciamo omai da questa prima questione.

Il Bonghi, da quel gran maestro di dialettica che egli è, potrà facilmente comprendere che tra concetti assoluti e concetti affatto vani, ci corre. Il concetto dei gruppi, è, lo ripetiamo, un concetto medio, relativo, un mezzo, non un fine. Ma, ripeto, ha il suo fondamento nel reale. Tanto è vero ciò che tre idee emerse dalla discussione mi paiono degne di fermarvi sopra; tre appunti, a cui la Commissione sente il debito di rispondere.

L'onorevole Depretis ha messo innanzi il dubbio più grave. L'Italia non è fatta ancora, essa cerca ancora il suo centro di gravità, ed è intempestivo voler disegnarle le membra e fissare le nervature di cotesto embrione che ancora aspetta la sua palingenesi definitiva. L'obbiezione è, ripeto, assai grave. Ma non ci par impossibile rispondere. L'Italia non sarà mai, checchè avvenga, tutta raccolta intorno ad un solo centro, ad un solo cervello. Dio voglia ch'essa abbia nondimeno un'anima sola! La sua unità non può essere che spirituale, morale. Del resto può essere unita bene, accentrata mai, se prima non avviene quella correzione tellurica che Napoleone I indicava, se cioè Sicilia, Sardegna e Calabria non salgano a riempire ed occupare il Tirreno. Poniamo infatti che l'Italia riacquisti la sua capitale storica, Roma. Qual altra disposizione potrebbe immaginare l'onorevole Depretis nella rete delle strade ferrate per meglio accentrarle intorno a Roma? Forse unica la traversata del Fucino che ponga la valle dell'Aterno e l'Adriatico in comunicazione diretta colla valle del Tevere, forse il prolungamento della via Maremmana, di cui ha fatto sì tristi pronostici l'onorevole Valerio, lungo la spiaggia fino a Gaeta; ma nessun'altra aggiunta io mi penso, e soprattutto nessuna correzione nelle linee ora divisate. L'Italia ha bisogno soprattutto di serrarsi, di raccostarsi dal nord al sud, di scemare la sua troppa esilità e lunghezza, di fare insomma colle strade ferrate quello che Napoleone, come ricordammo testè, fece colla sua fantasia geografica.

E ciò si consegue certamente colle reti che noi proponiamo.

A questo proposito salviamo dal naufragio le due altre idee toccanti la direzione generale delle linee e l'assetto dei gruppi.

L'onorevole Leopardi ha promosso sotto l'ispirazione,

TORNATA DEL 4 APRILE

per dirlo come lui, del nido natio, una grande questione. Sono per le reti italiane più importanti le traversate che vanno dirette dal mare superiore, come dicevano gli antichi, al mare inferiore, o si hanno a preferire le linee diagonali?

Per me, ve lo confesso, è molto problematica l'importanza che si vuol dare alle comunicazioni per terra più brevi da mare a mare. Parlo dei traghetti dall'Adriatico al Tirreno, mari sì vicini. Vi sono luoghi ove sono importanti, e luoghi ove no. Non sono qui due mari per sè stessi, che hanno ben poco da comunicarsi, sono i centri di consumazione e di movimento che conviene guardare. Tolte le linee di transito del gran commercio che saranno sempre le longitudinali, le altre linee tutte devono badare al vero alimento d'una strada ferrata al movimento interno, locale.

Vuol egli sapere l'onorevole Leopardi quali linee io preferisca? Quelle che solcano più a lungo i paesi interiori, che servono gli sbocchi naturali delle valli. Ed è perciò che ho trovato assai giusto il suo ricordo della possibilità di continuare da Avezzano in giù, inframmettendosi nelle avvallature dell'Appennino, strada interna ch'io nella relazione, forse un po' troppo recisamente, aveva giudicato impossibile a compiersi. E qui ne faccio ammenda onorevole.

Un'altra risposta riguardo all'ordine generale delle linee devo all'onorevole Cadolini, e, se non m'inganno, anche all'onorevole Depretis. Essi criticarono l'ommissione d'un cenno almeno, di un desiderio della continuazione fino a Reggio della linea tirrenica. Si è già risposto che la questione usciva dal nostro mandato. Ma v'è un'altra risposta. Credete proprio venuto ora il tempo di progettare e decretare altri 300 chilometri di strada, i quali per difficoltà non sono forse inferiori a quelli della Liguria, e ciò quando ancora non avete fatta alcuna esperienza dell'esito dell'altra strada sul Jonio? Non è più urgente invece condurre delle linee confluenti che dalle interne valli calabresi, cercando il loro sbocco naturale, riescano alla linea Jonia già in costruzione? Ma io esco dai confini entro cui debbo contenermi per non riescire infinito.

Lascio il pensiero di questa e di altre strade all'avvenire, e vorrei poter ora assicurare la pronta costruzione di quelle che abbiamo divisato nel nostro progetto. E con ciò finiamo codesta materia dei gruppi geografici di cui non ci siamo mai fatto arma, e che non abbiamo mai presentato come una dottrina, come un sistema immobile e atto a dominare e violentare i fatti economici e la geografia civile, e veniamo alla vera significazione industriale, pratica, dei gruppi, alla costituzione delle Compagnie e alle linee che loro vengono concesse.

Ma qui incontriamo un'altra questione generale che noi appena avevamo accennato, e che ora ci obbliga a fermarci.

La questione della grande e della piccola industria, delle grandi e delle piccole società.

Le nozioni economiche abbondano troppo in Italia

perchè io discorrendo al Parlamento, erede di quello che primo osò compiere la riforma della libertà del commercio, abbia ad entrare in molte spiegazioni. Gli è solo per ricordo. Qualche volta, pel bisogno della discussione, si dimenticano, lo abbiamo visto, le nozioni più comuni. Nel giudizio sulla preferibilità dell'industria grande e piccola, come in quella di grande e piccola proprietà, non v'è nulla di assoluto. La grande industria ha certi suoi vantaggi sulla piccola, la piccola ne ha certi altri sulla grande.

Tutto sta nella proporzione allo scopo industriale. Ora le strade ferrate prese per sè come industria hanno una certa proporzione allo scopo loro. Troppo piccole, si aumentano le spese. Troppo grandi, si perde il merito dell'iniziativa privata, individuale, della responsabilità; si va in un Governo, in una specie di burocrazia sociale. L'industria delle strade ferrate, se troppo frazionata riesce disordinata, incoerente, abbandonata a una concorrenza incerta, che finisce a danno del pubblico stesso; se ingrandita troppo e favorita, si avvicina al monopolio.

Io non mi permetterò qui di annoiarvi ricorrendo agli esempi che già, come sapete, abbondano per tutti i temi. Ma i preopinanti lo hanno fatto largamente; hanno citato Inghilterra, Francia ed America. Io che sento già annebbiarmi gli occhi innanzi al turbinio di tante cose e sento nascermi tanti dubbi sui fatti nostri, non vorrei seguire questo facile andazzo di parlar di cose straniere. Pure non posso a meno di fermarmi ad una asserzione ripetuta dal Torrigiani, dal Valerio, e dallo stesso Depretis.

In Francia, dissero questi onorevoli preopinanti, si è pentiti delle grandi società, si torna all'idea delle piccole società. Per me è una cosa che sento non senza meraviglia. Non ne ho avuto indizi certi che qui: sono indizi raccolti ad uso della discussione. Signori — *tanto sa altri quanto altri*. Anch'io qualche volta leggo libri e giornali, e di questa grande rivoluzione dell'opinione pubblica o governativa non ne vidi traccia. Si è citato un brano di un discorso. Fu l'onorevole Torrigiani. Ma non mi pare che sia citando un brano di un oratore, che si possa dire: l'opinione pubblica è là, il pensiero del Governo è là. E sia pure, che non so, un uomo insigne.

**TORRIGIANI.** È Darimon.

**CORBENTI, relatore.** Sia pure. Che direste se in un Parlamento straniero per provare il corso dell'opinione del Governo e del pubblico d'Italia, si citassero le frasi per esempio del signor Cantù, il cui nome è pur noto in tutta Europa, sull'essenzone dei chierici dal servizio militare? (*ilarità*)

Ora, ritornando, io dico che non vedo in Francia, ad onta della citazione fatta dall'onorevole Torrigiani, alcun serio indizio di malcontento verso le grandi società industriali ferroviarie.

V'ebbero, non lo ignoro, dei vivi reclami, per esempio, contro la poca velocità delle corse, e i ritardi della distribuzione delle merci; vi ebbe anche un'inchiesta.

I reclami nascevano dai confronti coll'Inghilterra, ed erano accolti con favore dagli economisti della democrazia. Adorare l'Inghilterra e le istituzioni inglesi, non bisogna dimenticarlo, è ora in Francia un atto di opposizione.

**MICHELINI.** Meritatamente.

**CORRENTI, relatore.** In Francia si ama e si esalta ora l'Inghilterra, un po' come in Italia nel 1847 si esaltava Pio IX per dire all'Austria e ai principotti suoi vassalli: noi amiamo qualcuno che non siete voi. — Ma a queste critiche si rispose assai bene, che se le strade ferrate delle grandi compagnie francesi non avevano la celerità, avevano la sicurezza e il buon mercato; quanto al monopolio e alla concorrenza il Governo stesso rispondeva nel 1862, notate bene: verrà un momento in cui si potrà aprire la concorrenza fra le linee ferrate. Ma questo momento non è ancora venuto. E quali cagioni ne dava il Governo? Notate anche questo! I riguardi dovuti agli azionisti e ai capitali che hanno aiutato il paese a compiere le strade ferrate. Del resto non so quali altri indizi abbia trovato l'onorevole Valerio a favore delle piccole società.

Egli parlò, s'io non m'inganno, rettificando il ministro o l'onorevole Nisco di 20 mila chilometri di strade ferrate aperte a tutto quest'anno in Francia.

**VALERIO.** Anzi, 15 mila.

**CORRENTI, relatore.** Il ministro aveva detto 12 mila. (Benedette cifre!) L'ultimo quadro ufficiale ci dà 13,200 chilometri aperti all'esercizio; 7094 da costruire o in costruzione.

Cercando sui libri può darsi benissimo che si trovino delle discussioni intorno all'opportunità di riformare le grandi società, sono le discussioni che si fanno tecnicamente. Ma il fatto è che ora in Francia le grandi società godono ancora pienamente della loro prevalenza. Dei 13 mila chilometri in esercizio (11,748 + 1200) 12,900 sono delle sei grandi compagnie che ne devono aver aperte 1200 solo nel 1864.

Queste sei compagnie hanno 19,364 chilometri di strade ferrate tra concessi definitivamente ed eventualmente; dove tutte le altre combinazioni e vecchie e nuove in Francia non hanno che 968 chilometri divisi fra sedici minori compagnie, di cui la maggior parte sono accidentali, come quella della circonvallazione di Parigi, la *Vittorio Emanuele*, la linea d'Italia, quella Lione alla Croce Rossa. Le uniche società di qualche importanza (Charente, Vandée e Medoc) nacquero non per elezione del Governo, ma pel rifiuto delle grandi società che non vollero assumere quelle imprese.

Ma usciamone oggimai. Parmi sentir dire: Francia, sempre Francia! Si piglia tutto dalla Francia, si vuol dare alla Francia chi sa che cosa. L'Inghilterra, ecco il vero esempio dei popoli liberi.

E l'onorevole Valerio c'intrattene lungamente sul sistema inglese; e negò in Inghilterra ogni sintomo di coordinazione. Io sono dolente di non poter assentire in tutto a quello che egli ha detto.

Prima di tutto il ministro Menabrea nella sua rela-

zione del 30 giugno 1864 non ha mica voluto dire che in Inghilterra fosse il Governo che spingesse alle fusioni; ma che la stessa situazione delle cose produceva questo movimento, e il Parlamento assecondava. Anzi avrebbe potuto dire francamente che anche il Governo asseconda e vi entra.

L'onorevole Valerio non ignora certamente che da vent'anni circa, oltre i Comitati parlamentari, v'è anche, per mettere disciplina nel servizio delle ferrovie, una speciale Commissione governativa, un vero dipartimento presso il Ministero del commercio; dipartimento che poco prima del 1851, se non erro, fu lì per diventare un vero ufficio indipendente, una specie di Ministero distinto.

Ma codeste citazioni perpetue sull'Inghilterra mi obbligano a dire una volta per sempre come l'esempio d'Inghilterra sia pur troppo inapplicabile ai casi nostri, almeno per ora. Basta riflettere alle condizioni del capitale, dell'industria, e della possidenza in quel paese. Molta parte delle strade inglesi sono vere strade, come si chiamerebbero in Francia *industriali*, e come meglio scientificamente *strumentali*; non sono scopo, sono mezzo. Il capitale impiegatovi, non si propone tanto la retribuzione diretta, quanto il vantaggio proprio della strada. Figuratevi le nostre strade stesse, che non si fanno per cavarne danari, ma si fanno per avere la strada.

Lasciamo andare che cercando troveremmo che in Inghilterra sorgono lamenti opposti a quelli che si ripetono in Francia. Mi sovviene di aver letto un discorso dello Stephenson che si querelava dell'incompetenza delle Commissioni parlamentari, e dell'incoerenza delle disposizioni legislative intorno alle strade ferrate. Il fatto è che in Inghilterra da molte parti si desidera e s'invoca in questo ramo di pubblico servizio l'ingerenza dell'autorità, dell'autorità, s'intende, non del commissario o del prefetto come in Francia, ma dell'autorità, come la intendono gli Inglesi, elettiva e giudiziaria.

Ma veniamo al sostanziale. Che beneficio hanno le azioni e le obbligazioni in Inghilterra? Dal 3. 50 al 4 per cento. Nel 1857, anno eccezionale, in media 3. 88. Basterebbe questa speranza ad attirare i capitali alla speculazione delle strade ferrate? E le prove che abbiamo fatte quali sono? Qual è la piccola società che abbia prosperato in Italia? Si citano sempre le Sienesi, delle quali vi ha già fatto la storia l'onorevole mio amico Boddi. Questa società è affatto eccezionale, è una specie di società patriottica; e notate che le sue azioni sono ora al 50 per cento circa, e perché a ciascuna è annessa una obbligazione garantita dal Governo.

Ma procediamo nell'esame.

Il tema che abbiamo ora nelle mani è esso relativo a un'imposta speciale, a un interesse locale, qualche cosa che stia nell'ordine delle strade ferrate, come stanno nelle strade ordinarie, sono le strade comunali? Allora accetterei gli esempi delle stazioni servite da un solo impiegato mobile. Allora ne aggiungerei altri. Ma

TORNATA DEL 4 APRILE

si tratta delle principali arterie del paese, delle grandi vie del commercio, della difesa, dell'unificazione. Si tratta di strade che non possono approfittare di un movimento già nato, ma devono crearlo.

È una funzione, mi si permetta, inversa di quella dell'Inghilterra. In Inghilterra le strade ferrate nascono

per fatto dall'industria privata, qui per fatto del Governo. Là seguono, qui procedono. Là è l'eccedente del capitale nazionale, qui devono attirare il capitale straniero.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

TORNATA DEL 5 APRILE 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi. — Congedi. — Seguito della discussione del progetto di legge per l'ordinamento e l'ampliamento delle ferrovie del regno — Il relatore Correnti continua il suo discorso riassuntivo, in difesa dello schema — Considerazioni del deputato Castagnola (della Commissione) relativamente ai diritti dei portatori delle cartelle Hambro — Il relatore riprende a fare le sue risposte. — Incidente sull'ordine del giorno e delle sedute — Avvertenze del presidente e osservazioni del deputato Depretis — Deliberazione circa le sedute straordinarie.*

La seduta è aperta al mezzo tocco.

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

10702. Settantatre abitanti del comune di Montefiore dell'Aso fanno istanza perchè la Camera voglia sanzionare col suo voto la soppressione delle corporazioni religiose nei termini proposti dalla Commissione parlamentare.

10703. La Giunta municipale di Larino, provincia di Molise, esprime il voto che venga sollecitamente approvata ed effettuata la costruzione della rete ferroviaria Meridionale che da un lato interessa Napoli, Aversa, Caserta, Telesse, Benevento, Foggia, e dall'altra Sella di Tragirito, Campobasso e Termoli.

10704. Il Consiglio comunale di Pittigliano chiede venga promossa la costruzione di una ferrovia, la quale dalla strada ferrata maremmana venga a congiungersi alla centrale toscana da Siena a Roma, e spiccandosi dal più favorevole punto tra Ficulle ed Orvieto si diriga verso Talamone.

**ATTI DIVERSI.**

**PRESIDENTE.** Fecero i seguenti omaggi:

Il prefetto di Cremona. — Atti di quel Consiglio provinciale della sessione ordinaria del 1864, copie 4;

Il cavaliere Prota Luigi, presidente della Società nazionale emancipatrice e di mutuo soccorso del sacer-

dozio italiano di Napoli. — Sua risposta all'Enciclica dell'8 dicembre 1864, copie 100;

Ministero di agricoltura, industria e commercio. — Terzo volume delle relazioni dei commissari speciali del real Comitato internazionale del 1862, copie 450;

Ministero dei lavori pubblici. — Notizie e schiarimenti somministrati dagli uffici tecnici incaricati di sorvegliare la costruzione delle ferrovie Meridionali, copie 150;

L'ingegnere Alessandro Mampieri da Perugia. — Esposizione dell'unico sistema per reprimere gli straripamenti dell'Arno dal Casentino al Pisano, copie 1;

il deputato Prospero scrive che a riscontro della circolare del presidente del 28 marzo, è suo dovere di rendere conto che per inesorabile necessità è costretto a domandare un prolungo di congedo di cinque giorni.

Il deputato Audinot, non essendo ancora terminata la discussione sul riordinamento delle ferrovie, alla quale egli stima di non dover partecipare, chiede gli sia prolungato il suo congedo di giorni dieci.

(Questi congedi sono accordati.)

**CADOLINI.** Colla petizione numero 10704, il comune di Pitigliano invoca dalla Camera che venga invitato il Ministero a studiare un progetto di ferrovia da un punto della linea centrale toscana tra Orvieto e Ficulle che meglio si convenga fino a raggiungere la linea maremmana presso Talamone.

Questo tronco di linea, il quale senza dubbio sarebbe il più bello ed interessante complemento della rete toscana; questo tronco, il quale dovrebbe attraversare