

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 Pittigliano 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

regioni che per tradizionale importanza e per odierna attitudine a ricevere un maggiore e notevole sviluppo di ricchezza e di popolazione, ponno considerarsi allo stesso livello delle altre contrade dell'Etruria che furono di già onorate dalla presenza delle ferrovie, questo tronco che appena sia reso sotto ogni riguardo possibile potrà dare utile incremento al commercio, merita veramente di essere preso in particolare esame dalla Camera nel concepire il piano generale della rete italiana.

Si è per questa ragione che io prego la Camera a dichiarare d'urgenza la petizione da me accennata.

(È dichiarata d'urgenza.)

SPERONI. Ho l'onore di presentare alla Camera una petizione della Giunta municipale di Varese, colla quale si domanda che dalle modificazioni proposte alle leggi sul bollo, venga tolto l'articolo che mette obbligo ai corpi morali di stendere su carta bollata gli atti originali d'ufficio.

Prego che questa petizione sia inviata alla Commissione incaricata di riferire sui provvedimenti finanziari.

PRESIDENTE. Sarà trasmessa.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul progetto di legge pel riordinamento ed ampliamento delle reti ferroviarie del regno.

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

CORBENTI, relatore. Ieri, o signori, quando tanta benevolenza vi piacque ascoltare la mia voce inesperta, vi si diceva: le società industriali che meglio convengono all'Italia nella sua attuale situazione, per costruire o almeno per compiere la costruzione delle strade ferrate, da cui dev'essere generata la vera e compiuta rete ferroviaria, vogliono essere società robuste, che possano negoziare di credito sul mercato europeo.

Ciò non si può ottenere per ora, e questo *per ora* vuol dire di tutto; ciò non si può ottenere per ora dalla speculazione indigena, spontanea e leale, come si è ottenuto in Inghilterra.

V'ha di più. L'onorevole ministro dei lavori pubblici vi ha già fatto comprendere molto acconciamente come tutte le nostre società di strade ferrate, o quasi tutte, sieno creazioni governative e poco meno che politiche, più che nate dalla libera vita economica. Egli ha perfettamente ragione. Uno degli oratori, che presero parte a questa solenne discussione, appuntò la relazione della Commissione, perchè in questa sua abbozzatura storica sull'origine o meglio sull'imputazione ed introduzione delle strade ferrate in Italia, non si fosse parlato un po' specificatamente che di quello che

si è fatto prima del 1859. L'osservazione è giusta. Ma conviene avvertire che vi era una buona ragione di fare quel po' di storia antica. Prima gli è che la storia dopo il 1859 l'abbiamo fatta noi, e ce la ricordiamo bene.

Poi gli è che la Commissione voleva dire co' fatti, senza obbligarsi a mettersi nelle disquisizioni teoriche: Vedete in Italia c'è, sì, il bisogno di strade ferrate, ma non c'è ancora, o almeno non c'era ancora prima del 1859 la possibilità di lasciare far da sé al capitale nazionale e all'industria libera. A Napoli, la strada ferrata di Castellammare, una strada condotta nel più bel giardino del mondo, vive da sé; ma è pure stata fatta da speculatori stranieri. Poi si restò lì: e il Governo borbonico dovette entrar lui a fare; come abbia fatto pochissimo e male lo sapete. La storia delle società toscane, dove raramente il capitale locale e l'industria libera aveva tentato di fare, che cosa ci dice? Tempo perduto, combinazioni fallite, riscatti, ricompre, sussidi, fusioni; perchè, o signori, parlando sempre delle Senesi, non bisogna dimenticarsi le tre società iniziali che presero a far le strade sulla destra riva dell'Arno, e i primi tentativi delle aretine, a cui succedettero poi felicemente le Livornesi. E le Livornesi stesse, a riscontro della grandezza dello Stato, in cui nacquero e si formarono, segnano un passaggio dalle piccole alle grandi società; le Livornesi stanno alla Toscana antica, come starebbero ora le romane nuove all'Italia: anzi in proporzione assai maggiore. Le Livornesi si sono conquistato un posto sul mercato dei capitali, sul gran mercato europeo; esse ottennero di introdursi sulle piazze di Germania e d'Inghilterra. E il mercato europeo è, permettetemi la frase, il punto obiettivo della vita economica di codesta società. Non vi farò la storia dell'industria delle strade ferrate in Lombardia; ve la potrebbe fare assai meglio di me l'onorevole nostro collega Broglio, che, facendo con me, parmi nel 1845, le prime armi nella letteratura periodica, ed era allora una milizia, vi assicuro, che aveva i suoi pericoli, primo sostenne e con molta dottrina il principio della libera associazione e della privata industria per lo stabilimento delle strade ferrate; e lo sostenne, se non m'inganno, contro un uomo autorevolissimo, il conte Pettiti, autore di quell'opera sulle strade ferrate italiane, che si consulta con frutto ancora adesso.

E il paese, l'opinione pubblica, voglio dire, l'opinione pubblica della Lombardia, consentiva col giovane autore. E vi ebbe una specie di voga per metter danari, o almeno per domandare azioni nelle strade ferrate. La Lombardia allora era, proporzione serbata di tutti gli elementi di prosperità, più ricca, o almeno più danarosa che non adesso. Non ve ne scandolezzate; pensate a dodici anni di governo militare e al manco dei raccolti del vino e dei bozzoli, e vedrete che, a fare i conti stretti, la Lombardia deve aver perduto *in danaro vivo* forse cinquecento milioni.

Ebbene, come andò la storia delle strade ferrate lombardo-venete? Cominciò a costituirsi una società

nella quale per due terzi entrarono capitali stranieri; i capitali nostri non vi si lasciarono tirare, o non vi rimasero che sospettosi, e sempre coll'occhio alla porta per uscirne quanto più presto potevano; infine, dopo un gran rimestio di congressi, di parole, d'opuscoli, la somma delle cose ricadde in mano dei banchieri viennesi, che si fecero ricomperare dal Governo. Voi sapete poi come il Governo austriaco rivendette la rete lombardo-veneta, mezzo fatta e mezzo da fare, ad una possente compagnia di capitalisti.

Che prova ciò? Si dirà: Governi pessimi, nessuna fiducia, opposizione e miscredenza sistematica nel pubblico. Verissimo; ma prova anche, che i capitali nostri o non ci sovrabbondano agl'impegni ordinari, o non hanno l'abitudine di mettersi in codesti giuochi, che a ben ponderarli richiedono lunga esperienza.

Dunque, si dirà, continueremo sempre per la mala via sulla quale ci misero i Governi della conquista e della servitù? Non siamo oggi più ricchi? Non più intraprendenti? non più confidenti nell'avvenire nazionale?

Siamo; io credo. Ma badate quante altre cose abbiamo a fare! Quante altre vie d'impiego aperte ai nostri capitali! Le strade ferrate, io credo, sono la cosa più urgente. L'onorevole ministro Sella disse ieri a questo proposito e a proposito della istruzione popolare, parole, che, sulla bocca di quel ministro delle finanze, il quale osò richiederci l'anticipazione dell'imposta fondiaria e un nuovo prestito, sono d'una immensa importanza, e bastano a far perdonare molti peccati, e varranno, io credo, a far lungamente onorata la sua memoria.

Le strade ferrate sono, lo ripetiamo, la cosa più urgente: ma e le strade ordinarie, senza cui le strade ferrate, nelle provincie meridionali soprattutto, sarebbero come alberi senza radici, come alvei di fiume senza acqua? Quanti milioni credete voi che occorran per le provincie ed i comuni dell'Italia meridionali costruiscano, in questi tre o quattro anni, una rete di strade ordinarie, che permettano a quelle popolazioni di diventar semoventi?

Ecco il vero campo della piccola industria. Gli è in simili prestiti, ch'io vorrei veder impegnarsi i capitali nazionali, che sopravanzano all'agricoltura e all'industria. Ma io m'accorgo, o signori, che mi svio. Io devo proceder per cenni, per tocchi rapidi, per ricordi. A voi non occorrono dimostrazioni, ma richiami.

Io sono dunque per le grandi società, per le società che agiscono qui, ma respirano sul mercato europeo. Le grandi società, le grandi compagnie! Io vi confesso che anch'io sulle prime provavo un'avversione istintiva contro le grandi società. Un misto di ricordi classici ed economici mi veniva a turbare solo a sentire parlare di grandi società. I cavalieri di Roma, i pubblicani i prestatori, i fermieri; infine nulla di simpatico. Poi quella tendenza naturale dell'amministrazione pubblica, e fino a un certo punto dell'opinione pubblica di veder con sospetto una forza nuova, un vasto organismo, qualche

cosa che pare un dicastero, un Governo, uno Stato nello Stato.

Ma poi infine a pensarci su, o signori, codesti congegni di industria e di credito che sono essi? Sono il frutto dell'associazione dei capitali: nella massima parte sono anzi in frutto dell'associazione dei piccoli capitali, sono istituzioni aperte a tutti, e che domani noi possiamo invadere e riscattare, se i denari ci crescono in tasca, e se il ministro delle finanze ce ne lascia un po' di resto (*Itarità*); sono istituzioni pubbliche o almeno istituzioni, che vivono di pubblicità e di credito. Industria, capitale, mercato libero, pubblicità, credito! come mai da tutti questi elementi sani può uscire una combinazione velenosa, il monopolio, l'influenza straniera, la corruzione? Si è detto che noi siamo un popolo di diplomatici. Forse sarebbe più vero dire che siamo un popolo di economisti. Scorrete, come io soglio fare, le pubblicazioni, che fanno la storia delle nostre assemblee municipali e provinciali: vi accerto, che è una delle letture più utili per un deputato e per uno studioso. Quante questioni economiche e finanziarie agitate con dottrina, con passione, con senno! Quanto impegno per favorire l'industria e il progresso economico! Il paese sente quello che gli bisogna. Da ogni parte s'invoca la grande associazione, le sicure istituzioni di credito, l'emancipazione della industria agraria; da ogni parte si grida lavoro, istruzione, commercio. Poi; è una contraddizione, ve lo confesso, che mi spaventa, come l'indizio d'un male reccondito, del quale io non so ancora veder la cagione ed escogitare i rimedi: poi, ogni volta che la grande speculazione sorge, che una grande associazione di forze economiche si tenta, che l'industria, che il commercio domandano dritto d'entrare nella nobile compagnia della scienza e della politica, e di prendere posto tra le grandi glorie della nazione, ogni volta, dico, che lo tentano sotto forma non d'idee, ma di uomini, ma di fatti: io sento rinascere l'antico grido contro la mercatanzia corruttrice degli animi e le ricchezze corruttrici degli Stati.

Sento citare il solito verso del Ghibellino:

La gente nuova, e i subiti guadagni

e veggo l'industria e l'associazione messe sotto la legge dei sospetti. Se non si ha fede nell'interesse, se si crede che tutti gli interessi debbano essere disonesti, che nel loro conflitto l'uomo non possa seguire la via dell'onore, noi non abbiamo più fede nella nazione, in noi stessi, nella vita, nella natura umana. Imperocchè che cosa è mai, o signori, la vita, se non un perpetuo conflitto d'interessi? È un continuo problema che tutti sciogliamo ogni giorno, di fare quello che ci convien fare, senza per questo abbandonare quell'alto ideale di giustizia, di ragione e di carità che vive in noi e che fa dell'uomo, non un animale astuto e rapace, ma una entità spirituale.

Io non credo neppure, che si abbiano a respingere le grandi combinazioni di industria associata nell'ordinamento delle strade ferrate per una cotal politica timida,

che preferirebbe le piccole società per la ragione del *divide et impera*. Signori, le grandi società hanno più credito e pagano meno il danaro, che è ora la più cara delle merci. Esse ponno sostituirsi allo Stato nelle grandi operazioni di credito; esse sole ponno *far presto*. Far presto. Ecco la mia idea fissa. *Far presto*. Voglia Dio che l'avvenire non abbia ad aggiungere qualche tristo commento a questa parola, che per me vince di peso cento bei discorsi.

Ma qui si oppongono due argomenti. Non è vero che le società di strade ferrate trovino denaro a partito più vantaggioso del Governo. Non è vero che le grandi società spendano meno delle piccole. Invece d'esser congegni economici, sono congegni costosi che aiutano la prodigalità, e che sciupano in gran parte improduttivamente il denaro che loro è affidato.

E così ricasciamo.

Io, ricordandomi che sono in Parlamento, che le ore passano, e che parlo a maestri, e non a scolari, non voglio ripetere. Ma v'è uomini ch'io rispetto troppo, che troppo mi dolgo di veder tra gli avversari di questo progetto di legge, perchè io non mi senta obbligato a discutere, almeno così di passata, le loro asserzioni.

L'onorevole Valerio, che, per così dire, riassumeva assai meglio, di quello ch'io non possa fare, tutta la discussione, almeno sotto l'aspetto delle obiezioni, ci diceva che le piccole società, le piccole combinazioni spendono meno, utilizzano meglio le proprie forze.

Tutti voi potete facilmente far giudizio di quello che vi sia di vero e di esagerato in quest'asserzione. In una piccola società, che certo non potrà far se non piccole cose, a meno che non diventi grande, come il signor Valerio, se non m'inganno vorrebbe far diventar grande la Centrale toscana, mandandola sino ad Avezzano, sino a Ceprano, tutto costa meno certo. Ma è sommando quello che costano molte piccole società, e confrontando quello che costerebbe una società sola che facesse lo stesso servizio, che si trova la soluzione del problema. Se poi veniamo agli esempi, ai confronti di fatto, vi è mille difficoltà, ed è facile scapucciare.

L'onorevole Valerio ci ha recato un esempio, secondo lui, decisivo; egli ha confrontato la spesa d'esercizio della centrale Toscana con le spese d'esercizio della strada Sanseverino-Cancello. Per paragonare così due esercizi converrebbe esaminare le pendenze della strada, e le tariffe e parecchi altri elementi. Io credo che specialmente in questo caso vi siano sulla strada di Cancello-Sanseverino tariffe eccessivamente basse. Ma lasciamo le specialità. Veniamo a una osservazione, che può applicarsi a tutti questi confronti. Quando si confronta il costo d'esercizio di diverse linee conviene sapere come le linee siano esercitate, quante corse vi si facciano su. Prendendo una media grossa bene, ma che basta per isgrossar l'argomento, ogni chilometro percorso quotidianamente costa in fin d'anno, per le spese dette d'esercizio, un migliaio di franchi. L'onorevole Valerio ha detto che l'esercizio della centrale Toscana costa 4 mila lire all'anno ed al chilometro e che sulla

linea Sanseverino-Cancello la spesa era di 12 mila franchi a chilometro. Questa cifra di 12 mila franchi l'ho vista anch'io in qualche nota, ma è esagerata. Ora posso dire che sono 10 mila franchi. Ma non è questa la rettificazione che mi permetto di fare all'onorevole Valerio. Gli è che, accertato il numero delle corse che si fanno sull'una e sull'altra strada, troviamo che sulla centrale Toscana vi è due corse; e che perciò i chilometri di quella strada vengono affaticati 4 volte dalla locomotiva. Sulla strada Sanseverino-Cancello v'è 5 corse, si percorrono dunque 10 volte il di i chilometri delle guide. Questi numeri *quattro, dieci* rispondono a capello alle migliaia di lire d'esercizio delle due strade; le quali dunque, quanto alle spese d'esercizio, si pareggiano.

Sarà verissimo che l'esercizio della linea Cancello-Sanseverino non riesca proporzionato al movimento. Codesta è un'altra questione. L'esercizio di quella linea, assunto per otto anni dalla società delle romane, è soggetto ad altre esigenze contrattuali che qui non sarebbe opportuno indagare.

Questa osservazione, che la spesa d'esercizio è proporzionata al numero delle corse, osservazione si ovvia, e che pure è sfuggita ad un'intelligenza si esercitata e si robusta, come quella dell'onorevole Valerio (e ciò deve insegnarci a tutti un po' d'umiltà e d'indulgenza in codeste questioni si multiformi), mi dà la risposta anche ad un altro e ben diverso appunto fatto alla relazione, e che non è intieramente ingiusto. Mi duole meno, credetelo, confessare un mio errore, specialmente se è piccolo, che trovarne di grossi negli altri.

Nella relazione si era fatto un po' così, lasciatemi confessarlo, per quel bisogno di criticare che si prova spesso più vivo quando si è dovuto sempre lodare; ve ne ha dato prova in questa discussione anche l'onorevole Bonghi: (*Ilarità — Segni d'approvazione*) si era dunque fatta un'osservazione sulla sconvenienza dell'articolo 38 della convenzione 21 agosto 1862 colla società delle meridionali. Quell'articolo diceva (non siete mica obbligati a ricordarvelo) che la società avesse dovuto esercitare le strade ferrate costrutte dal Governo o dalle società in diramazione della rete sociale contro la guarentigia di lire 7500 al chilometro di pagamento finchè la strada non avesse dato più di 10 milioni di lire di rendita lorda, coll'aumento d'un terzo dell'eccedenza sulle lire 10 milioni se la rendita starà tra le 10 e le 30, e d'un quarto se avesse oltrepassate le 30 mila lire.

Parve alla Commissione che in quell'articolo si desse troppo alle società: e il relatore, un po' sbadatamente, scrisse nella relazione che alle società era stata concessa *la parte del leone*. Non era, lo confesso, il caso di ricordarsi qui della favola di Esopo, e di usare questa frase popolare.

Pensandovi su meglio, si vide che la parte della società era un po' vantaggiata sì, ma non v'era alcun eccesso; e che l'onorevole Depretis allora ministro dei lavori pubblici, aveva ponderata la cosa con buone bilancie.

TORNATA DEL 5 APRILE

Solo io persisto a credere che sia migliore il sistema che si è ora sostituito; la formola, *esercizio al prezzo di costo*, è più razionale e più conveniente. E perchè? Precisamente perchè la spesa d'esercizio d'una linea è proporzionale alle corse, cioè all'attività dell'esercizio.

L'onorevole Valerio vede bene che le strade ferrate secondarie che potrebbero sorgere nelle provincie meridionali non avranno bisogno di un esercizio più costoso di quello delle Senesi. Non può dunque negarsi che si sia migliorata la condizione delle strade secondarie sottraendole dalla necessità di non poter sperare un esercizio a miglior patto di quello stabilito all'articolo 38; e di poter ottenere, e questo è importante per le strade minori, un esercizio che costi, in luogo d'un minimo di 7500 lire al chilometro, la spesa di 4 o 5 mila lire al chilometro.

E perdonate questa digressione, che non è affatto a sproposito.

Ora continuo il filo, e compio, per quanto si può compiere qui, non dirò la dimostrazione, ma la confessione della mia fede nella convenienza di affidare l'industria delle strade ferrate arteriali alle grandi società.

L'asserzione a cui devo rispondere è la seguente: voi credete di usare le grandi società per attirare i capitali europei alla speculazione delle strade ferrate italiane. V'ingannate. Le società, a cui voi per questo servizio che vi rendono accordate costosi favori, le società, che voi sorreggete con ogni industria perchè abbiano credito, hanno meno credito dello Stato: accattano cioè il denaro a peggior ragione, che non il nostro ministro delle finanze. Dunque è un vero giro vizioso il vostro.

Se fosse vero, sarebbe incredibile. Come? Società, a cui il Governo accorda guarentigie economiche, e che per di più hanno la grandissima guarentigia dell'impresa ch'esse assumono e delle costruzioni che compiono; società che hanno assicurato dal Governo un frutto, moderato sì, ma pur ragionevole, dei loro capitali, e che di più hanno aspettative di guadagni, farebbero i loro accatti meno bene che il Governo stesso? Io qui non devo, nè posso andar più oltre. Devo io far la critica a quelli che credono più al nostro Governo, che alle società industriali?

Io farò solo notare che le guarentigie, le assicurazioni, le probabilità che presentano le grandi società industriali di strade ferrate hanno un carattere più speciale, più determinato di quelle che presenta qualsiasi Governo. È, per modo di dire, la differenza che passa tra un prestito chirografario e un ipotecario. Un mutuo chirografario fatto colla più doviziosa casa del mondo può, specialmente a un certo ordine di capitalisti, parerere manco sicuro e manco solido che un prestito assicurato su un palmo di terra, che il prestatore abbia sotto gli occhi.

Ma è vero che le società industriali trovino denaro a peggior mercato, che non il Governo? Fu citata, parmi, l'ultima emissione d'azioni della Maremmana. Duolmi che la stanchezza primitiva non mi abbia lasciato con-

sultare nella *Gazzetta ufficiale* tutti i discorsi che ho sentiti qui, sui quali ho preso note, ma che con tutto ciò non mi attenterei a riassumere per punto e virgola. Ma, se non m'inganno, fu l'onorevole Valerio che citò la vendita delle obbligazioni delle Maremmane. Anche qui io mi meraviglio, ch'egli non abbia scelto meglio il suo esempio.

La società della Maremmana, egli stesso lo ha detto, o l'onorevole Depretis, o qualche altro, anzi tutti, ora parmi, gli altri oppositori, la società della Maremmana è una larva di società. L'emissione delle sue obbligazioni si fa, credo, col ministero degli ufficiali governativi; i frutti si pagano alle tesorerie dello Stato.

Insomma, è la società più trasparente che mai vi sia: e la trasparenza lascia veder dietro il Governo. Non mi occorre tirar conseguenze: tanto più che potrei aggiungere, che sebbene la società sia tanto trasparente, pure, stante la presenza e la guarentigia del capitale stabile, del capitale delle costruzioni, le obbligazioni delle Maremmane finiscono ad avere, quale pur sia stato il prezzo dell'ultima loro emissione, un corso più vantaggiato del nostro consolidato. Mi occorre ancor dire, che tutti o pressochè tutti gli accatti di denaro fatti dalle altre società, furono a una ragione migliore del corso della rendita pubblica. Non è questa una cosa che mi faccia molto piacere. Ma è una cosa che trovo naturale e conforme alle leggi economiche.

Forse mi si dirà: lasciate nascere le associazioni degli interessi locali, favorite quelle che già vi sono, incoraggiate quelle che vorrebbero formarsi; una volta nate le società spontanee, se anche piccole, riunitele; ricorrete allora alle fusioni, che saranno vitali; servitevi delle forze naturali, non ostatevi in questo dannevole e costoso sistema di artifici, di guarentigie, di promesse, di sovvenzioni, di protezioni. Giustissimo. Tutto questo potrebbe farsi, e con sicurezza di buon esito.

Ma sapete quale sarebbe il fattore, l'elemento principale di codesto sistema? Il tempo. La spontaneità, la naturalezza! Ottime cose; ma bisogna ch'elle riescano colle proprie leggi, che vengano col tempo. L'unione dei piccoli capitali, lo sbrogliarsi dei piccoli interessi locali, il diffondersi della pratica di questi affari tra i capitalisti, tutto questo vuol tempo. È una messe che crescerà, ne sono sicuro; è una ricchezza di vegetazione che fiorirà immancabilmente. Ma converrà aspettare la stagione del raccolto; converrà aspettare che il seme ci dia la spica, che la cassa di risparmio ci dia la banca popolare, che l'asilo d'infanzia ci dia il Parlamento. Tutto questo verrà col tempo. Ma non vi sarà modo per comperare questo preziosissimo degli elementi, il tempo; per trovare un mezzo da svegliare la pigra vegetazione, per attirare una corrente elettrica che anticipi per noi l'estate, che affretti la maturanza della nostra vita nazionale?

Questo mezzo, se pur v'è, è quello delle strade ferrate, la gran scorciatoia verso l'avvenire. Sarebbe stoltezza, mi scusino gli oppositori, ostinarsi a volere che

codesta forza moltiplicatrice di tutte le forze, giunga in Italia per quella stessa strada, per cui è venuta in Inghilterra, cioè sotto forma d'una conseguenza, d'una conclusione. Per noi dev'essere il principio.

È la solita conversione della storia e del progresso. Quello che fu conseguenza per gli uni, diventa principio per gli altri. Ciascun popolo, che merita d'esser popolo, deve sentire la propria natura e governarsi secondo le proprie necessità, e aver abbastanza forza di mente, abbastanza originalità d'indole per prender senza copiare. In politica come in letteratura nulla di più deplorabile che i ripetitori.

Dunque, per mio avviso, avendosi a far presto, avendosi a far subito, società grandi, note, accreditabili.

Ma convien badare a lasciar loro l'individualità economica, morale e amministrativa, la loro responsabilità, la loro spinta ad agire. Bisogna evitare il quietismo dei guadagni pochi e sicuri, come l'assorbimento, la confusione dell'interesse sociale con quello del Governo. D'accordo. È cosa impossibile questa? Ieri l'onorevole ministro delle finanze vi ha, secondo me, assai limpidamente esposti i vari congegni, i diversi artifici con cui si è cercato di ottenere questo risultamento. Guarentigia d'un minimo d'interesse, guarentigia d'un prodotto lordo fisso o d'un reddito netto, sovvenzioni in lavori, sovvenzioni graduali in danaro. È, in sostanza, una vera associazione tra il capitale privato costituito in un consorzio industriale e il Governo. Un'associazione condizionata, e che lascia tanto al Governo, quanto al consorzio industriale, un interesse distinto, e quindi costituisce la vita speciale e la responsabilità economica delle società; le quali (e sia la conclusione di questa parte del mio discorso, che di necessità deve riescire un po' scapigliato), non sono dunque a riguardarsi come nemiche e avversarie del pubblico interesse. I nostri vecchi, di cui tanto parliamo, sapevano farle queste cose senza copiarle dagli altri. Mi viene in mente il banco di San Giorgio. Il paragone sarebbe spropositato a ragione di riscontro geometrico. Ma chi pensi allo spirito, capirà che tante gelosie contro le società che hanno a trattare collo Stato sono prove più di mancanza di pratica e d'un certo sospettoso senso di debolezza, che d'altro. Tutti hanno ripetuto quell'arguto motto dell'onorevole Bonghi: per quanto possa essere avveduto un ministro, le società sono più furbe di lui. Codesta, me lo perdoni l'onorevole Bonghi, è un po' la pensata del villico che va a far i conti col gastaldo, e che dice fra sé: quell'altro sa di lettera, ha in pratica tutti i traghetti della legge, e me la farà di certo. A questo modo di giudicare l'amministrazione dello Stato, e con queste persuasioni a priori sulla nostra capacità amministrativa, noi non verremo mai a capo di nulla, e ci credemmo sempre degni di star sotto tutela.

Sono stato, lo confesso, un po' troppo sulle generali. E non me ne pento. Non me ne pento sebbene mi accorga d'aver più sollevate che risolte le questioni. Davanti a

un'assemblea come questa, pare a me, importa più porre le questioni, che risolverle. Ciascuno le risolve da sé: e, ho tanta e sì profonda fede nel senno pratico del mio paese, da poter dire qui francamente, che le questioni ben poste, davanti il Parlamento italiano, sono questioni ben risolte.

Nella mia pratica lunga, sebbene oscura e inavvertita, della vita parlamentare, ho sempre veduto dopo le più grandi tempeste, e di sotto ai più grandi ammuccamenti di sofismi e di mine, svolgersi, sorgere, trionfare il buon senso, il senso salvatore. — Anche dove la scienza dubitava, anche dove l'intelligenza rimaneva in sul bivio, questo buon senso italiano trovava modo di uscirne. Gli è che questo buon senso, vera eredità romana, l'unica eredità romana a cui vorrei che si aspirasse, questo senso pratico ha ora una stella polare. Voi la vedete tutti, senza ch'io ve la indichi per nome, la splendida stella dei nostri destini, che non ci lascia sviare mai troppo. In ogni questione, sopra ogni questione, v'è un sott'inteso, che tutti i cuori sentono, v'è un'urgenza, davanti a cui s'inchinano anche le menti più vagabonde ed indisciplinate. Questo è spesso il tormento della logica, o signori, ma questo è anche il segreto della nostra forza, della nostra discorde concordia, della nostra audacia prudente e di tutte quelle antitesi singolari, che fanno spesso incomprendibile l'Italia agli stranieri ed a quegli Italiani che non vivono qui almeno collo spirito.

Dopo ciò io dovrò parlare di moltissime cose ancora; e come l'onorevole ministro Sella mi vi condannava ieri, dovrò confutare, mi pare che abbia detto, tutti, proprio tutti gli errori di fatto buttati in mezzo alla discussione.

Signori, io mi rifiuto a questo compito. Sarebbe un voler fare la discussione della discussione; e siamo, o signori, al tredicesimo giorno di dibattimento. Noi discutiamo di strade ferrate al passo;

Che vanno le letane in questo mondo.

Pure qualche cosa, di passata, si ha a dire per far il debito mio. Ma mi ci metto di mala voglia perchè so, che, cita, ribatti e para, come nessuno ne rimane condannato al silenzio, le questioni rinasceranno forse nell'esame degli articoli e degli emendamenti. Ed io, con questo infelice discorso, non avrò fatto altro che agguinger legna al fuoco che mi deve ardere, e dar argomento ad altri argomenti. Pur quel che si ha a fare si faccia.

Cominciamo dalla cessione delle ferrovie. Che fosse una provvigione preordinata, preveduta, fatale, niuno l'ha negato. Che fosse tempestiva, lo negarono tutti gli oppositori. Perchè dunque intempestiva? Perchè, disse l'onorevole Boggio, non ci giova più ad evitare il prestito la Commissione, che credeva il contratto cattivo, non lo approvava per altro che come per proroga del prestito. Spiccio. Che il contratto fosse cattivo, la Commissione non lo disse mai; almeno nella relazione del 17 dicembre disse in proprie e formate parole: che lo

giudicava necessario, conveniente, comportabile. Necessario, finanziariamente; conveniente, amministrativamente; comportabile, economicamente. Comportabile non vuol dir cattivo: vuol dire che si può accettare anche come contratto di per sè, pei patti del dare e ricevere. E la tabella annessa alla relazione vi mostra su che fosse fondato il giudizio della Commissione.

Dunque il contratto, secondo il giudizio vostro, che fu conforme, notate bene, al mandato ricevuto alla maggior parte degli uffizi, il contratto è *comportabile, approvabile*. Ma sapete la cagione principale per cui io lo credo non solo *approvabile*, ma *desiderabile*? Questa cessione mi dà una meravigliosa soluzione di quella specie di contraddizione che quasi tutti notarono nella legge. Da una parte, si è detto, vendete per puntellare il bilancio, come spediente finanziario. Dall'altra allargate la mano, date e promettete milioni, pigliate nuovi carichi. Sicuro; vendiamo le strade ferrate dell'Italia superiore, che già ci sono, e che, anche vendute, continueranno sempre a rimanervi, ad essere nostre (imperocchè i veri benefici sulle strade sono nella minor parte, direi quasi nella minima, gl'interessi dei capitali impiegati); le vendiamo per trasportarle in un'altra parte d'Italia, pur lasciandole dove sono. Infatti qui il beneficio è fatto; beneficio durevole, indelebile, crescente. Stacciamo il capitale da cui abbiamo tirato questo primo beneficio, lo stacciamo dalla terra ove era immobilizzato, lo rendiamo mobile; e mentre i suoi effetti continueranno nell'alta valle del Po, lo trasportiamo nell'Italia media e nell'Italia meridionale completiamo quelle linee, evochiamo quelle ricchezze latenti, di cui si rise qui vanamente per l'altro; perchè se non avessimo almeno le ricchezze latenti, sul serio, o signori, che cosa ci resterebbe?

Per questo scambio fraterno fra l'Italia superiore e la Meridionale, per questo congegno di mobilitare il capitale nazionale, io sono disposto a favore del contratto di cessione.

Ma l'onorevole Boggio mi domanda conto di una grossa contraddizione che v'è tra la relazione della Commissione e l'onorevole Boddi, membro della Commissione. Voi volevate, dice, la cessione perchè coi denari cavatine speravate evitare il prestito. Che direte ora, che abbiamo già sul telaio un'altra proposta di prestito, e una seconda in prospettiva? Dirò che mi sarebbe piaciuto che non fosse così. Dirò che aveva sperato, che non dovesse andar così. Dirò che in principio di dicembre anche l'onorevole ministro delle finanze pareva sperarlo o lasciarlo sperare. Dopo tutto questo che vi ho a dire? Ho a mettere in conto le mie idee, e le mie speranze? Secondo me al trasferimento della capitale, o non ci si doveva pensare affatto, o si doveva far subito con una strappata. Secondo me, il prestito non si doveva annunziare se non compiuto questo gran fatto, menato a fine questo pericoloso esperimento, data all'Europa attonita questa dimostrazione di forza vitale e di concordia incrollabile, assestate le cose interne, non dico materialmente, ma almeno idealmente, accon-

tentate o acquetate le immaginazioni, e soprattutto ravviata l'amministrazione. Allora si poteva fare a conti chiari un grosso prestito, un prestito che ragionevolmente si potesse chiamar l'ultimo, l'ultimo, s'intende per l'assetto del bilancio ordinario; che nel caso di guerra, la cosa muta specie, e si può far conto su certe risorse, che non sono economiche nè finanziarie. Forse erano poesie. Ma la Commissione poetizzava con me, e forse il paese. Ma questi quattro mesi di fermata con un piede in aria mi hanno cavato ogni ticchio di far predizioni sulle nostre finanze e sulle intenzioni dei nostri ministri.

L'onorevole Sella ieri mostrò assai facilmente che giugno e dicembre non sono aprile. Quando si spendono due milioni e più al giorno, quattro mesi di differenza, è la differenza di un'epoca; è una differenza di più di 200 milioni. Ma non pigliamo codeste scappatoie. Diciamo chiaro. Anche col prestito approviamo la cessione delle strade ferrate. Il perchè è chiaro.

Approviamo ora un contratto, che se era comportabile nella situazione del 30 giugno 1864 o del dicembre 1864, non è certo divenuto cattivo oggi. Perchè sarebbe divenuto cattivo? Per la situazione generale del mercato finanziario e monetario? Evidentemente no. Da questo lato ci abbiamo guadagnato. Per la situazione nostra? Non ne parliamo. Per la situazione della società acquisitrice? Ma evidentemente essa, obbligata a trovare il denaro sul mercato europeo, ne troverà affollata la porta di titoli di crediti italiani.

Pensateci. Noi cerchiamo al credito 420 milioni; le varie società delle strade ferrate italiane, se sarà approvata questa legge, dovranno negoziare forse altri 300 milioni in questi primi anni; mettete insieme tutto quello che vi è già di titoli o direttamente o indirettamente portanti questo nome d'Italia, che noi vogliamo conservare glorioso e sacro, e vedrete che non farà poco la società acquisitrice se ci troverà questi altri 200 e vogliasi anche 177 milioni senza che accresca quello ingombro.

È duro a dire: ho sperato invano. Ma questo è proprio il mio caso; io era innamorato del mio progetto, e mi sarei fatto in pezzi per ritardare il prestito, ossia per farlo in tempo più accettabile. Ma sarebbe questa una buona ragione, ora che siamo qui, di negar l'evidenza e di dire: poichè avete aspettato tanto, e ne avete maggior bisogno di prima, io per punirvi di non aver fatto le cose a tempo, e di non averle fatte come io m'immaginava, che potessero e dovessero esser fatte, vi nego il prestito? Mi convinca pure e mi condanni di contraddizione l'onorevole Boggio, prima ch'io tenga questo linguaggio col Governo del mio paese.

Ma, dice qui l'onorevole Valerio, io vi ho pur dimostrato che in luogo di 200 sono 133 milioni, che si pigliano. Io sono pieno di ammirazione per l'ingegno dell'onorevole Valerio, invidia la sua sicura eloquenza, la ricchezza e la varietà delle sue cognizioni; ma pur nondimeno ho una gran paura che egli stesso, se rivedrà quei suoi conti, a mente serena, quando sia corso

un po' di tempo su certe passioni, che io rispetto e comprendo, non potrà non riconoscere che egli è arrivato a conclusioni incredibili, e quasi dovrei dire erronee. Io confesso alla Camera che non ho potuto ricordare tutti gli elementi del suo calcolo; ma dai pochi appunti che io presi, e che spesso la meraviglia m'impedì di compiere, rilevo che egli, se non m'inganno, dedusse 25 milioni perchè non si sarebbe tenuto conto del materiale mobile ceduto colle strade, e che non verrà retroceduto in caso di riscatto o di scadenza. Ma essendosi il prezzo commisurato sulla rendita, sull'azienda, cioè, fruttante, era ben naturale che si comprendesse nella consegna tutto ciò che serve all'industria, alla produzione della rendita venduta. Ma è poi vero che in caso di riscatto e di scadenza il materiale mobile non sia comparso nei circoli.

Leggiamo l'articolo 62 del capitolato.

« Nel caso di riscatto, come pure nel caso in cui il Governo non prendesse possesso delle ferrovie che a termine della concessione (cioè che testè ho chiamato, forse inesattamente, *scadenza*) queste insieme con tutti i loro annessi e servizi dipendenti, compresi quelli di navigazione sui laghi, dovranno essere conservati in buono stato di manutenzione e col materiale necessario per esercitarle. »

Un altro appunto mosse l'onorevole Valerio, ragionevolissimo, se fosse fondato. L'onorevole Valerio suppose che l'utile delle rendite delle strade ferrate a favore delle società avesse a cominciare a decorrere dal 1° gennaio, mentre il pagamento della prima rata non si farebbe che col 5 maggio. Differenza di quattro mesi, cioè il terzo di un anno, il terzo perciò dell'annuale rendita venduta, o il terzo di 13 milioni, ovvero 5 milioni, come computò l'onorevole Valerio, facendo i conti ben larghi a favore del suo assunto.

(A questa data fu poi sostituita nell'atto addizionale dell'esposizione: 5 maggio 1865.)

Ora leggiamo l'articolo 23 del capitolato che parla delle consegne il quale dice:

« La consegna delle ferrovie e loro dipendenze comincerà entro un mese dopo la promulgazione della legge che approva la cessione di esse alla compagnia, e sarà continuata senza interruzione e mediante inventario esatto in doppia copia firmato dai delegati del Governo e della compagnia. »

L'articolo 24 dice:

« Alla compagnia concessionaria spetteranno a dare dall'atto di consegna i prodotti delle linee, » ecc.

O non ho capito l'obiezione dell'onorevole Valerio, o non par che ci sia dubbio. Ma dubbio press'a poco di questa natura era venuto anche alla Commissione per sapere se l'atto di consegna fosse quando si cominciavano le operazioni o constatazioni, o quando si compivano. Ma dacchè venne fissato il giorno 5 maggio pel pagamento della prima rata, e dacchè siamo già al principio di aprile, non vi è più praticamente il dubbio che avrebbe forse potuto presentarsi se la convenzione originaria fosse rimasta intatta.

L'onorevole Valerio deduce dal prezzo di vendita il valore del secondo binario che, secondo la legge 8 luglio 1860, avrebbe dovuto ora porsi sul tronco da Rhò a Magenta, che poi, per l'articolo 15 del capitolato 30 giugno, si trasportava per così dire sul tronco da Novara a Torino, spesa da cui ora verrebbe esonerata, per le ultime convenzioni aggiuntive, la società acquisitrice. Non può negarsi che siasi qui fatto un vantaggio alla società. Ma un vantaggio accordato al contraente non può sempre calcolarsi nel contratto come una perdita dell'altro contraente, e mettersi in conto nel prezzo. Che cosa perde lo Stato accordando questo favore alla società acquisitrice? Questo è il punto. Ma non può negarsi che l'importanza della linea da Torino a Milano, è, dopo gli ultimi assestamenti strategici, non poco scemata nei rispetti militari. Ora è venuta meno la ragione che aveva fatto trasportare questo beneficio del doppio binario della strada da Milano e Magenta alla strada tra Novara a Torino.

In seguito dunque non rimangono che le ragioni ordinarie del movimento a cui si provvede sufficientemente per questa strada, come per tutte le altre (giacchè infine si tornò alla regola generale del contratto) che, cioè, il doppio binario si debba porre quando il prodotto delle linee tocchi le 35 mila lire per chilometro.

Quale sacrificio ha qui fatto lo Stato? Non ha fatto un sacrificio, ha fatto un giudizio, un giudizio sull'importanza di una linea che prima reputava meritevole di un servizio eccezionale, e che ora è rimessa alla misura e provvidenza comune.

(L'oratore si riposa per dieci minuti.)

L'onorevole Valerio ha detratto, se anche qui non m'inganno, lire 1,500,000 per concorso dello Stato pel ponte sul Ticino a Sesto Calende. Anche qui non ho potuto afferrare il filo, dico il filo logico del suo ragionamento. Perchè questa deduzione? La società si piglia l'incarico di costruire un ponte, non solo per sè, ma anche pel passaggio ordinario. Per questo servizio domanda un concorso dell'erario. O non è regolare? Ma, si dice, un'altra società di strade ferrate, nel costruire un altro ponte d'uso comune, non mosse queste pretese. Che vuol dir ciò? Vuol dire che quest'altra società non aveva interesse a mettere innanzi questo titolo di compenso o non ci ebbe testa. Avete perciò diritto di dire ora: voi dovete mettere a carico di questa società lo stesso onere, che l'altra società aveva accettato; se no, mettiamo il vostro concorso, concorso naturale, regolare, conforme a tutte le leggi economiche e dirò più alle leggi civili e amministrative, mettiamolo in conto di prezzo?

Ma signori, io ho un gran sospetto che codeste non sono altro che sofisticherie. Non oso però risolvermi affatto, e aspetto il vostro giudizio. Lasciatemi però aggiungere che l'onorevole Valerio, non con un volo pindarico, ma con un bel salto calcolò il prezzo del ponte d'Arona a tre milioni, cioè quanto il ponte di Piacenza. Questo mi pare un far le cose a comodo,

poichè a giudicare da certe note ch'io ho potuto consultare, egli ha preso il doppio addirittura.

Dacchè mi è venuta sulla bocca la frase di volo pindarico, lasciatemi dire un'altra cosa, un po' a mia difesa.

Io aveva nella relazione buttata là la frase: *cinquecento milioni sono sempre autonomi*. Confesso che è un generaccio francese codesto; ma non credo che all'onorevole Valerio spiacesse il giro francese del concetto. Egli pretese provare che il mio era un volo pindarico, che la nuova società dell'Alta Italia non avrebbe avuto, a conti fatti e finiti, che 230 milioni o all'incirca. Son certo che ha detto meno della metà di quelli che erano stati il fondamento di quella infelice frase pindarica. Ma se io volo, temo che l'onorevole Valerio incespichi qualche volta anche lui. E qui, se non erro, è il caso.

Io ho dunque detto che l'insieme degl'interessi della società ferrata dell'Alta Italia sarebbe salito a 500 milioni, e che 500 milioni costituiti per associazione di capitali e di capitalisti, ponno e sanno reggersi da sé.

Vediamo se ho esagerato. La società delle Lombarde ed Italo-Centrali ha speso per i 471 chilometri della rete lombarda, costrutti nella massima parte già ed esercitati, 130 milioni; per la rete dell'Italia centrale (chilometri 293) 145 milioni. Convieni ricordarsi che in questi 293 chilometri vi è la costosissima e meravigliosa linea della Poretta. Questi sono o non sono 275 milioni? Aggiunga i 200 milioni delle strade piemontesi che egli non mise in conto se non per 133.

È singolare! Egli voleva rimproverare da un lato il Governo perchè vende male le strade ferrate, le quali valgono non solo più di 133, ma anche di 200 milioni; e poi, quando si tratta di calcolare il capitale futuro della società acquisitrice, non vuol valutare le linee di cui egli stesso ha esaltato il valore, al prezzo vile spropositato a cui egli accusa il Governo d'averle vendute! Dunque sono 200 milioni abbondanti che conviene aggiungere a' 275. Dunque siamo a 475 milioni. Aggiunga le opere suppletive, Arona, Como, le tettoie, le stazioni, le spese di doppie rotaie, la Treviglio-Coccaiglio, quando verrà il tempo di costruirla, che pur verrà; aggiunga, se non gli ripugna, anche 10 milioni pel passo delle Alpi, e poi mi dirà se non andiamo molto in là dei 500 milioni autonomi ch'egli non vuole riconoscere.

Io prego l'onorevole Valerio a credere ch'io sono diffidentissimo delle seduzioni, delle frasi brillanti, come di quelle della parola estemporanea. E che spesso, prima d'arrischiare espressioni che a lui ponno parere rettoriche, ho fatto dei conti, non dico con maggiore esattezza di quelli che egli ha fatto, ma almeno coll'attenzione di chi sa di non essere sicuro, di chi sa far cosa che non è del suo mestiere.

Qui ci aspetta una questione molto delicata e che io affronto con molta esitanza, dacchè mi è mancato il tempo di prepararmi le note, e di coordinarle, come sarebbe stato necessario per poter entrare nei particolari: la questione delle tariffe.

È un peccato che io debba toccare questa materia così all'improvviso, non dico per le idee ma per le parole; perchè è una questione delicata, importante, e per di più è una materia nella quale io non vo perfettamente d'accordo col Ministero, od almeno con quello che ha fatto fin qui il Ministero. Mi affretto a dichiarare però che questa è una mia opinione personale perchè convien confessare che la Commissione, di cui sono relatore, non ha creduto di scendere all'esame di questo, che a fronte dei tanti altri problemi che la preoccuparono, può chiamarsi punto incidente.

Nella discussione vi sono state presentate alcune osservazioni sulle tariffe. Mi pare che il primo a entrare in quest'arringo sia stato l'onorevole Torrigiani, il quale con molto senno chiamò l'attenzione della Camera su questo argomento, e fece conoscere l'importanza di studiar il congegno delle tariffe differenziali.

Su questo punto si potrebbe facilmente andar d'accordo in teoria; ma ciò non basta, anzi praticamente non condurrebbe ad alcun risultamento, perchè le convenzioni colle compagnie sono concluse e la Camera non può entrare nel sistema di modificarle direttamente, ma deve o respingerle od accettarle come sono.

Ma c'è tutto l'avvenire, c'è un consiglio da dare al Governo, c'è un eccitamento da fare al signor ministro perchè studi la questione. Oltre la questione delle tariffe differenziali c'è l'altra che riguarda la varietà, il salto delle tariffe adottate dalle diverse compagnie.

Le tariffe della società lombarda, le quali, credo, contro i desideri e le dottrine del ministro dei lavori pubblici (ma ha dovuto forse anche lui adagiarsi a certe esigenze) sono state colla nuova convenzione, 30 giugno 1864, prorogate per 10 anni, mentre il Governo, stando all'antica convenzione approvata colla legge 8 luglio 1860 avrebbe avuto diritto d'ottenerne ora la modificazione. Però bisogna avvertire la Camera che, giusta la convenzione annessa alla legge dell'8 luglio 1860, era bensì statuito che la questione delle tariffe sarebbe stata trattata quando le linee fossero state compiute e quando al Governo fosse convenuto, ma non era stata riservata facoltà assoluta al Governo di modificare le tariffe a suo arbitrio. Era un rimaneggiamento delle tariffe che il Governo avrebbe potuto fare colla società lombarda. L'epoca di questa riforma è prorogata per 10 anni.

Gli è certo che sarebbe opportuno, anche per gli interessi della società di modificare, ossia di abbassare le tariffe lombarde, specialmente quanto al prezzo dei viaggiatori il più elevato ora che ci sia in Italia; ed io credo che la direzione della società lombarda, la quale tutti sanno essere intelligente di cose economiche ed oculata, e che già introdusse molte utili modificazioni nella tariffa delle merci, vedrà essa stessa la convenienza di migliorare quanto prima queste tariffe anche nella parte che riguarda i viaggiatori. Ma il singolare si è che dalla Lombardia e dalle altre parti d'Italia vengono ora dei reclami non già contro la tariffa della società lombarda che hanno per questo contratto una

ulteriore durata per 10 anni; ma contro le tariffe adottate per le ferrovie dello Stato, e che ora non vengono mantenute per la società acquisitrice.

Questa è una cosa molto grave; e me lo ha rivelato anche una parte del discorso dell'onorevole Valerio, il quale mi ha fatto stupire quando si lagnava, perchè in virtù di un certo congegno di tariffe abbassate apposta dalla società lombarda, la calce di Palazzolo, che non credo sia un paese fuori d'Italia, venisse a far concorrenza nei lavori del canale *Cavour* alla calce di Casale.

Io non capisco come un economista possa muover querela per questo fatto e temere gli inconvenienti di un abbassamento di tariffe che produce il buon mercato di una merce: e mi ricordo che, quantunque io non sia uso di interrompere quelli che parlano, io sentendo codesta osservazione, feci un cenno all'onorevole Valerio, che indicava trattarsi di un abbassamento di tariffa: ma egli mi rispose, continuando il suo discorso, che anche coll'abbassamento si poteva nuocere e perturbare le ragioni della libera concorrenza; il che io nego recisamente.

Io credo che una compagnia possa bensì nuocere ad un'altra abbassando le sue tariffe e attirando sulle sue linee il movimento; ma con ciò non farà che forzare l'altra compagnia ad abbassare le tariffe a sua volta. Nè io so vedere come l'interesse pubblico ed economico del paese possa correre pericolo per questa gara.

Al postutto io sono ben lontano dal pretendere di trattare qui a fondo la questione delle tariffe, nè parmi che neppure sarebbe il luogo.

Credo però non inopportuno di pregare il signor ministro delle finanze, che è in ciò interessato, come anche quello dei lavori pubblici, a pensarci su un poco, ed a studiar modo di rimediare questa anarchia, per così dire, fra le tariffe delle varie società esercitanti le strade ferrate.

Ho veduto fra le altre cose un calcolo, che io non produrrò per non sviar ad altro argomento l'attenzione della Camera; un calcolo, il quale riguarda la tariffa dei cotoni sulle strade ferrate dello Stato, calcolo che indicherebbe il danno grave che verrebbe al commercio italiano ove si mantengano le tariffe eccezionali stabilite dall'amministrazione pel transito del cotone. Accenno di volo quest'argomento perchè possa servire di richiamo a coloro, cui verranno commessi questi studi che il Ministero farà bene a far intraprendere con sollecitudine.

(I ministri delle finanze e dei lavori pubblici fanno segni affermativi.)

Dovevo toccare, anzi mi pare di aver già toccato nella relazione un altro punto, anche sul quale sono in disaccordo col Ministero, ed è il punto che riguarda l'isolamento della strada alpina del Cenisio.

Io fin da principio, e tutta la Commissione era pienamente dello stesso avviso, non ho potuto capire perchè da questo grande riordinamento delle strade ferrate si fosse escluso il Cenisio, la più grande opera

d'arte che siasi tentata ai nostri tempi, l'opera che sarà un perpetuo monumento di gloria per l'antico Piemonte e che diventerà una delle meraviglie d'Italia, opera che ci costa molto, come costano molto tutte le glorie, ma, che ci sarà fruttifera finchè dureranno le Alpi. La Commissione non ha potuto capire perchè questo tronco alpino siasi voluto lasciar sì isolato senza pensare al modo di rannodarlo alle altre strade ferrate, e soprattutto senza pensare al modo di alleggerire, mercè qualche concorso, la spesa gravissima che ora per lavori del traforo cade tutta addosso all'erario.

Nella relazione del 30 giugno 1864 degli onorevoli Minghetti e Menabrea, allora ministri, è asserito semplicemente che il Governo ha reputato più conveniente nei rispetti economici di tener questa linea a parte; per farne poi che? Non lo si può rilevare. Dalle espressioni vaghe di quella relazione si vede che, o non c'è un'idea determinata, o forse non si vuol dire per non nuocere alla realizzazione di un piano preconcipito. Fatto sta che se ci è qualche idea, essa è tanto recondita, che noi non l'abbiamo saputa non che scoprire, nemmeno immaginare.

In questo adunque siamo d'accordo con tutte le osservazioni state fatte. Ma ci corre molto da queste osservazioni alla conseguenza a cui giugne l'onorevole Valerio: il quale dopo aver detto quello che io credo verissimo, cioè che era forse meglio accettare i 13 milioni che vennero offerti, e che corrisponderebbero ai 13 milioni che la società *Vittorio Emanuele* era obbligata a pagare al Governo italiano per concorso di quest'opera, dopo aver detto questo, prende questi 13 milioni e li deduce dal prezzo delle ferrovie dello Stato cedute alla società delle Lombarde.

La è cosa, confesso, ch'io non capisco. Si sarà fatto male a non dare il tronco alpino insieme con tutte le altre linee, ma voler dedurre da un valore effettivo, reale, rappresentato da circa 680 chilometri di ferrovia, voler dedurre 13 milioni, perchè non si sono venduti altri 53 chilometri, io non so vedere come possa giustificarsi codesta ragione di conto.

Ma non si è fermato neppure qui l'onorevole Valerio; egli è andato più oltre. Dopo aver dedotti i 13 milioni, ha detto: l'esercizio di questo tronco del Cenisio costerà molto, e specificò una spesa, non ricordo bene, ma credo di 200 o 300 mila lire, a cui secondo lui ammonterà annualmente il passivo dell'esercizio di questa strada; la capitalizzò, e poi dedusse ancora questo capitale dal prezzo delle strade che si cedono.

È questo un modo di conteggiare che non so se l'onorevole Valerio lo applichi anche ai contratti ordinari, ma certo mi pare un'aritmetica ad uso dei contratti a cui si vuol fare opposizione nel Parlamento.

Dunque io, deplorando che non si sia pensato ad un'altra combinazione rispetto al tronco del Cenisio, o piuttosto, per modificare la mia frase, confessando che non capisco qual miglior uso in linea economica si voglia fare di questo tronco, non posso in nessun modo assentire che si deducano 13 o 14 o 15 milioni dal prezzo

contrattuale per la cessione delle ferrovie, perchè alla rete venduta non fu aggiunto un tronco di più, che innegabilmente è un valore di più.

Ma, si dirà, non è un valore, è invece un accessorio passivo. È come vendere la casa e riservarsi la proprietà e la manutenzione della porta.

Io a questo punto dirò che non mi pare disperato affatto il caso di poter utilizzare questo tronco, perchè, notate bene, non si tratta soltanto del puro traforo, si tratta anche degli accessi, si tratta in sostanza di una linea di 53 chilometri.

Bisogna riflettere che dall'altra parte c'è una società (sono riflessi che non mi hanno convinto dell'opportunità di rifiutare i 13 milioni, ma che riescono opportuni per non cadere nell'esagerazione opposta), la società delle strade ferrate della Savoia, la quale senza dubbio ha un interesse non meno vivo nell'esercizio del varco del Cenisio. Quindi non siamo proprio in mano alla sola società delle strade ferrate dell'Italia superiore, non siamo nel caso delle linee chiuse, assediate, bloccate, come sono le linee della società meridionale in Lombardia; per queste linee vedo il pericolo più grave, capisco che esse, così abbandonate, senza appoggio, saranno forse obbligate a capitolare. Nel caso del Cenisio invece abbiamo dall'altra parte dell'Alpi le linee francesi che possono stabilire un primo elemento di concorrenza.

Ma vi è di più; vi è la linea di Savona, la quale si conetterà colla gran rete delle linee romane, e che viene sino a Torino e che quindi può andare anche sino al Cenisio. Mi ricordo di aver letto tanto nella relazione dell'illustre Paleocapa sulla linea ferrata di Savona, come nel rapporto dell'onorevole Torelli, attualmente ministro dell'industria e commercio, e che allora era relatore di uno di quei tanti rimaneggiamenti delle strade savonesi, che la strada di Savona aveva il suo avvenire precisamente nel passaggio del Cenisio, perchè con questa scorciatoia essa può sperare di sostenere in una certa, comechè limitata sfera al di là delle Alpi, di sostenere la concorrenza anche a Marsiglia.

Nulla di più naturale dunque che anche le strade savonesi ambiscano ad aver in mano codesto passaggio. E con ciò si avrebbe la concorrenza di tre società.

Con tutto questo ripeto, mi sarebbe piaciuto di più di vedere i 13 milioni. Ma credo che non si è fatto un errore disperato e molto meno posso ammettere che in ogni caso vi siano delle passività da riversare a diminuzione del valore della rete di strade ferrate, di cui si tratta la cessione.

Un'altra cosa ha fatto nascer in me non piccola meraviglia, fra le molte osservazioni fatte dall'onorevole Valerio, per istabilire il suo conto iperbolico delle perdite che fa lo Stato nella cessione delle sue ferrovie.

L'onorevole Valerio non vuol tenere il menomo conto di quei dieci milioni che abbiamo accettati con una certa compiacenza, pel concorso eventuale in caso che si metta mano alla traversata delle Alpi elvetiche. Egli mi pare che abbia detto: La società delle Lombarde è

già tenuta a far questo e ben più di questo. — Io non so com'egli potrà giustificare codesta asserzione. Nelle convenzioni vigenti io non leggo parola che alluda a quest'obbligo nella società delle Lombarde di concorrere alle spese d'un passaggio alpino. Forse l'onorevole Valerio conoscerà le intenzioni della società, sulle quali io non credo che si possa condurre la discussione.

Egli ha accennato infatti che nella Svizzera dominano le stesse influenze bancarie che prevalgono nella società delle Lombarde.

Questa asserzione fu subito rettificata, mi pare dal signor ministro dei lavori pubblici. È verissimo che nell'alta valle, nella valle orientale del Reno c'è una società ferroviaria, nella quale forse si manifesta la influenza d'uno dei grandi capitalisti a cui volle forse alludere l'onorevole Valerio; ma tutte le altre strade della Svizzera centrale sono in tutt'altre condizioni. Ora l'onorevole Valerio doveva avvertire, che nella formola con cui si promisero i dieci milioni di concorso, non si parlò del Lucomagno. Vi è detto specificatamente: *Se si farà una strada all'oriente del Tocco*. Questa espressione geografica non esclude che il Sempione, e non decide la gran lite da tant'anni agitata, tra i varchi del Gottardo, del Lucomagno, e dello Spluga. Tutti sanno come sia vasta e spinosa questa controversia ed io non la toccherò. Ma l'onorevole Valerio sa benissimo che in questo momento, almeno nell'alta sfera della scienza, il sopravvento non è per il Lucomagno, nè per lo Spluga.

Adunque può essere benissimo che si pigli l'avviamento ad un'altra combinazione in cui la società delle lombarde non abbia quell'interesse recondito, a cui faceva allusione l'onorevole Valerio.

Un altro appunto che l'onorevole Valerio ha fatto è quello del prolungamento della concessione; egli ha detto che v'ha delle concessioni, le quali scadono prima dei 95 anni, a cui è stata portata la concessione generale delle strade ferrate, ed ha fatto anche qui un calcolo, ha capitalizzate, diminuendole naturalmente dal prezzo, le annualità che si perdono per quest'aumento.

Io non ho mai veduto in nessun contratto fare di questi calcoli a perdita di vista, a distanza di secoli, per quanto possano esser giusti nel loro fondamento razionale. Ma temo che qui ci sia anche un errore di fatto.

Di che società egli ha parlato? Sono società che hanno concessioni proprie? Queste società non sono toccate, e le loro concessioni rimangono intatte; sono le concessioni delle società che sono connesse, per l'esercizio alla rete ora posseduta allo Stato e che adesso vengono, sempre rispetto all'esercizio, passate alla grande società dell'Italia superiore? Ma anche queste conservano le loro concessioni, e nessuno le ha cambiate.

Se poi l'onorevole Valerio ha parlato di quei tronchi che, originariamente appartenenti a società private, sono stati poi acquistati dallo Stato, ed ora verrebbero

ceduti alla società, non so, in questo caso, che senso abbia l'osservazione dell'onorevole Valerio. La concessione primitiva non vi era più, e le linee acquistate ed assorbite nella rete generale dello Stato, vengono naturalmente ad essere concesse alla stessa ragione delle altre linee originarie dello Stato.

Concludo questa digressione polemica, e credo che, considerando come il contratto del 30 giugno 1864 sia stato riputato accettabile tanto dagli uffici della Camera, quanto dalla vostra Commissione, ponderate le modificazioni che vi sono state introdotte dopo, e che furono fatte con una specie di accurato bilancio (ed io che ho potuto conoscere quel lavoro, posso attestare che il ministro ad ogni concessione che gli si domandava da una parte, studiavasi di contraporre per sua parte un qualche patto vantaggioso per lo Stato), il contratto, anche come è riuscito, si possa approvare.

La serie dei pesi e contropesi, delle domande e controdemande che si precedettero durante le ultime trattative posteriori alla relazione del 17 dicembre 1864, furono infine chiuse dalla promessa di 10 milioni, la quale non deve solo calcolarsi per la somma di 10 milioni, ma deve apprezzarsi assai più, deve apprezzarsi come un gran passo fatto verso lo scioglimento di una questione che da tanti anni ci sta a cuore, e di cui pareva sempre più difficile, anche sotto i rispetti economici, la soluzione.

Bisogna che la Camera mi permetta di tornare indietro un passo; la è cosa, penso, compatibile in chi non è abituato ai rigiri di una lunga discussione.

Si è parlato dello stato eccellente in cui trovavansi le ferrovie erariali, e della copia grandissima di fornimenti e di macchine che vengono a cedere alla società, ma non si è voluto tener conto delle spese che la società acquisitrice dovrà fare per mettere queste strade in buono stato, e si è molto censurata la disposizione dell'ultima convenzione, per la quale si accorda una somma di un milione a questo titolo.

Riandando la storia delle strade ferrate, mi sono ricordato che nel passaggio della linea *Vittorio Emanuele* allo Stato, si era calcolato che lo Stato dovesse spendere almeno 10 milioni per mettere questa linea in condizioni normali. Questi 10 milioni, ch'io sappia, non sono stati spesi. Essendo pendente la questione della vendita, trovo naturale che si lasciasse da parte ogni pensiero di spenderli. Si saranno fatte le opere di ristaurò più urgenti, ma le grandi riparazioni che si erano riconosciute necessarie all'epoca dell'acquisto della ferrovia *Vittorio Emanuele*, cioè nel luglio 1863 non si sono eseguite. Non vorrei che la memoria mi ingannasse, ma credo d'essere nel vero. Ad ogni modo preferisco leggere un brano della relazione, che fu nel 1863 comunicata alla Camera e stampata colla relazione sull'acquisto della strada ferrata dal Ticino a Susa.

In quella relazione si leggono le seguenti parole: « di ciò risulta che quando lo Stato possiede la linea, dovrà in breve tempo spendere un capitale ragguardevole. A

stimare questo capitale veramente occorrerebbe un esame tecnico accurato della linea e del suo materiale esame che, nella premura in cui è il signor ministro di giungere a una conclusione, non poteva essere nel mandato della Commissione, ma che essa non avrebbe difficoltà di intraprendere. Solo si noterà che nelle carte somministrate alla Commissione, la spesa occorrente a *riformare convenientemente la linea ed il materiale* della società è valutata *in dieci milioni*. »

Ora, se questi dieci milioni non sono stati spesi, quello che non si è fatto si dovrà fare, e chi è che dovrà fare? Non è questo un carico per la società acquisitrice?

Io qui dovrei entrare in un altro punto di discussione, che ho veduto sollevato non senza vivo rammarrico, almeno tale è stata l'impressione che ha fatto a me.

L'onorevole Valerio (e io mi rivolgo principalmente a lui perchè, come ho detto, egli ha riassunte tutte le ragioni dell'opposizione), l'onorevole Valerio ha fatto una osservazione gravissima, egli ha parlato dei pericoli che può correre il nostro paese per l'esistenza di questa società per la imprudenza di aver dato ad una società non intieramente italiana le strade ferrate dell'alta Italia.

Veramente io ho ripugnanza ad entrare in questo argomento; mi pare al di sotto della dignità del mio paese il discutere se una società industriale che è nelle mani del Governo e del pubblico, possa mai mettere in qualche pericolo lo Stato.

Vi potranno essere degli inconvenienti che mi pare inutile ora andar investigando, e che sono materie di questura e di polizia; ma dare a questi inconvenienti possibili l'importanza d'una questione politica, mi pare, lo ripeto, al di sotto del sentimento della nostra dignità e della coscienza della nostra forza, e ripeterò come ho detto nella relazione, che le strade ferrate che sono sul nostro territorio, che sono sotto gli ordini del Governo e sotto la vigilanza della pubblica opinione, io le reputo tanto nostre, come sono nostre le nostre montagne!

DEPRETIS. Peccato che non siasi fatta nel 1862 una osservazione simile!

CORRENTI, relatore. Ecco una voce autorevole che mi interrompe; e mi obbliga a dire qualche cosa anche su questo.

Io non comprendo a che proposito sia qui citata la data del 1862. Ma io ho sentito l'onorevole Valerio a fare delle allusioni al servizio delle strade ferrate lombarde durante la guerra del 1859.

DEPRETIS. Non parlo di questo.

CORRENTI relatore. Mi spiace di dover parlare di fatti che mi riguardano, ma mi trovo costretto. Come fossero le strade ferrate Lombarde durante la guerra l'ho veduto io stesso prima che lo vedesse anche il generale La Marmora: io sono venuto colla prima locomotiva che si staccò da Milano e mosse incontro all'esercito il quale, dopo la vittoria di Magenta, riposava

TORNATA DEL 5 APRILE

ancora sui campi gloriosi del suo trionfo. Io posso attestare che tutti gl'impiegati delle strade ferrate hanno fatto il loro dovere d'italiani. Certo gli austriaci avevano preso ordine per distruggere o portar via tutte le macchine; è naturale: ma che non le abbiano portate via tutte lo prova il fatto, che il giorno dopo la vittoria di Magenta, e con una macchina trafugata sono venuto da Milano a Magenta, e questa macchina era stata salvata dal patriottismo dei nostri impiegati lombardi i quali ad onta della minaccia della fucilazione, e sapete che in quei momenti non era minaccia di parole, hanno nascosta qualche macchina nei magazzini, e nelle più riposte officine, insomma hanno salvato tutto quello che si poteva salvare da quella furia di ritirata.

Non è certo loro colpa se poi il servizio rimase disordinato, perchè naturalmente le milizie che avevano la mano sulle strade ferrate, trasportarono tutto quello che si poteva al di là del Mincio a cercarono di guastare il resto.

Del resto io non ho che ad appellarmi ai deputati lombardi che sono qui per attestare alla Camera che nell'amministrazione di quelle strade ferrate vi erano, prima dell'anno di redenzione (e vi sono ancora adesso, ma adesso non fa più il caso) vi erano uomini devoti alla patria, i quali molte volte hanno messo a rischio, non solo la loro posizione, ma la loro vita per servire il paese.

Ma permettetemi di presentarvi, a proposito del cattivo servizio fatto nel 1859 dalla società delle lombarde, un'altra osservazione.

L'onorevole Valerio disse che la società delle ferrate lombardo-venete aveva servito male l'esercito francese e l'esercito italiano; e poi si lasciò scappare un cenno, che risponde al vero; il cenno che in Germania si levarono molte querele contro la società lombardo-veneta, accusata d'aver servito male l'esercito austriaco e di sentir troppa propensione pei francesi. E con questo ricordo credo di chiudere la questione.

Le strade ferrate fanno il loro mestiere di strade ferrate. E dove non lo facessero, il Governo saprebbe farle rinsavire: ma del resto finchè gl'impiegati sono, nella loro quasi totalità, italiani, io non ho nessun dubbio che per mala volontà di qualche individuo non italiano si possa temere della sicurezza e della fedeltà di questo mezzo importantissimo di servizio pubblico.

Ora io dovrei entrare in una questione delicatissima, ed è quella del prestito Hambro, sollevata da una voce assai autorevole, dalla voce dell'onorevole Depretis.

Questa questione m'immaginava bene che avesse ad essere portata innanzi al Parlamento, ma io avrei desiderato che il dubbio non fosse stato espresso da un uomo così autorevole come l'onorevole Depretis.

DEPRETIS. Non ho fatto che un'osservazione.

CORBENTI, relatore. Io per una circostanza che la Camera apprezzerà non mi permetto di trattare a fondo questa parte della questione. Ho già detto la mia opi-

nione, come membro d'una Commissione, nella quale l'onorevole ministro delle finanze mi ha fatto l'onore di chiamarmi; d'altra parte ho già dovuto occuparmene anche come relatore. È naturale che io desidero gli altri miei colleghi della Commissione prendano parte anche essi a questa questione, specialmente per la circostanza che fu istituita nel seno della Commissione parlamentare una Sotto-Commissione giuridica per istudiare il problema e dell'ipoteca e conversione Hambro e delle multe portate dalla convenzione del 21 agosto 1862 colle meridionali. Ora, siccome questa Sotto-Commissione ha fatto uno studio accurato e su queste e sulle altre questioni legali, e che essa è in grado di dare alla Camera tutti gli schiarimenti desiderabili, io cederei volentieri la parola ad uno dei membri di questa Sotto-Commissione.

Però, se mi è concesso, ripeterò brevemente il concetto che fu espresso nella relazione intorno alla questione Hambro. Non entrero nelle disquisizioni giuridiche, perchè voglio lasciarle integre alla Sotto-Commissione speciale.

Il concetto che fu espresso nella relazione è questo: è egli supponibile che quando si fece ai sottoscrittori del prestito Hambro la promessa d'una conversione dei loro titoli in azioni di quella società che avesse ad acquistare le strade ipotecate, si avesse in mira una combinazione come questa che ora si realizza? Che combinazione si aveva in mira allora? Quale operazione si voleva fare, dando una linea di strade ferrate in ipoteca ai sottoscrittori del prestito Hambro, e assicurando loro la facoltà di divenire azionista in una società che avesse a costituirsi per acquistare ed esercitare le strade ipotecate?

Io qui cerco di spiegarmi il concetto economico dell'operazione, e non entro, lo ripeto, nel campo prettamente legale. E lo fo tanto più volentieri in quanto che, determinato il senso economico dell'operazione, si apre la via a giudicare la questione anche sotto l'aspetto della equità e della convenienza nei riguardi del credito pubblico.

Quando dunque si costituì quest'ipoteca si prevede in Parlamento il caso in cui venisse a costituirsi una società per acquistare ed esercitare le ferrovie ipotecate; e l'illustre uomo di Stato, il quale ci fu guida fortunata e sicura nel periodo più difficile della nostra rigenerazione, il conte Cavour, disse esservi stati altri esempi di simili combinazioni, e che era, anche economicamente, assai opportuno trovar modo che i prestatori ipotecari, volendo, potessero agevolmente convertirsi in azionisti di una società costituita per utilizzare l'azienda ipotecata.

Questo fu il concetto: non si trattava di assicurare ai sottoscrittori del prestito un premio oltre i frutti statuiti, bensì di assicurare ai creditori la facoltà di prender parte ad una speculazione, che si intrapendesse col mezzo dell'ente sottoposto alla garanzia del loro credito.

Non vedo adunque, economicamente parlando, e qui

la nozione economica spiega la vera intenzione dei contraenti e dà fondamento per giudicare della loro buona fede, non vedo, ripeto, alcun riscontro fra questa combinazione e l'altra la quale suppone che data la vendita delle ferrovie ed un'emissione qualsiasi di titoli basati anche su una azienda diversa da quella ipotecata, i possessori delle cartelle Hambro abbiano diritto di cambiare i loro titoli di credito con titoli che non hanno alcuna corrispondenza di valore coll'ente ipotecato.

Ciò detto, pregherò il signor presidente di voler dare la parola all'onorevole Castagnola membro della Sotto-Commissione giuridica, il quale si assunse di rilevarmi nella discussione di quest'argomento, e che molto meglio di me potrà trattarlo.

PRESIDENTE. L'onorevole Castagnola intende rilevare subito il signor relatore, o crede di attendere domani?

CASTAGNOLA. Per me sono pronto anche subito.

Voci. È meglio che parli adesso.

PRESIDENTE. Non vi è nessuna difficoltà: è una parte del discorso del relatore, e può ben trattarla qualsiasi altro dei membri della Commissione a suo luogo ove esso il desidera.

Parli pure.

CASTAGNOLA. La Camera comprenderà quanto sia malagevole l'interrompere l'elegante e fiorito riassunto dell'onorevole relatore, per intrattenerla sopra di una questione, ardua di sua natura, nella quale domina principalmente l'elemento legale.

Però non ci facciamo illusione; di fianco alla questione legale, sorge una questione politica, anzi, io direi, di alta politica. Si tratta invero di vedere quale sia la buona fede del Governo italiano; quale garanzia morale abbiano le convenzioni da esso sottoscritte; si tratta di vedere se mai egli, onde eludere alcuno dei patti che solennemente ha sanciti, cerchi all'uopo di creare sottigliezze e cavilli.

È questa adunque una controversia nella quale non basta di avere ragione; bisogna convincere chiaramente altrui che la si ha. E giacché si è parlato tanto di voli pindarici, permettetene uno anche a me. Non basta, io direi, che il sole risplenda, ma bisogna altresì che ogni nebbia, ogni nugolo sia dissipato.

Questa questione è stata maturamente esaminata nel seno della vostra Commissione, di già ve l'ha detto l'onorevole relatore.

Essa si era suddivisa in tre Sotto-Commissioni: una economica, l'altra tecnica, e la terza legale, la quale veniva formata dall'onorevole Conforti, l'eminente giureconsulto che già tenne altra volta i sigilli dello Stato, e dalla povera mia persona.

Noi studiammo questa questione, e dico il vero, al principio la mia opinione era del tutto contraria. Percorrendo la legge del 1851, e la convenzione sottoscritta a Londra, arrestandomi unicamente alla cortecchia, alla lettera della legge, mi sembrava cosa non dubbia che, ove si fosse fatto luogo ad una vendita delle strade ferrate, senza distinzione alcuna, bisognasse mante-

nere il diritto ai portatori delle cartelle Hambro di convertire le loro cartelle contro azioni della compagnia acquisitrice delle strade ferrate.

Io feci quest'osservazione nel mio ufficio, anzi si fu questa semplice osservazione che mi valse l'onore di essere nominato membro della Commissione, e quindi la fatica di redigere ben 50 verbali; imperocché io fui poi eletto segretario della Commissione, la quale tenne ben 50 sedute.

Avendo dunque in seguito studiata la questione, ed avendo conferito molto coll'onorevole Conforti, a poco a poco ci convincemmo che realmente aveva ragione il Governo allorquando egli credeva che non fosse questo menomamente il caso di mettere in esecuzione il patto, che si dovesse cioè concedere ai portatori dei titoli Hambro la facoltà di convertirli in tante azioni della società acquirente le nostre strade ferrate.

Giova a questo proposito rammentare precisamente il testo della legge del 1851, la quale porta la data del 26 giugno.

L'articolo 4 è così concepito:

« Il Governo è autorizzato ad assicurare ai portatori dei titoli di rendita, in caso di cessione delle dette strade di ferro ad una compagnia privata, la facoltà di convertire i loro titoli di prestito contro azioni della stessa compagnia. »

Ed il regio decreto 22 luglio successivo, col quale si approvava la convenzione stata sottoscritta a Londra dal conte di Revel colla casa Hambro, così si esprime:

« Nel caso in cui il Governo sardo si determinasse a vendere a qualche compagnia le strade ferrate ipotecate in favore del prestito, i portatori dei titoli di tale prestito saranno ammessi a cambiarli al pari contro una somma corrispondente d'azioni al valore nominale. »

La questione che si agita è questa.

Dicono alcuni dei portatori dei titoli Hambro: qui si fa luogo ad una vendita; voi vendete alla società delle ferrovie lombarde; quindi dovete mantenermi il patto di convertire le nostre cartelle in tante azioni della società acquirente, altrimenti noi ricorreremo ai tribunali e voi pagherete *l'id quod interest*. Invece il Governo sostiene: non siamo nel caso previsto dalla convenzione che è stata sottoscritta a Londra e dalla legge del 1851; quel caso era speciale e non generale. Questa era una facoltà che unicamente veniva riserbata nel caso che si fosse costituita una società *ad hoc* all'effetto cioè di comprare le strade ferrate allora in costruzione da Genova a Torino, e da Genova al lago Maggiore. Unicamente nel caso in cui questa società si fosse costituita all'effetto di comprare queste strade, e dovesse emettere delle azioni per pagare al Governo il costo delle medesime, unicamente in questo caso era riservato il diritto della conversione.

Ecco i termini della questione: Chi dei due ha ragione?

È una questione d'interpretazione di contratto; e gli egregi giureconsulti che seggono in questa Camera

sanno come la legge segna delle norme per interpretare i contratti, fra le quali principalissima è quella sancita dall'articolo 1247 del Codice civile, che è un principio di giurisprudenza universale che abbiamo ereditato dal diritto romano, la quale stabilisce che *nelle convenzioni si deve indagare quale sia stata la comune intenzione delle parti contraenti, anzichè attenersi al senso letterale delle parole.*

Egli è adunque d'uopo indagare l'intenzione delle parti.

VIOVA. Va bene, ma c'è il principio che *verbis claris...*

CASTAGNOLA. Verrò più tardi al *verbis claris non datur interpretationis questio*; frattanto appigliamoci a questa che è una regola fondamentale, ed indaghiamo qual era l'intenzione delle parti allorquando si sottoscrisse a Londra la convenzione tra il signor Hambro ed il signor Di Revel.

E qui, in primo luogo, onde bene indagare l'intenzione delle parti, io credo che bisogna che con un colpo d'occhio retrospettivo noi ci riportiamo al tempo in cui la convenzione fu fatta, cioè al 1851.

Nel 1851 era ancora recente la catastrofe di Novara. Il Piemonte per ben due volte aveva levata alta la bandiera dell'indipendenza italiana, e due volte era stato disfatto. Ebbene in quel momento che si pensava? In quel momento naturalmente si vedeva che era inutile ritentare subito una terza prova. Il Piemonte pensava ad organizzarsi, a far sorgere il credito, a costruire le sue ferrovie; e siccome gli mancava il denaro, per ciò si ricorreva anche ad un prestito.

Ma naturalmente, nel 1851, allorquando il signor conte Di Revel sottoscriveva quella convenzione col l'Hambro, non si riteneva come cosa prossima e sicura, per quanto ardentemente lo si sparasse, che sarebbe presto venuto un tempo in cui l'Italia sarebbe stata fatta, che il piccolo Piemonte si sarebbe affratellato con altre popolazioni, che si sarebbe costituito un regno d'Italia di 22 milioni d'abitanti; non si poteva prevedere che in seguito sarebbe venuto il ministro Menabrea, il quale avrebbe ideato i suoi gruppi, e che in forza di questo concetto le strade ferrate del Piemonte sarebbero state cedute al gruppo lombardo.

Ma andiamo più innanzi. Se noi vogliamo conoscere quale realmente si fosse l'intenzione dei contraenti, noi abbiamo un documento autentico dal quale attingerla. Basta che noi ci facciamo a leggere la discussione la quale ebbe allora luogo nel Parlamento subalpino.

Ebbene, signori, se noi ci facciamo a leggere ciò che allora si diceva nel Parlamento subalpino, risulta nel modo il più chiaro, nel modo il più evidente, che realmente l'interpretazione che vi ha data in poche parole l'onorevole relatore sia la vera; che realmente in quel tempo non si prevedeva se non che il caso speciale, che cioè questa conversione potesse solamente mettersi in opera allorquando si costituisse una società all'effetto di comprare, di *exploiter*, come dicono i Francesi, le strade ferrate dello Stato.

Permettetemi, a questo riguardo, che io vi legga un brano del discorso che faceva in quella occasione il compianto conte di Cavour.

L'onorevole deputato Sineo si trovava allora (non ve ne stupirete) nell'opposizione. (*ilarità*) Egli faceva parte della minoranza della Commissione che era incaricata di esaminare il progetto di legge, e diceva fra le altre cose, obbiettando il patto mercè il quale si accordava l'ipoteca ai sovventori del prestito sulle strade ferrate:

« Ma questo patto è un patto di sua natura esiziale. Come volete voi vendere un giorno le strade ferrate dello Stato, se pesa su di esse quest'ipoteca? »

Rispondeva a quest'obiezione il conte Cavour con queste parole, che io prego la Camera di sentire, perchè nelle parole di quell'illustre personaggio si trova, secondo me, il vero spirito il quale serve a sciogliere questa questione.

« L'onorevole deputato Sineo (così rispondeva il conte di Cavour, ministro delle finanze) prendendo ad esaminare la legge nel suo complesso, trovò che essa ha un difetto gravissimo, radicale, che gl'impone l'obbligo di respingerla, e questo si è la condizione, che stabilisce la facoltà al Governo di consentire alle persone che contrarrebbero il prestito, la facoltà di convertire i fondi del medesimo *contro azioni della strada di ferro*, nel caso in cui questa strada fosse alienata ad una società privata. L'onorevole deputato Sineo crede che questa concessione renderà più difficile, più malagevole l'alienazione della strada di ferro, oppure costringerà il paese, quando venisse nella determinazione di procedere a questa alienazione, ad acconsentire a patti meno equi o vantaggiosi. Questa sua opinione è fondata sulla ragione volgare che un fondo sul quale gravita un'ipoteca è più difficile ad alienarsi che un fondo libero. Io invece nutro un'opinione assolutamente contraria, e credo che questa condizione, quella cioè della convertibilità, sia di natura da rendere più facile l'alienazione delle strade ferrate... e ciò per due motivi; primo perchè vi sarebbe un gran numero di capitalisti i quali avrebbero un interesse a promuovere quest'alienazione; secondo, perchè questo complesso di capitalisti, e di capitalisti potenti (poichè avrebbero fatto un prestito di 75 milioni) avrebbero un interesse a costituire una società per concorrere all'aumento di queste strade ferrate. Ora, o signori, non è poca cosa l'avere già un principio, un germe di società, quando si tratta di riunire un capitale di oltre 100 milioni, forse di 120 o 140 milioni; questo mezzo parmi adunque all'incontro un motivo onde rendere più facile l'alienazione delle strade ferrate. Ma ve ne è ancora un altro: quando l'imprestito fosse fatto, e vi fossero 75 milioni di carta di credito avente il diritto alla convertibilità in azioni, ne avverrebbe che una società, anche estranea a quella del prestito, la quale vorrebbe concorrere all'acquisto della strada di ferro, non avrebbe bisogno di riunire tanti capitali, quanti sarebbero necessari per pagare questa strada di ferro; non avrebbe bisogno di riunire

che la differenza fra il prezzo che sarebbe disposta a dare per la strada di ferro, e i 75 milioni...

« Ma, mi si dice: questa compagnia non ci assicura tutto il beneficio, poichè sarà a convertire le sue carte di debito, perchè nel caso d'acquisto *divenendo la compagnia la principale debitrice*, il Governo non sarebbe che il garante, e quella sarà obbligata di dividere il suo beneficio.

« Ma, o signori, quello che rende difficile quelle grandi imprese si è la difficoltà di riunire negli esordi un gran capitale. La compagnia non avrà nessuna difficoltà, *quando non sia obbligata alla creazione di nuove azioni*, alla conversione dei proprii debiti in azioni. *Quello da che la compagnia rifuggirebbe sarebbe dall'obbligo di creare nuove azioni da doversi pagare dai primitivi azionisti, oppure da vendersi sulla piazza al prezzo corrente*. Ma quando si dice ad una compagnia, *quando avrete un debito* sarà lecito ai vostri creditori di convertire i loro crediti in azioni, è un patto che una compagnia accetta molto volentieri, perchè è probabile che quello che converte le sue carte di credito in azioni è un azionista che non fa quest'operazione per rivendere le sue azioni... *Io son d'avviso che nello stato attuale delle cose sarebbe farsi un'illusione immensa il credere possibile di alienare le strade ferrate a condizioni tollerabili e reputo che, anche migliorandosi lo stato attuale delle cose, sarebbe sempre difficile, anzi difficilissimo, il vedersi a formare nel nostro paese, ed anche all'estero, una compagnia con un capitale di 120 a 130 milioni per comprare le nostre strade ferrate.* »

E qui permettetemi una digressione. Si è già parlato molto del prezzo delle strade ferrate.

Il conte di Cavour pare precisamente che, colla sua solita penetrazione, lo abbia divinato. Nel 1851 vi diceva che era una follia vendere le strade ferrate; ma che, coll'andar del tempo, il prezzo che tutto al più che se ne sarebbe potuto ritrarre, ascenderebbe a 120 od al massimo a 130 milioni.

Si trattava allora della strada ferrata da Genova sino a Torino e da Torino al Lago Maggiore. Ora è vero che abbiamo un prezzo maggiore, ma si vendono altresì le altre linee che lo Stato ha acquistato presso a poco per la somma di 70 milioni. Dunque precisamente per le ferrovie direttamente costruite dallo Stato si è ricavato quel prezzo che fin d'allora prevedeva quell'eminente uomo di Stato.

Ma seguitiamolo nel suo ragionamento:

« Per facilitare quest'eventuale operazione, io credo adatto il mezzo a cui tende il progetto di legge, perchè la compagnia colla quale dovremo trattare non avrà bisogno che di riunire 40 o 50 milioni per comprare le strade ferrate; questi 40 o 50 milioni probabilmente saranno riuniti dagli stessi portatori delle nostre cedole ipotecarie, e quindi vi sarà una probabilità di poter trattare, quando il paese decida in questo senso, cioè a patti ragionevoli, dell'alienazione delle strade ferrate. »

Dunque vedete che se si vuol compendiare in poche parole il senso del discorso del conte di Cavour, ben

puossi dire che questo era il suo concetto, che cioè non si aveva in vista, allorchè si scriveva il patto della conversione dei titoli, se non il caso in cui si formasse una compagnia per comperare le strade ferrate che allora erano in costruzione, perchè invero si riteneva che questo debito ipotecario, invece di rendere più malagevole la vendita, la facilitava. La compagnia acquirente non avrebbe dovuto più raggranellare tanta somma per 120 o 130 milioni, potendo contare sulla conversione dei 75 milioni non si trattava di avere se non che la differenza di 40 o 50 milioni, quanti n'erano di mestieri per completare il necessario capitale.

Ecco ciò che ci spiega addirittura qual era l'intenzione del Parlamento, o, per meglio dire, del Governo, che era una delle parti contraenti.

E se io dovessi andar oltre, potrei anche invocare l'opinione, e citare le parole dell'onorevole Lanza che oggi si trova al potere. Se io citassi l'opinione da esso manifestata oggidi, io ritengo che non sarebbe molto importante.

LA MARMORA, presidente del Consiglio dei ministri. Anzi sarebbe sospetta.

CASTAGNOLA. Sarebbe sospetta, come dice il presidente del Consiglio. Ma allora l'onorevole Lanza sedeva alla sinistra, ed era un feroce oppositore anch'esso.

LANZA, ministro dell'interno. Non mai.

CASTAGNOLA. Almeno combatteva anch'egli la convenzione.

LANZA, ministro dell'interno. Si vede che non ha ben presente la storia parlamentare. Forse è venuto troppo tardi.

CASTAGNOLA. Io però l'ho inteso altra volta ricordare.

Ad ogni modo egli era quella volta nell'opposizione. Ebbene, egli divideva precisamente l'idea manifestata dal Conte di Cavour, giacchè egli diceva: « Quando si sarà contratto questo prestito di 75 milioni con ipoteca sulle strade ferrate, quando si sarà ai possessori delle cartelle corrispondenti al denaro imprestato dato il diritto di convertire le medesime (notate ciò che diceva l'onorevole Lanza) *in azioni sulle nostre strade ferrate* » e proseguiva quindi il suo discorso.

Dunque anch'egli contemplava solamente il caso della conversione in azioni sulle strade ferrate ipotecate dallo Stato, e non prevedeva il caso attuale in cui si convertirebbero in azioni sopra una rete più vasta a costruire la quale non era punto concorso il danaro allora tolto ad imprestito.

Non so se allora prevalessero i principii propugnati dall'onorevole Michelini e da altri economisti, ma ritenete che per quanto potei vedere nella storia parlamentare di quei tempi, ferveva anche allora la questione se convenisse allo Stato di farsi intraprenditore di strade ferrate; vi era un partito che propugnava la cessione delle strade ferrate all'industria privata, e credeva che un simile patto avrebbe agevolato questo passaggio.

Anche questa era l'opinione della Giunta istituita

dal Senato per esaminare lo schema di legge. Diceva la stessa nella sua relazione:

« La facoltà accordata dall'articolo 4 (diceva nella sua relazione la Commissione senatoria) essendo ristretta nei limiti determinati dal successivo articolo 5, non impedirà la possibilità d'alienazione delle strade di ferro, che anzi potrebbe facilitare la formazione di qualche compagnia, che trovando li portatori dei titoli di prestito disposti a convertirli in azioni dell'impresa si vedrebbe agevolato il mezzo di compire il numero dei suoi azionisti. »

Parmi adunque che dalla discussione parlamentare che allora ebbe luogo risulti chiaramente quale si fosse l'intenzione del Governo e del Parlamento subalpino allorchando si formolava la legge ed allorchando in seguito si approvava l'articolo della convenzione della quale ho dato lettura. E realmente questa interpretazione si vede, per così dire, inserita e compendiata nel proemio del regio decreto 22 luglio 1851, il quale approva la convenzione fatta colla casa Hambro, e che appunto perchè inserito in quella convenzione ne forma parte integrante.

In questo proemio si dice:

« Vista la legge 26 giugno ultimo scorso, in virtù della quale il nostro ministro segretario di Stato delle finanze venne autorizzato... *ad assicurare ai portatori dei titoli di tale prestito la facoltà di convertirli in azioni sulle strade di ferro, ove fossero le medesime cedute ad una compagnia...* »

Che se questa era l'intenzione del Governo contraente e risultava dalla pubblica discussione, dai suoi atti pubblici, dal proemio apposto alla stessa convenzione, ben deve dirsi che lo fosse anche dalla casa Hambro contraente, la quale in niun modo manifestava una intenzione diversa, e che quindi deve supporre che aderiva a quella del Governo subalpino.

Or bene, io domando, o signori, siamo noi realmente adesso nel caso che allora si contemplava dalle parti contraenti? Mai no.

Il caso attuale è grandemente diverso.

Il Governo non vende solo la ferrovia da Genova a Torino, e da Genova al Lago Maggiore, ma cede eziandio i servizi della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Garda, cede la ferrovia da Novi ad Alessandria e Piacenza, da Torino a Cuneo, da Torino al Ticino, da Valenza-Vercelli per Casale, e la linea da Torino a Susa.

Si ritenga poi altresì, che non si è già formata adesso una società allo scopo di esercitare unicamente le strade ferrate dello Stato, ma che invece le linee dello Stato furono cedute ad una compagnia già esistente, e che aveva di già formata la sua rete, e la quale non pare che emetta azioni onde pagare le strade di ferro allo Stato. Quindi, in tale condizione di cose, pare realmente che non vi sia dubbio alcuno che la interpretazione che dà il Governo, sia la vera.

Egli è qui il caso d'invocare un altro principio di giurisprudenza universale, il quale trovasi trascritto

nell'articolo 1254 del Codice civile Albertino, secondo il quale « *per quanto sieno generali i termini coi quali si è espressa una convenzione, essa non comprende che le cose sopra le quali apparisce che le parti si sono proposte di contrattare.* »

Io vi ho parlato sin qui dello spirito, ma parmi si possa eziandio argomentare dalla lettera del contratto.

Se voi leggete la convenzione del 22 luglio 1852, voi trovate queste parole, che « i portatori saranno ammessi a cambiare i loro titoli *alla pari*, e contro la somma corrispondente di azioni al *loro valore nominale.* »

Ritenete queste parole *cambiarli alla pari, al loro valore nominale.*

Sembra che questo modo di esprimersi realmente si combini assai bene col sistema che è quello da noi propugnato, cioè che si formi una società *ad hoc* per comprare ed esercitare le strade ferrate dello Stato.

In questo caso, emettendosi le azioni, trattandosi di società nuova, naturalmente ed equitativamente le medesime si possono benissimo cambiare alla pari con i titoli del prestito Hambro, perchè realmente in questo caso, trattandosi di una emissione fatta a bella posta, ossia d'una creazione di titoli, egli è a supporre che non abbiano ancora subito nè un rialzo, nè un ribasso, al momento stesso in cui si mettono sul mercato. Ma come si può combinare quest'interpretazione allorchando si tratta di cambiare i titoli del prestito con azioni già prima emesse da una società esistente? In questo caso egli è impossibile quasi che queste azioni realmente si mantengano al valore nominale, ed allora si verifica una delle due cose: o queste azioni sono in rialzo, o sono in ribasso.

Spieghiamo la cosa più chiaramente con un esempio.

Attualmente si sono vendute le strade ferrate della società lombarda, la quale ha i suoi titoli in rialzo; supponiamo che si fossero vendute alla società romana la quale li ha in ribasso: domando io, si può ammettere questa interpretazione, per cui il guadagno che farebbero gli azionisti dipende dalla pura circostanza dell'essersi vendute piuttosto a Tizio che a Caio..... (*Rumori*).

Voci. Ma che interpretazione!

CASTAGNOLA. Dunque secondo la vostra interpretazione, signori interruttori, ne avverrebbe che, se io vendo a Tizio, il portatore del titolo Hambro si avrà un grandissimo guadagno, nell'altro caso guadagno non vi sarà!

Voci. Ma non sono obbligati a cambiare.

CASTAGNOLA. Voi mi dite che non sono obbligati a cambiare, e va benissimo in teoria; ma in pratica il cambio si chiederebbe sempre che vi fosse lucro; quando invece nel caso che si fossero le ferrovie vendute alla Società delle romane...

Voci. Ebbene?

CASTAGNOLA...... allora state certi che questa questione non si sarebbe fatta.

Ripugna adunque alla natura stessa della conven-

zione che dipenda dal fatto, diciamo anche dall'arbitrio di uno dei contraenti il conferire o no all'altro un grandissimo lucro. Il buon senso adunque c'insegna che la *conversione alla pari, al valor nominale* è quella che si fa contro azioni nuove a bella posta create. In questo caso si trova giusto di conferire l'azione ai portatori del prestito, di ritenere i loro titoli o di convertirli in azioni, correndo l'alea del rialzo o del ribasso delle medesime.

Ma poi io dico: esaminiamo il fondamento del diritto: andiamo alla naturale equità che è precisamente il fondamento di tutti quanti i contratti, e si capisce assai bene il fatto nel senso in cui lo sostiene il Governo, che cioè si faccia luogo ad una conversione nel caso in cui si tratti di una Società la quale si costituisce per esercitare queste strade di ferro, perchè allora, siccome i portatori del prestito Hambro sono precisamente quelli i quali hanno concorso col loro danaro a fare dette strade di ferro, egli è pur equo e naturale che in questo caso possano convertire il loro diritto d'ipoteca in un gius di condominio. Ma nel caso in cui non si formi una Società *ad hoc*, le di cui azioni deggiono perciò correre l'alea del mercato, nel caso invece in cui si venda ad una Società la quale abbia già le sue azioni in rialzo, ma perchè i portatori delle cartelle del prestito Hambro potranno pretendere questo guadagno? Se, per esempio, si fossero vendute le nostre ferrovie alla Banca Nazionale, le di cui azioni hanno un forte premio, io domando, in forza dell'equità naturale, di quel buon senso che volere o non volere è la miglior chiave per interpretare tutti i contratti, si potrebbe pretendere di lucrare senz'alea veruna questo premio?

Riteniamo, o signori, che accettando l'interpretazione che vorrebbero darvi alcuni portatori dell'Hambro, detti patti mancherebbero assolutamente di corresponsività. Ripeterò anch'io colla Commissione ministeriale: « Chi desse all'articolo 14 sì ampia interpretazione ne farebbe un patto ingiusto ed iniquo, un patto che avrebbe rimesso al beneplacito di una parte la facoltà di conseguire un indebito lucro e di alterare la corresponsività del contratto. »

Io quindi conchiudo: sia che noi ci facciamo ad esaminare quale si fosse l'intenzione delle parti, sia che ci facciamo ad esaminare la cosa secondo l'equità naturale, che è sempre la base di tutti quanti i contratti, non si può sicuramente considerare come fondata la pretesa di alcuni tra i portatori delle cartelle di prestito Hambro, di conseguire questo indebito lucro.

Egli è d'uopo altresì ritenere che nell'articolo 15 della convenzione, conforme all'articolo 5 della legge, venne dichiarato: « La facoltà che il Governo sardo si riserva di alienare le strade di ferro suddette *non potrà mai venire intesa in modo da rendere la alienazione obbligatoria, nè a determinare preventivamente le condizioni a cui potrà aver luogo.* » Egli quindi si riservò piena libertà quanto ai modi e alle condizioni della vendita; poteva quindi anche vendere in modo che

fosse incompatibile colla facoltà della conversione dei titoli.

Ma, o signori, parmi poi che la quistione cada assolutamente ove si ponga mente ad una circostanza che mi sembra della più alta importanza.

Questa convenzione fu sottoscritta dall'onorevole conte di Revel. Si può benissimo, già ve lo diceva il signor ministro per le finanze, non essere d'accordo col conte di Revel rispetto alle sue opinioni politiche, ma nessuno potrà mai dire che egli non sia un perfetto gentiluomo, che egli possa menomamente contribuire a diminuire quella fede, a dare la quale egli è concorso personalmente. È questa una quistione nella quale quell'illustre personaggio si trova personalmente impegnato. Ebbene, egli è il migliore interprete di quella convenzione, perchè è lui stesso che l'ha firmata. Egli che è il miglior giudice della materia, che cosa vi dice? Interrogato dal Governo insieme ad altre persone ugualmente rispettabili, che vi rappresentano i principali stabilimenti di credito, il foro, gli alti rami amministrativi dai quali furono tratti, unanimemente vi dicono che l'interpretazione data dal Governo è la vera.

Parmi che questa circostanza sia tale da calmare ogni dubbio, ogni apprensione. Ritenete che il diritto d'ipoteca non è tolto a questi portatori, che anzi nel progetto di legge è scritto appositamente ch'esso è conservato senza bisogno d'altra formalità. Ritenete che coll'articolo 3 della convenzione 1864 lo Stato si obbliga di *provvedere direttamente per il servizio degli interessi e dell'ammortizzazione del prestito Hambro*, a termini della relativa convenzione.

In sostanza adunque che cosa vi domanda il Governo? Di non subire una perdita troppo grave giacchè in definitiva il lucro che farebbero i portatori delle cartelle andrebbe a suo peso; non giustificata, giacchè, ripetiamolo ancora, ai portatori delle cartelle Hambro non si toglie alcuna delle guarentigie loro concesse, perchè loro si conserva l'ipoteca, ed espressamente il Governo si assume l'obbligo di provvedere al rimborso del prestito. Che domandano invece i portatori del prestito? Di fare un lucro indebito. Il Governo, direbbero i forensi, *certat de damno vitando*, i possessori delle cartelle *certant de lucro captando*: fra i due può esser dubbio il giudizio?

Noi speriamo quindi che al modo stesso che furono in questa interpretazione concordi e tutti i consulenti del Governo e tutti i vostri commissari, voi pure dividerete la stessa sentenza.

SINEO. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Le darò la parola, ma la prego di attenersi scrupolosamente al fatto personale.

SINEO. Non solo non intendo di abusare, ma neanche di usare del diritto che io possa avere di domandare la parola per un fatto personale; solo desidero che la Camera e il paese ritengano che io darò le mie spiegazioni sulle cose dette dall'onorevole Castagnola quando svilupperò il mio emendamento che contrappongo al progetto della Commissione.

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

CORRENTI, relatore. Ora veniamo al gruppo de gruppi, come alcuno ebbe a chiamarlo, alla fusione delle quattro società.

Questa questione si connette con quella della piccola e della grande industria, delle piccole e delle grandi società.

Noi non vi ci torneremo dentro. Solo vediamo un po' d'intenderci bene sui fatti.

Io non ho mai veduto una differenza più grande di quella che riguarda il giudizio portato su questi fatti. L'onorevole Boddi fece ieri l'altro prova di ricordarveli, e parevami necessario dopo tanti travolgimenti e tante nuove combinazioni di cifre. So che è materia noiosa e ripetata. Ma che volete? Siamo sempre a capo. Io stesso, dopo averne sentite tante, riesco a dubitare di quello che ho studiato e verificato. L'onorevole Bonghi ha dato il tono a questa parte della musica. Egli ha cominciato una critica così briosa, e di getto così felice, che io, confesso, ho pensato non poco a raccapezzarmi. Sentiva che l'errore ci aveva ad essere; ma era così bene introdotto, che io non lo avvertiva spesso che all'enormità delle conseguenze.

Ora, ecco che pareva a me e pare codesta combinazione.

V'hanno quattro società nell'Italia mediana che tutte, per ragioni non tutte eguali, sentono necessità d'una trasformazione. Una di queste società è opera affatto del Governo; solo egli non ne ha l'amministrazione, e ne ritiene il carico. Ha, per così dire, concesso ad una società di amministrare un suo prestito speciale. È la società delle maremmane. Ve n'è un'altra che è portata anch'essa di peso dal Governo, il quale garantisce azioni, garantisce obbligazioni, quante ne occorrono a compiere tutte le linee stradali commesse, e lascia amministrare anche qui il fatto suo dai soci. Questa società non comincerà a vivere davvero se non quando le sue strade le renderanno tanto da servire le sue obbligazioni (da L. 35,000 a chilometro) e da rimborsare il Governo delle somme che le ha anticipate per garanzia; ve n'ha un'altra, la società modello, la società miracolo, che pur va innanzi zoppicone, senza un centesimo di dividendo pei suoi azionisti, scarsamente sovvenuta dal Governo, il quale non le ha nemmeno ottenuto quanto le aveva promesso; un'altra infine che, dopo aver raccolto e speso in costruzioni ingenti capitali (250 milioni di lire), compiute a tempo, e alcuna volta prima del tempo prefissato, le sue strade, non può più andar oltre, ed ha, come a dire, esaurito le sue forze.

Danari ci vogliono per tutte quattro. Due li possono aspettare dal Governo; una ha diritto di richiederli, la quarta mette innanzi anch'essa, a nome dell'interesse pubblico e più ancora a nome dell'equità, delle dimande di sussidio.

Sono società le cui linee si concatenano, si toccano, sono naturalmente commesse. Il Governo, invece di dar

all'una e all'altra, pensò di riunirle tutte insieme, sussidiarle, di trasformarle, di rafforzarle.

È un'operazione laboriosa, difficile, grave. Ciascuna società ha la sua propria natura, e i suoi impegni.

Il Governo fa fare e rifare i conti, vede quello che dovrebbe spendere per sostenere ad una ad una queste società; quello che dovrebbe perdere di tempo, se le società si disestassero affatto; quello che perderebbe esso stesso di credito, se, trattando colla durezza dell'estremo diritto la più grande di queste società, la quale è composta di capitalisti stranieri, lasciasse dire a Parigi e su tutti i mercati d'Europa: gli affari in Italia non si possono fare; i danari che vi si mandano non sono sicuri; vi si va in buona fede invitati dal Governo, credendo mari e monti, ma se poi vi ha difficoltà, se si cerca un po' di respiro, il Governo non aiuta.

Per tutte queste ragioni il Governo si risolve ad aiutare, a fare un sacrificio per tentare una nuova combinazione, rimetterla a galla e darle vita e forza. Ecco l'idea generale. Se veniamo alla specialità, se facciamo i nomi, il Governo colla fusione delle nuove romane si cava d'addosso società, che erano vere piante parassite, s'apparecchia un congegno industriale ed economico possente a cui accolla l'esecuzione di nuove e costose linee, e per mezzo del quale ottiene la possibilità di compiere altre linee di grandissima importanza sul territorio pontificio. Per far questo ha premessi tutti i calcoli che occorre. Che cosa mi costano adesso le società separate? Che cosa mi costerà la società riunita? E ha concluso: mi costerà intorno a 2,600,000 lire effettive di più all'anno, adesso; ma se la nuova società cammina, meno sempre. Mentre le quattro società divise non avrebbero certo potuto prosperare, ma avrebbero fatto perder tempo, occasioni, denaro, forza. Il Governo si decide a quest'atto: è un atto economico, un atto amministrativo, un atto politico. Le difficoltà sono grandissime: quattro società non sono quattro numeri eguali; conviene pensare ad una fusione con interessi proporzionati, a graduare gli utili, a stabilire un governo temporaneo che avvii all'unione completa. Noi sappiamo troppo bene le difficoltà d'una fusione.

Codesta è la misura proposta. I numeri voi li potete vedere dalla relazione, e io non ve li ho a ripetere dopo tante ripetizioni.

Codesta operazione certo è complicata e difficile. Sono due anni che vi ci si pensa su. Si sono tentate molte combinazioni. Infine le società, se pur è vero, si intendono fra loro sul modo di fondersi, e domandano sussidi al Governo, che loro li accorda, in che misura? Equa pare alla Commissione, e tale che basta per dar la vita alla nuova combinazione e a metterla in misura e di conquistarsi nuove condizioni di proprietà.

Ebbene, ecco come gli oppositori presentano questi fatti:

Si legano società prospere e vitali con società moribonde;

Si dà un esempio deplorabile dell'ingerenza governativa nell'industria libera;

Si toglie l'individualità, la responsabilità alle società industriali e si avvezzano ad appoggiarsi sul Governo ;

Si fa un'amalgama che presto si scioglierà con maggior rovina ;

Si danno troppo larghi sussidi, e nondimeno, notate bene, si dà così poco che presto le società saranno di nuovo costrette a limosinare.

Vi si dice a complemento di questo modo di intender la quistione :

Lasciate morire le società, se volete che imparino a vivere ; lasciate fallire una delle più diffuse e note società, che è venuta a specular in Italia, se volete che cresca il credito del Governo, che si sappia che siete gelosi amministratori del danaro pubblico ; negate i sussidi, e lasciate che le società private trovino i danari da sé, vivano da sé, s'industriano, se la cavino.

Quanto alle cifre che condiscono questi ragionamenti e li avvalorano, ve ne fo grazia. È tanto facile cadere in errore nella foga d'una dimostrazione !

Ora che direte voi ? Ci spiace dover dire che anche l'onorevole Depretis cade nella contraddizione di asserire che il Governo accorda *troppo* per favorire la fusione, e *troppo poco* per farla salda. Troppo, come ? In relazione ai carichi attuali del Governo. Ma se questi carichi ci sono dimostrati insufficienti ; se lo scopo del Governo è di compiere le strade ferrate ; se le compagnie non hanno i mezzi per comprarle nè colle forze proprie costitutive, nè colle attuali loro rendite stradali, che cosa fare ? E come dite che il Governo accorda troppo, se poi dite che non accorda abbastanza ? Forse quest'antinomia si spiegherà con un progetto che dia abbastanza per provvedere ai bisogni della costruzione e del compimento delle strade ferrate senza far la fusione.

Allora noi aspetteremo questo progetto per risolverci. Noi non abbiamo avuto fin qui sott'occhio e in esame che il progetto del Ministero, elaborato da una Commissione competentissima. Lo scopo era necessario : non interrompere la costruzione delle ferrovie ; affrettarne l'esecuzione e il completamento ; salvare il credito, non diremo pubblico, ma certo il credito del mercato italiano.

Questo scopo supremo, urgente, indispensabile, il Ministero col suo progetto lo raggiunge. Difficoltà, obiezioni, dubbi non mancano ; ma a noi non soccorse altro spediente ; e questo che ci era proposto, che da lungo tempo è preordinato, che scaturisce dalla situazione delle cose, ci parve accettabile. Se alcun altro partito ci si propone, noi l'esamineremo ; ma certo il peggio dei partiti è screditare, criticare e impedire che si faccia.

E non mi par un partito ragionevole quello proposto dal Bonghi, di abbandonare le società a sé stesse, e accade quello che può accadere. Che cosa sono queste società poi ? Come nate ? Come create ? Di che colpevoli ? Perché, mi piace dirlo qui, le accuse che si mossero contro queste società mi paiono esagerate, ingiuste ; e non è vero per nulla che si dia loro con ispensierata

larghezza. Anzi dall'altro lato, e spesso dagli stessi oratori, si dice e si dimostra, che si dà troppo poco ; questa è la vera accusa. Solo convien badare che questo poco, che si concede, basta a salvare la vita alle società ; e la vita vuol dire l'avvenire, e l'avvenire vuol dire la possibilità non lontana, spero, di un reddito delle strade che migliori la condizione dell'erario e quella delle società soccorse.

Ma, parmi sentir dire : siamo, dopo tante cifre d'altri, ricaduti nelle frasi. Signori ! Io vi devo una dichiarazione. Foste annegati nelle cifre ; fu ora una pioggia-sina passante, ora un torrente, sempre una noia. E noia la dico, perchè la credo fatica senza frutto. Sentite. È una materia trattata da due anni, passata al vaglio di più centinaia d'intelligenze. Ministri, uffizi, Commissioni, revisioni. Infine le cifre si stabiliscono, si pubblicano ; sono qui nella relazione per filo e per segno. Sono state discusse da tanti giorni. Io e i miei colleghi della Commissione non abbiamo trovato una cifra da correggere, da disdire ; meno l'allegato IV che riguarda la situazione finanziaria della centrale toscana, su cui l'onorevole Boddi vi ha dato nel suo discorso la rettificazione. Notate che la situazione della Centrale era esposta esattamente nella relazione e nel quadro riassuntivo (allegato VIII), ove si pose il calcolo delle risultanze generali della fusione sia per lo Stato, sia per le società singole, sia per la società generale.

Meno questo errore accidentale, in un documento accessorio e che non ha nessuna conseguenza, meno quest'errore che fu rilevato dalla lettura della stessa relazione, e sul quale per verità gli stessi oppositori ebbero la generosità di non insistere, e di cui si valse solo per rinfrancarsi nel suo sistematico pirronismo l'onorevole Bonghi, io credo che nessun altro valutabile errore materiale sia stato rilevato nei calcoli della Commissione. E non è suo merito. Essa non ha fatto che riscontrare e adottare i calcoli del Ministero e principalmente quelli della Commissione amministrativa del 1864, diligentissima, competentissima, e i cui calcoli furono riveduti dalle società interessate e dagli uffizi ministeriali prima di venire al contratto del giugno 1864. Ora pareva a me che il miglior sistema fosse quello di discutere questi calcoli, mostrarne l'erroneità, confutarli. Invece che avvenne ? La più parte degli oppositori pigliò con gran sospetto le cifre, e dopo averle messe in dubbio, le scompigliò, raccolzò un'altra forma di calcolo, costruì nuovi quadri, nuove combinazioni e poi gettò questi lavori improvvisati davanti alla Camera. Si è finito a fare dei concetti e degli epigrammi con delle cifre. Si posero in dubbio le informazioni che la Commissione amministrativa e la Commissione parlamentare avevano avuto dal Governo. Si domandò loro conto degli elementi primi d'ogni cifra ; infine, si ebbe l'aria di voler cominciare un'inchiesta storica. La Commissione dichiara ch'essa cercò di persuadersi della realtà e della verità delle cifre, dei fatti e dei calcoli su cui il Governo aveva fondate le sue proposizioni ; ma dichiara altresì ch'essa non andò oltre la constatazione

TORNATA DEL 5 APRILE

dei fatti presenti e dei rapporti economici. Essa, ripeto, mantiene tutte le cifre e le risultanze dei calcoli che ebbe l'onore di presentare nella sua relazione, e che ieri l'altro furono di nuovo ricordate dall'onorevole Boddi; ma non si crede obbligata a discutere tutte le cifre, tutti i sistemi di computazione presentati dagli onorevoli oppositori. Ciò la condurrebbe all'infinito; dimostrare l'origine di un errore costa talora assai più che stabilire la verità. E poi con qual frutto?

Adesso mi occorrerebbe entrare in qualche esempio per dar un'idea della difficoltà di procedere con esattezza nell'esame di calcoli complicatissimi. Io non intendo, come ho già detto, di annoiare la Camera (né forse lo desidererebbero neppure gli oppositori del progetto) con una critica minuta delle critiche minutissime che sono state fatte al lavoro della Commissione, specialmente rispetto ai calcoli: perchè allora cadremmo veramente nella discussione della discussione, e in una rettificazione di rettificazioni che andrebbe all'infinito. Mi è dunque necessario limitarmi ad accennare alcuni errori, quasi per un saggio; confesso che è una maniera di polemica che non mi va a versi; ma la lunghezza del discorso e la necessità del tempo mi vi spinge. Ho detto che è una maniera di polemica che non mi piace perchè c'è poca generosità a prendere qualche errore, foss'anche de' più grossi, e gettarlo in faccia al contraddittore, senza tener conto forse delle molte cose buone che può aver dette. Ma necessità di tempo mi vi spinge. Poi non può negarsi che quando un elemento è sbagliato, tutto il calcolo è sbagliato, e almeno si ha diritto di negar fede ai risultamenti e alle conseguenze che si sono volute stabilire sul calcolo erroneo, o in cui vi siano elementi erronei.

Cominciamo dall'onorevole Bonghi, che fu il capo fila. Io ricorderò prima un errore, in cui egli è caduto e che fu già rilevato, se non m'inganno, dall'onorevole Venturelli.

L'onorevole Bonghi stabilendo a suo modo i conti del carico che per ottenere e dotare la fusione delle quattro società dell'Italia mediana avrebbe dovuto sostenere il Governo, e della rendita su cui avrebbe potuto far conto la nuova società fusa per dare un frutto alle sue azioni, si lasciò indurre dal desiderio di rendere più ponderosa la sua dimostrazione, o da una di quelle sviste sì facili in calcoli tanto complicati, a tener conto due volte della somma di lire 1,680,000 che è il frutto delle azioni speciali della società delle livornesi.

Ora quest'errore ne ha generati ed occasionati altri molti. La Commissione dopo aver essa tenuto conto del servizio speciale delle azioni livornesi, aveva stabilito che pel servizio delle azioni generali della società fusa sopravanzavano lire 4,325,250. L'onorevole Bonghi avendo sottratto da questa somma la cifra di cui già si era tenuto conto pel servizio delle azioni livornesi, ha ridotto l'avanzo complessivo a vantaggio della fusione, dalle lire 4,325,250 a 2,645,000 lire.

Mi rincresce di non aver qui il discorso dell'onore-

vole Bonghi, ch'egli mi ha favorito accompagnandolo di un grazioso epigramma, poichè potrei seguire le minori conseguenze di questo grosso errore e dimostrare altri errorucci che ne nacquero; poichè non è soltanto la verità che è feconda, ma pur troppo è fecondo anche l'errore.

Avendo l'onorevole Bonghi ridotto a 2,645,000 lire la somma che era a disposizione della società fusa, venne di necessità a diminuire la rendita delle azioni che la nuova società emette, e di cui egli esagerò un pochino anche il numero, sempre per il desiderio di scemarne il frutto che da venti lire, ne rimase ridotto, dai suoi calcoli, ad undici lire.

Ma poi seguendo il puntiglio della sua dimostrazione, e volendo divertire la Camera col mostrare l'antitesi della combinazione della fusione, per cui le livornesi ingrassano a scapito della società generale, e volendo far vedere che le livornesi si erano assicurate un interesse elevatissimo, trovò addirittura che le azioni delle livornesi evrebbero ottenuto un aumento d'interesse dal 5 al 6 85 per 100.

Io ho pensato ad orientarmi, davanti a codesta affermazione, nè poteva spiegarmi come fossero venute fuori queste lire 6 85 per cento che l'onorevole Bonghi suppone assegnate a tutte le azioni delle livornesi, le quali sono, se non m'inganno, in numero di 80,000, rispondenti a un valore complessivo di lire 33,600,000. Egli deve aver calcolato l'aumento dell'interesse in corrispondenza alle azioni 13,400 che sono come un premio dato alle livornesi nella creazione della fusione.

Ora queste azioni 13,440 se avessero, com'egli immaginò, lire 11 d'interesse per ciascuna, e dessero una somma annua di lire 147,840, non potrebbero certo far crescere l'interesse delle antiche azioni livornesi dal 5 fino al 6 85, od anche fino al 6 80 per cento; perchè, se ben ricordo, egli restò perplesso tra le 6 80 e le 6 85.

Invece, a conti giusti, prese, s'intende sempre, le basi erronee preparate dall'onorevole Bonghi, si troverebbe un 5 43 per cento. Io non voglio ora tediare la Camera: ma adottando le cifre dell'onorevole Bonghi, ripeto, invece del 6 85, o del 6 80, si avrebbe il 5 43; sebbene poi questa cifra sia spropositata anch'essa, come spropositata è quell'altra di 6 85. La verità è che queste azioni hanno il 5 80.

Io non voglio annoiare su questo punto più oltre la Camera, nè inquietare l'onorevole Bonghi con una dimostrazione aritmetica che privatamente sono presto a fargli ogni qualvolta ne mostri desiderio.

Questa piccola e minuta serie d'errori io ho voluto notarla, anche per dir qualche cosa di nuovo, dacchè gli errori grossi sono già stati notati da altri oratori che mi precedettero.

E nondimeno, cosa che mi ha fatto non poca meraviglia, sebbene si fosse trovato lì per lì un errore nei calcoli dell'onorevole Bonghi di molti milioni, come quello della valutazione doppia delle azioni vecchie delle livornesi, si continuò e si continua tuttavia a ci-

tare i calcoli dell'onorevole Bonghi da tutti gli oppositori come le rettificazioni non fossero state fatte; convien dirlo: furono fatte subito o il giorno dopo.

Questo mi costringe anche a ripetere un'altra osservazione che fu fatta ai calcoli dell'onorevole Bonghi, che è quella d'aver calcolato due volte il carico che viene al Governo dalla combinazione a cui ha dato luogo la linea Bologna-Ancona. Forse vi era per lui una qualche ragione di far valere doppiamente la perdita, che il Governo, a suo credere, fa nell'acquistare la linea Bologna-Ancona dalle romane, e nell'alloggarla poi col gruppo delle meridionali: ma certo codesta ingegnosa duplicazione può ingannare nel giudizio pratico sui contratti che si hanno ad esaminare; perchè se noi consideriamo la fusione di per sé (e ogni giudizio su queste cose è singolare), e se vediamo che l'onorevole Bonghi, a proposito della fusione valuta i carichi del Governo alla somma di lire 7,190,000, e se notiamo che v'ha una differenza grandissima tra questa cifra e quella stabilita dal Governo e dalla Commissione, non può non sentirsi nascere nell'animo uno sgomento grandissimo ed il dubbio che tutta l'operazione sia falsata ed erronea.

Ma da che proviene questa differenza? Proviene da un fatto semplicissimo. L'onorevole Bonghi ha calcolato nella fusione la linea Ancona-Bologna che, come ognuno sa, è esclusa dalla fusione, perchè nell'atto stesso della fusione essa viene ceduta al Governo dalle romane. E quel che è peggio, ha calcolato la linea Ancona-Bologna come già attribuita e coi carichi, e coi vantaggi della combinazione successiva che attribuisce questa linea alle strade ferrate meridionali. Quindi l'ha calcolata sulla ragione d'una sovvenzione chilometrica di 22,500 lire (portata, dicasi di passata, solo nei primi quattro anni nella convenzione colle meridionali), e così ha fatto una somma che ora non rammento, ma che, senza anche aver le cifre precise, si capisce quanto debba essere maggiore del vero.

BONGHI. Domando la parola per un fatto personale.

CORRENTI, relatore. Egli ha calcolato tutto il carico che risultava al Governo su questa linea, e l'ha calcolato come una conseguenza della fusione; egli non avrà forse avuto questa intenzione, l'avrà fatto in forma dimostrativa, ma è certo che coloro i quali considerano i carichi che la fusione porta al Governo, e che vedono questa somma così grossa, hanno ragione di spaventarsene, tanto più che questa stessa somma ricompare poi quando si ha a giudicare dei carichi che il Governo si assume nella combinazione delle meridionali: per cui, senza che l'onorevole Bonghi ne abbia avuto la intenzione, giacchè non voglio supporre che abbia fatto un errore così grosso; l'impressione che lascia il suo discorso, è che i carichi del Governo con tutte queste combinazioni sono aumentati strabocchevolmente, mattemamente, e fuor d'ogni credibile. L'onorevole Bonghi ha provato troppo, ed è riuscito troppo bene a dare colore al suo assunto erroneo.

Ora, una parola all'onorevole Fiorenzi.

Io mi dolgo che, come membro della Commissione, giacchè l'onorevole Fiorenzi, quantunque non abbia creduto di venire a sedere con noi su questi banchi, ha sempre seguito con molta assiduità tutte le discussioni della Commissione, e l'ha aiutata coi suoi lumi, io mi dolgo perchè egli non abbia voluto rivelarci direttamente i nuovi dubbi che gli erano venuti in fantasia, rispetto alla costituzione della fusione, giacchè egli ha votato questa parte del progetto di legge come l'hanno votata tutti gli altri membri della Commissione. S'egli avesse portato nel seno della Commissione, come mi pareva conveniente, i suoi dubbi, e li avesse comunicati ai suoi colleghi, questi dubbi sarebbero stati certamente esaminati e ponderati, come meritano d'esserlo tutte le riflessioni che vengono da lui, e come furono esaminate e ponderate tutte le altre obiezioni, ch'egli ci ha fatto l'onore di comunicarci. Una discussione nel seno della Commissione e i chiarimenti che si sarebbero potuti dare, gli avrebbero forse evitato la fatica di venire a dire davanti alla Camera che nelle spese della società delle romane si troveranno, su 283 milioni che figurano nei conti, 83 milioni non rispondenti a spese utili.

Queste sono asserzioni che solo ad enunciarle turbano e la mente di chi deve giudicare, e gl'interessi di chi dev'essere giudicato. L'onorevole Fiorenzi poi, nel fare il conto, è caduto, mi perdoni, in molti errori, e gravi; forse ciò sarà avvenuto per mancanza di documenti che gli sarebbero stati certamente forniti dalla Commissione, e ch'egli si è dispensato di domandare.

Egli dunque pretese che la società delle romane avesse incontrate delle spese, che sebbene in parte riconosca giustificate, tutte insieme però nella somma di 83 milioni dichiara non utili.

Egli dice: il capitale realizzato è di 283 milioni; i conti provano che i lavori ammontano a poco più di 200 milioni, dunque i rimanenti 83 milioni sono spesi per altro che per la costruzione ferroviaria e per lavori utili. Ammette, è vero, in deduzione la somma degli interessi pagati dalla società, somma che dall'onorevole Venturelli era stata indicata in 57 milioni: ma deduce da questa somma degli interessi, gli introiti per le guarentigie già godute dalla società sulle linee aperte, in 20 milioni; e così stabilisce che restano 46 milioni di spese non giustificate.

È un'accusa grave, una di quelle accuse che gettano il turbamento nell'animo, ed aiutano quel sistema di scetticismo di cui tanto si compiace l'onorevole Bonghi.

Ma qui vi è dapprima una doppia dimenticanza. Si dimenticò che l'onorevole Venturelli, il quale fu il primo a fornir quelle cifre, aveva già dai 57 milioni detratto i 27 milioni che l'onorevole Fiorenzi mette ancora in conto; doppia allocazione, che fu con mirabile prontezza rilevata, subito dopo il discorso dell'onorevole Fiorenzi, dall'onorevole Massari.

Ma qui non si arresta l'errore dell'onorevole Fiorenzi: egli non ha pensato, distintissimo tecnico come è, alla spesa del materiale fisso e mobile della strada An-

cona-Roma, non ha pensato a detrarre questa somma dai 46 milioni; e se vi avesse pensato, se fosse venuto ai riscontri, se avesse interrogato, avrebbe potuto rilevare, che per questo titolo vi è la piccola somma di 14 milioni, somma pienamente giustificata, e che non è certo da porsi tra le spese inutili.

Da quei 46 milioni di spese, non solo inutili, ma non giustificabili, che l'onorevole Fiorenzi aveva asserito trovare nei conti delle romane, egli, membro della Commissione, bisogna, dico, detrarre, oltre ai 20 milioni di cui rilevò l'erronea ricomputazione l'onorevole Massari, oltre ai 14 milioni, di cui ho parlato testè, e che rappresentano la spesa per mantenerla fissa e mobile, anche altre somme di molta rilevanza.

L'onorevole Fiorenzi stimò nel suo calcolo a 2 milioni e mezzo la linea da Roma a Frascati che egli indica della lunghezza di 11 chilometri; ma la linea Roma-Frascati è lunga invece 20 chilometri, e v'è di più altri 15 chilometri di un'altra strada della quale egli non tenne conto, la strada cioè Ciampino-Albano che la società delle romane ha dovuto comprare dalla Pio-Latina.

Per questo articolo in complesso l'onorevole Fiorenzi trascurò (e al bisogno gli si potrà dimostrare) altri 7 milioni e mezzo.

Dunque vede, l'onorevole Fiorenzi: prima 20 milioni, che gli furono rinfacciati subito, poi 14 milioni, poi 7 milioni e mezzo.

Ma non basta: c'è ancora un altro piccolo errore di 2 milioni e mezzo che deriva dall'aver l'onorevole Fiorenzi considerato come un solo contratto, una partita che riguardava due distinti contratti. Gli è a questo proposito ch'ei disse: questo contratto è stato concluso a 15 milioni e pagato in 19.

È naturale che questa asserzione facesse, specialmente in bocca sua, qualche senso.

Come? un contratto si conchiude in 15 milioni, e poi si paga a 19?

Ora per far la somma di 19 milioni conviene sapere che entrava anche un altro contratto. Il primo contratto accennato dall'onorevole Fiorenzi riguardava l'armamento della via, ed il secondo, se non m'inganno, riguardava l'inghiainamento della via stessa e lo stabilimento dei regoli. L'onorevole Fiorenzi cumulò le somme di pagamento, e non badò al doppio titolo della fornitura. E così nacque un altro errore di due milioni e mezzo.

Dove sono ora i 46 milioni che l'onorevole Fiorenzi denunziava come sciupati in ispeze non utili, o ingiustificabili?

Io feci queste osservazioni solo per dimostrare come sia facile il prendere abbaglio anche a persone le quali hanno studiato moltissimo la materia.

L'onorevole Fiorenzi infatti se ne è certamente occupato, come se ne sono occupati tutti i membri della Commissione, e forse più, e ciò era naturale dacchè, come si vede, voleva far parte da se stesso. Ebbene, che cosa gli è avvenuto per non aver voluto studiare

cellettivamente, per non aver avuto sotto gli occhi il complesso di tutti i documenti, per non essersi rassegnato a domandare, a dubitare dei suoi dubbi (virtù così necessaria in questo caso!), per essersi messo a questo studio coll'idea fissa di trovar errori, e spropositi?

Gli avvenne di commettere egli stesso un errore di quasi 50 milioni, un errore enorme.

Gli è ciò che mi sconforta dal continuare in questa materia, perchè temo anch'io di fare la fine dell'onorevole Fiorenzi.

Io sono stato un po' prosaico in questi conti, non ho mai voluto staccarmi dagli atti ufficiali; quando mi veniva un dubbio sono sempre andato a verificare. Così pure fece la Commissione.

Non ci siamo mai lusingati di trovare di codesti spropositi enormi in un lavoro fatto con tanta cura e da tante intelligenze che ci hanno preceduto in questa noiosa vagliatura di cifre.

Non abbiamo mai creduto di poter trovare un 50 milioni d'errore, che fosse sfuggito e al Ministero e alla Commissione, il cui relatore fu l'onorevole Sella.

C'è qualche cosa che ci avvertiva dell'assurdità di questa pretesa di trovare divarii così enormi. Ci può essere della differenza nel criterio economico, ma nei conti aritmetici, nella contabilità, non lo abbiamo creduto possibile.

Ora vorrei rivolgermi all'onorevole Valerio, ed aver la forza almeno di finire questa parte del mio discorso, terminando l'argomento della fusione. Ma confesso che mi riuscirà difficile rispondere a lui, perchè non ho ancora potuto aver sott'occhio il suo discorso.

La sua critica generale, mi pare, fu dello stesso genere di quella dell'onorevole Bonghi. Le tre società toscane, disse egli, lasciatele andare, vivano pure. Qui non c'è nessuna rovina da temere. Quanto alla società romana poi (e qui differiva molto dall'onorevole Bonghi) se il Governo vuole veramente soccorrerla, e se essa crede di avervi diritto, non ha che a presentare i conti chiari, e definitivi (se andiamo del passo con cui andammo in questa discussione, io temo che conti chiari non ne troveremo più) e allora, se si ha a fare qualche cosa si faccia; ma lo si faccia francamente e a favore di quella società. Il mettere tutte e quattro le società insieme è un ucciderle. Lasciamo dunque andar le vive per la loro strada, e per la malata, se c'è da provvedere, provvederemo.

La fusione dunque, secondo lui, è nata inferma, la fusione nell'interno suo organismo non è che un'appiccatura momentanea, una specie di lega, di coalizione per fare un mal tiro. Pare a lui che queste società si siano avvicinate solo per ottenere qualche cosa dal Governo, e forse coll'intento, quando l'abbiano ottenuto, di sciogliersi ancora.

Io non mi fermo che su quest'ultima supposizione. Non intendo di seguire in tutte le sue parti la lunga critica fatta dall'onorevole Valerio, anche perchè sono nell'impossibilità di farlo. Io non oserei affrontare delle

cifre e delle questioni di fatto sopra le note molto informi che io ho potuto prendere. E poi la eloquenza dell'onorevole Valerio mi trascinava tanto che la mano s'arrestava, le mie note rimanevano a mezzo ed io seguiva il suo discorso, senza pensare che doveva rispondermi. Era veramente un giuoco di forza che mi distraeva dal noioso e grave ufficio commessomi, talchè ora mi trovo non poco impacciato.

Perciò io mi limiterò a fare qualche osservazione alle principali e più gravi obiezioni ch'egli mosse al progetto della fusione.

La nuova società fusa, diss'egli, non è abbastanza solida; la fusione è nata morta o è tutt'al più un'operazione momentanea, un artificio per istrappare qualche concessione al Governo. Mi pare che in questo sistema sia entrato un po' anche l'onorevole Depretis.

Io dubito che si l'uno che l'altro degli onorevoli preopinanti abbiano fatti conti troppo severi rispetto allo avvenire di questa fusione; essi hanno detto: noi abbiamo qui il limite massimo di questa combinazione; ecco quello che dà il Governo: su questo, e non su altro può contare la nuova società.

Io credo che si possa sperare qualche cosa di meglio: io per il primo confesso, e forse eccedo qui il mandato di relatore, ed esprimo la mia opinione individuale, io credo che il Governo dia poco, e che i carichi della nuova società siano troppo più gravi di quello che, a ragione puramente aritmetica, portino le rendite sicure della società. Ma ricordiamoci che noi qui non fabbrichiamo una macchina morta, ma una cosa vivente. E la vita provvede alla vita. E colla vita v'è sempre la speranza.

Io dico che le condizioni, in cui si trova il centro d'Italia, dove è distesa questa rete stradale che costituisce la dote della nuova società, dico che la questione economica e politica della condizione di quel centro, mi danno una grandissima speranza che i prodotti passeranno e di molto il limite della sovvenzione governativa, e che questa società si avvierà verso un'epoca di floridezza.

Io mi domando perchè non si debba ciò sperare, perchè non si debba anzi aspettare ragionevolmente. Le linee sono già geograficamente, nel centro d'Italia. A ciò si aggiunge, che ora questo centro naturale diventa il centro politico. Si pensi, quanto al transito, soprattutto di viaggiatori, a quella linea che potrebbe chiamarsi la cintura del Mediterraneo, a quella linea magnifica, che attira e scalda solo a pensarci, l'immaginazione, a quella linea che movendo da Napoli, viene attraverso la Campagna Felice, a Roma, poi a Livorno, alle riviere Liguri, a Genova, e riesce in Francia senza passare i monti.

Io credo che in questo momento la rete Etrusco-Romana sia una delle più promettenti d'Europa; e noi non terremo conto di questo? Non crederemo al nostro avvenire? Porremo in dubbio la vitalità del cuore della nazione?

Pare però bene che ne tengano conto le società.

E qui mi piace ricordare, come l'onorevole Bonghi abbia detto tanto argutamente, che le società sono più furbe del Governo, che fanno i loro affari molto bene.

Ma io credo che se fanno i loro affari molto bene, hanno tenuto precisamente conto di queste circostanze, che io espongo, hanno creduto che le loro speranze abbiano un buon fondamento, hanno avuto fede nell'avvenire economico d'Italia.

Ora se la nuova società nasce vitale, come io credo e spero, allora le principali obiezioni se ne vanno, perchè io non posso supporre che si possa continuare a sostenere che il Governo fa poco, e che nello stesso tempo fa troppo. L'obiezione vera per me era questa: voi fate sacrifici, ma create una cosa effimera. Sono sempre troppi i sacrifici che si fanno per ottenere nulla. Questa è l'obiezione che l'onorevole Valerio si è fatta quando fu relatore, nel 1861, della convenzione colla società delle romane. Ma egli allora con molto senno e con coraggiosa lealtà disse: io non sono preoccupato soltanto degli interessi del Governo, ma lo sono anche degli interessi della società. Io ho detto a me stesso: non voglio che questa combinazione sia una vana mostra, un rumoreggiare di cifre e di promesse fatto per attirare sulla società delle romane l'attenzione del mondo finanziario, e per riscaldare la fiducia dei capitali; non voglio rovine economiche, ma non voglio che il Governo aiuti le maschere.

Io ho seguito volentieri l'esempio onorevolissimo del nostro collega, che mi precedette nello studiare la situazione economica della società delle romane; e mi sono detto a mia volta: o facciamo una combinazione solida, o non mettiamo mano a colorire un sipario economico.

Io dico la verità, che se avessi creduto che fosse assolutamente impossibile, o solo che fosse poco probabile, che questa società nuova potesse trovare dei sani elementi di vita, avrei francamente detto alla Camera, e credo che i miei colleghi della Commissione sarebbero stati tutti del mio avviso: « no, non si deve fare: questa è una combinazione che non ci condurrà che a nuovi imbarazzi. » Ma le considerazioni, che io ho avuto l'onore di esporvi, mi autorizzano a credere che l'avvenire della nuova società è tutt'altro che un avvenire incerto.

Per me è impossibile supporre che una rete di strade, la quale congiungerà le due capitali d'Italia, e la più grande e la più popolosa delle città italiane, che percorrerà le regioni più famose, più poetiche, più belle che siano al mondo, che stenderà le sue braccia da Napoli a Nizza, e da Livorno ad Ancona, e sulla quale dovranno scontrarsi gli italiani del Settentrione e quelli del Mezzodi, non debba fra qualche anno superare in movimento la rete delle antiche provincie subalpine, che fin qui erano come in fondo a un vicolo chiuso. E basterebbe questo pareggiamento per sollevare in gran parte il Governo dal peso della guarentigia, e per assicurare una splendida fortuna alla nuova società.

TORNATA DEL 5 APRILE

Se il signor presidente mi permette prendo riposo.

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Prima che l'adunanza si sciolga devo dire alcune cose circa l'ordine e il sistema ulteriore delle nostre sedute.

La Camera ieri ha accolto la proposta che domani mattina si convocasse alle ore 8, e credo che vi sia bisogno di continuare nei giorni successivi così; per modo, che si cominci la seduta alle ore 8, si protragga sino al mezzodì, poi dopo un'ora di riposo si ripigli sino alle sei.

Quanto poi al sistema io crederei di far così:

Che nel principio della seduta, si trattasse alcuna delle leggi di minor importanza, e poi nella rimanente parte del mattino stesso si continuasse la legge del riordinamento delle ferrovie; le ore pomeridiane poi fossero esclusivamente destinate a questa.

Così, per esempio, domani mattina si comincierebbe per la legge dichiarata d'urgenza *Ampliamento del territorio comunale di Firenze*. Questa potrebbe essere terminata alle 9 o alle 9 e mezzo, e così si potrebbe dopo ripigliare il corso della discussione presente.

Se noi non facciamo così, non so come potremo andare al termine dei nostri lavori. Dobbiamo guadagnare il tempo, imperocchè ben sa la Camera come gli ordini del giorno, e gli emendamenti crescano a dismisura.

Se non vi sono osservazioni in contrario, è adunque inteso così. Le sedute cominceranno alle otto del mattino. Fatte le operazioni preliminari, si entrerà nella discussione, e in primo luogo si discuteranno leggi di minor importanza, ma nel mattino stesso si ripiglierà il corso della discussione che è attualmente in corso; e la si continuerà altresì nella seduta pomeridiana.

Voci. Sì! sì!

DEPRETIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS. Io non ho difficoltà di acconsentire che si facciano le due sedute. Io spero che tutti i deputati vi interverranno, adempiranno al loro dovere, e faranno quest'ultimo sforzo della loro vita parlamentare.

Ma io pregherei la Camera e l'onorevole presidente a considerare, se, dato il caso in cui nella seduta della mattina la discussione di una delle leggi minori fosse esaurita in breve tempo, se sarebbe possibile seguitare una discussione come questa, tutta positiva, intricata, difficile, in cui bisogna che un oratore risponda all'altro entrando nell'esame il più minuto degli articoli, io

chiedo se sarebbe possibile continuare seriamente una discussione di questa natura dalla mattina sino alla sera.

Quanto a me confesso che non ho tanta forza.

Dopo queste osservazioni la Camera faccia quello che nel suo senno crederà.

PRESIDENTE. Potremo fare così: invece di discuterne una sola potremo discuterne anche due o tre.

DEPRETIS. Ma si esaurisca la seduta della mattina.

PRESIDENTE. Questo è quello appunto che non vorrei fare. Se noi impieghiamo solo le ore pomeridiane per la legge pel riordinamento delle ferrovie, io credo che non la termineremo.

Dobbiamo utilizzare per essa il maggior tempo possibile. Quindi importa che dato passo all'aprirsi della seduta del mattino ad alcuna delle leggi minori, si ponga mano assai tosto ad essa.

DEPRETIS. Io insisto nuovamente nella mia osservazione.

Io credo che sei o sette ore di discussione sulla stessa materia, sopra un argomento di tal natura, siano eccessive.

Prego il presidente, vecchio nelle cose parlamentari, di rifletterci un momento, e vedrà che la mia osservazione è fondata e credo verrà confermata dal fatto.

PRESIDENTE. Io confido immensamente nelle forze intellettuali dei deputati, nella loro costanza, nel loro patriottismo (*Si! si!*); credo che tutti sono preoccupati dalle gravi circostanze in cui versiamo. Non dubito quindi che domattina essi si troveranno solleciti e numerosi.

Se l'onorevole Depretis crede d'insistere, è mio dovere di mettere a partito la sua proposta.

DEPRETIS. Insisto.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Depretis propone che la discussione sull'ordinamento ferroviario sia solamente fatta nelle ore pomeridiane.

Interrogo la Camera se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la metto a partito.

(Non è approvata.)

Rimane dunque inteso che anche nelle ore mattinali potrà discutersi, e si discuterà la legge sulle ferrovie.

Io non dubito che i signori deputati si troveranno in numero, la Camera avendo deliberato di fare così.

La seduta è levata alle ore 6.