

TORNATA DEL 28 MARZO 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Comunicazione del Ministero riguardo al deputato Luigi Greco, richiamato all'impiego.* = *Seguito della discussione generale del progetto di legge per il riordinamento, e l'ampliamento delle reti ferroviarie del regno* — *Discorso del deputato Capone in merito del progetto, e sue proposte di modificazioni* — *Discorso del deputato Nisco (della Commissione) in difesa del progetto* — *Continua domani.*

La seduta è aperta al mezzo tocco.

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

10662. La Giunta municipale di Alessandria, persuasa dei gravi pregiudizi che a quel comune deriverrebbero qualora il sistema di ammettere le tasse per contingente nella legge sulla ricchezza mobile venisse definitivamente adottato, rassegna alla Camera alcune considerazioni per poter dimostrare tali pregiudizi, invitandola a respingerlo, e ad approvare invece il sistema della quotità.

10663. Il presidente del Circolo degli operai di Catania trasmette la deliberazione presa nell'adunanza del gennaio scorso, colla quale si chiede la totale soppressione delle corporazioni religiose, destinando le rendite alle rispettive provincie, non che l'abolizione della pena di morte.

10664. Arau Filomena, vedova del capitano di vascello cavaliere Vincenzo Lettieri, reclama per non esserle stata concessa la facoltà di cumulare l'ammontare di due pensioni accordate ad essa dal Governo borbonico.

10665. Le Giunte municipali di Pescopagano, di Sant'Andrea e di Conza confidano che la Camera vorrà mantenere l'anzianamente autorizzata linea ferroviaria di Conza; subordinatamente domandano che i paesi interessati riuniti in Consorzio siano ammessi a costruire ed esercitare per loro conto il tronco suddetto.

10666. Gli amministratori procuratori dei monasteri esistenti in Messina fanno istanza per essere provvisti di annuo assegno equivalente al soldo che attualmente percepiscono qualora abbia luogo la soppressione delle corporazioni religiose.

10667. Il presidente del Consiglio dell'Università israelitica di Firenze domanda che sia sospesa l'approvazione della proposta di estendere ad essa la legge del 4 luglio 1857 e che prese in esame le condizioni speciali di quell'Università, vengano adottate alcune

disposizioni transitorie per porre in grado il Consiglio di amministrazione di far fronte ai bisogni dei suoi indigenti.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il deputato Bonghi ha la parola per una dichiarazione.

BONGHI. Mi è stato riferito che l'onorevole Massari avesse detto ieri che egli era molto meravigliato che mi contraddicessi da me medesimo oggi: ed avendo detto che nel 1861 il varco da Avezzano a Popoli fosse il più difficile di tutti, ora dicessi invece che fosse il più facile.

Ho luogo di meravigliarmi invece io, che l'onorevole Massari aggiungesse di dover ripetere ciò a memoria, perchè non era stato in grado di trovare la mia relazione d'allora. L'onorevole Massari poteva prendersi il piccolissimo incomodo di salire in biblioteca, ove avrebbe trovato, riscontrando gli atti del Parlamento, il contrario di quanto egli riferiva: in quella relazione diceva quel medesimo che ieri l'altro, che gli studi fatti da un ingegnere di quella compagnia concessionaria avevano provato che quel varco che *a priori* si presumeva impossibile, si trovava dietro una prima ispezione, già di molto più facile che non fossero i varchi studiati e proposti del Sangro e del Biferno, il primo dei quali era stato accettato dal De Riscis, il secondo da La Hante, e trovato più adatto, più facile e più breve dalla suaccennata Commissione napoletana.

Questi studi, ai quali io mi riferiva in questo passo della mia relazione, erano stati fatti dall'Amilhaud, ingegnere della società Talabot, e confermati dal nostro collega ingegnere Ranco e consegnati in una relazione che si ritrova al Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Il deputato Greco ha la parola.

GRECO ANTONIO. Da parte del nostro onorevole collega Ricciardi, prego la Camera a decretare d'urgenza la petizione numero 10,664 della vedova Lettieri, la quale si lagna di non essere stata abbastanza considerata nella liquidazione di certa sua pensione.

TORNATA DEL 28 MARZO

PRESIDENTE. S'intende bene che questa domanda essa la fa propria. La petizione, se non vi sono opposizioni sarà dichiarata d'urgenza.

DE BENEDETTI. Il municipio di Spezia, a nome anche di altri municipi, prega la Camera perchè sia da lei approvata la strada ferrata da Parma al golfo della Spezia per Pontremoli.

Faccio istanza perchè questa petizione, che depongo sul banco della Presidenza, sia trasmessa alla Commissione che si è occupata della legge che si trova oggi in discussione.

PRESIDENTE. Sarà trasmessa alla Commissione a cui accenna l'onorevole De Benedetti.

Dal Ministero dell'interno si scrive in data d'oggi 28 corrente;

« Il Ministero di grazia e giustizia e dei culti con nota n. 17,440 del 22 marzo corrente notifica che con regio decreto del 19 febbraio scorso, registrato dalla Corte dei conti nel 22 marzo, il cavaliere avvocato Luigi Greco Cassia, consigliere della Corte d'appello in aspettativa, venne richiamato in attività di servizio e destinato alla Corte d'appello in Palermo, a far tempo dal 1° marzo 1865.

« E il sottoscritto compie al dover suo di porgerne tosto annunzio a codesto onorevole ufficio colla presente per necessaria sua norma. »

Così rimane vacante il collegio elettorale di Siracusa.

È un'ora, e la Camera non è ancora in numero. Questa condizione di cose è a deplorarsi. Sono perciò costretto a far procedere all'appello nominale, ed a far quindi stampare il nome degli assenti sulla *Gazzetta Ufficiale*, ove dopo di esso non siasi ancora in numero. Intanto io rinnovo agli onorevoli deputati le più calde preghiere perchè vogliano recarsi tutti sollecitamente alla Camera, perchè vogliano considerare all'angustia del tempo, in cui versiamo, alla quantità ed all'importanza dei lavori che ci stanno innanzi.

Il deputato Lualdi, per affari urgenti di famiglia, chiede un congedo di otto giorni.

È accordato.

(*Si procede all'appello nominale, che è interrotto.*)

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

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

Il deputato Capone ha la parola.

CAPONE. Signori! Nel prendere la parola in una discussione nella quale trovansi commisti tanti interessi, egli è sempre utile conoscere la posizione di ciascun deputato, non perchè potesse menomamente dubitarsi dell'indipendenza di alcuno, ma soltanto per togliere ogni ragione di equivoci e di dubbi.

Se anche personalmente non avessi ragione di ciò fare, a giustificazione di quanto sto per dichiarare non ho che a rammentare l'esempio datomi da molti colleghi precisamente in occasione della discussione.

Mi pregio dunque di far conoscere che, sia come deputato, sia come cittadino nato nelle provincie meridionali, non ho alcun interesse particolare, nè di collegio elettorale, nè di terra natale, che mi possa rendere benevolo ad una linea piuttosto che ad un'altra di quelle moltissime, le quali vediamo qui proposte e propugnate in diverso senso e da diverse parti. Nato nel fondo di una valle, la quale non potrà mai aspirare a veder passarsi dappresso una strada ferrata, ognuno può comprendere che quanto dirò in quest'assemblea non può avere nessun fine d'interesse di campanile o d'interesse particolare.

Fatta questa prima dichiarazione, circoscriverò brevemente quale è il tema sul quale intendo chiamare specialmente l'attenzione della Camera.

Io non mi occuperò della questione finanziaria, nè approfondirò la questione tecnica; lascio l'una e l'altra a persone più competenti di me nelle due materie. Non discuterò neanche la bontà dei raggruppamenti sociali studiati dal Ministero, quantunque fossi pur inclinato ad accettarli, parendomi per mille versi utili. Indubitatamente essi diminuiscono le spese generali, indubitatamente collegano gran massa di forze, permettendo di utilizzarle tutte, fin le più piccole. Oltre a ciò abilitano il paese a vaste ed a grandiose imprese, perchè ricche di possenti capitali, possono compiere grandi e vasti concetti.

Mi riservo d'altra parte completa libertà di voto circa la vendita delle ferrovie dello Stato. Aspetto su questo capo specialmente i lumi che mi verranno dalla pubblica discussione, la quale finora non pare aver molto approfondito questa parte della legge, che ora si discute. Quindi tratterò soltanto una parte speciale della vasta tela che ci è stata presentata dal Ministero.

Discuterò principalmente il vasto tema dal suo lato politico ed amministrativo. Parlerò franco come sempre; dirò la verità nuda quale alla mia coscienza appare, ed apporterò libero giudizio sui fatti che esaminerò; però mi corre debito di aggiungere che intendo render sempre omaggio alla lealtà degli individui i quali per avventura potessero sentirsi tocchi da quanto dirò. Io non sospetto, nè attacco le intenzioni di alcuno; espongo, lo ripeto, i fatti e li giudico secondo che alla mia coscienza si presentano.

Ciò premesso entro in materia.

L'onorevole Bonghi trattò lungamente il capo della legge che concerne le ferrovie romane. Nulla dirò io circa la critica finanziaria da lui tanto acutamente disputata, chè ho dichiarato già della questione finanziaria non volermi occupare.

Credo non pertanto che l'onorevole amico mio Bonghi, per quanto almeno mi fu dato seguirlo nel suo discorso, non curò una parte importantissima del tema

da lui trattato. Dimenticò, a parer mio, il rapporto politico della questione sulla quale egli si perspicacemente discorreva.

Ciò concernendo per lo appunto l'oggetto il quale ho impresso ad esaminare, mi credo in debito di esporvi alla mia volta qualche considerazione.

Credo anch'io vero il disquilibrio che l'onorevole Bonghi ha notato tra il numero delle azioni e la quantità delle obbligazioni garantite sulle medesime ed emesse dalla società, ma a mio modo di vedere è questa faccenda tutta interna della società e concernente soltanto i soci ne' rapporti particolari fra loro. La garanzia mostra limitarsi alla serie di obbligazioni col nostro assenso alienate, ed in ogni modo queste obbligazioni non ci portano ad estendere l'impegno nostro oltre i limiti della garanzia del prodotto chilometrico, che è la sola cosa che noi abbiamo assicurato e garantito alla società per le ferrovie romane.

Ebbene, non abbiamo noi per tale garanzia un largo corrispettivo nel valore reale delle strade già in pieno e regolare esercizio, e le quali a quella società appartengono? A me, deputato della nazione (ed in questo perfettamente solidale col Governo), quando è fatto certo che il valore da noi garantito esiste, non occorre cercare più oltre, anzi non mi torna conto di cercare in questa via, voglio invece vedere a fondo qualche cosa che più mi preme, voglio conoscere, cioè, come la società delle ferrovie romane ha tenuto i suoi impegni. Questo mi preme di sapere, e son lieto di trovare non solo che li ha adempiuti puntualmente, ma che ha nel compierli sovente anche anticipati i termini che le erano stati prefissi.

Avvi ancora un altro punto sul quale non solo mi allontano dall'onorevole Bonghi, ma debbo pure contraddirlo. Deputato italiano ed unitario come ogni altro, il quale siede in questa Camera, non posso dimenticare che per la società delle ferrovie romane appunto fu a noi dato nel 1861 di andare da Bologna ad Ancona: che per la medesima società delle ferrovie romane ci fu fatto possibile di rendere continue le linee delle strade ferrate dello Stato. Ora resta ancora il congiungere Ancona con Roma e Napoli, Livorno a Civitavecchia ed a Napoli, e tale congiunzione non è altrimenti possibile se non per opera esclusiva di questa società. Non posso obbliare che ambedue le mentovate linee tendono a sempre più congiungere ed a ravvicinare Napoli all'Adriatico, e ciò assai prima che coloro i quali avevano il debito diretto, ostinatamente non hanno voluto fare per ben tre anni, nè parmi che abbiano intenzione di farlo presto. Indi a ragione mi meraviglia come l'onorevole Bonghi, con tutto il suo acume, abbia potuto passare leggermente su questo punto del capo gravissimo da lui trattato.

Un tal punto è oggi tanto più di maggior importanza quanto che, come diceva or ora, la società delle ferrovie meridionali ci ha fatto già perdere tre anni interi, e niente ci permette di credere che non abbiamo ancora a perderne altri molti; qual danno politico, economico

e finanziario tutto ciò ha cagionato all'Italia? Non istarò qui a dire, ma può un rappresentante della nazione in faccia a mali sì gravi, sì peric'olosi, contribuire ad accrescerli col proprio voto? Può volersi mai rinunciare di vedere nella prossima estate congiunta Ancona a Roma ed a Napoli, ed a vedere soltanto fra 18 mesi legato Livorno a Civitavecchia ed a Napoli? Potrei io non approvare questa parte del disegno di legge quale mi viene presentato dal Ministero, mentre vi trovo che la società delle ferrovie romane, quella che mai mancò ai suoi impegni, mi promette, e d'altronde so certamente che compirà un sì gran fatto?

Parlando in assemblea italiana è inutile il dimostrare i vantaggi di quella doppia congiunzione, ed è inutile dire quanto perciò importa secondare coloro i quali per esperienza sappiamo come usano mandare ad effetto gl'impegni che prendono. Occorrerebbe mai per avventura dimostrare di quale immensa importanza sia il togliere fra Napoli e la Capitale del regno gl'impaacci finora frapposti dal mare?

Per me al pensiero che una volta insediati in Firenze si potrà, grazie alla Società delle ferrovie Romane, correre in 12 o 14 ore al più, dalla nuova capitale provvisoria a Napoli, e quindi di quanto debba vantaggiarsene l'azione governativa, le condizioni economiche del regno, lo scambio dei rapporti fra queste e le provincie meridionali: a tal pensiero parmi nulla esservi che possa mai tornare grave per da vero allo Stato e che tutto debba accettarsi. Credo che basti questo solo fatto, che ha un'immensa importanza politica, a porre la società delle ferrovie Romane in condizione da compiere il gran fatto che ci promette.

L'onorevole Bonghi al contrario, se ad alcuna conclusione sul proposito accennò, parmi che preferisse la caduta della società per le ferrovie Romane.

Ebbene, sia pure così, ma in nome d'Iddio domando io a chiunque divida tale sentenza: per quale altro mezzo otterrà l'Italia la doppia congiunzione della quale or ora ho parlato? In qual modo e da chi potrà mai sperarsi di riavere dal papa-re la concessione di strade ferrate dirette esclusivamente (debbesi pur confessarlo) al vantaggio politico ed economico del regno italiano? Questa questione sembrami di tanto momento, mi pare d'interesse sì generale ché, lo confesso, sono disposto dal canto mio a cedere a qualunque cosa e ad incontrare qualunque maggior dispendio perchè il grande scopo sia certamente raggiunto.

Ed oltre a ciò, signori, supposto, per ipotesi, che potessimo lasciar cadere un sodalizio di tanta importanza e dal quale abbiamo diritto di attenderci vantaggi sì molteplici, che cosa vi sostituiremo noi? Poche e magre associazioni nostrali, le quali prima di tutto in Roma non penetrerebbero mai, e quando pure volessero tentare di far passare ai loro titoli le Alpi, non potrebbero farlo altrimenti che ricorrendo ed a caro prezzo forse a quegli stessi nomi e a quegli stessi istituti di credito straniero che noi oggi verremmo a disgustare ed a pregiudicare nei loro interessi, ove per

TORNATA DEL 28 MARZO

avventura ad essi non si desse quella mano soccorrevole che il nostro bene medesimo ci impone di dare alla società delle ferrovie romane.

L'onorevole Bonghi andava più innanzi, egli diceva: ma non vi accorgete che infine tutte queste associazioni non vivono che del credito nostro appunto, cioè del credito dello Stato? Togliete di mezzo tali inutili e costosi intermediari, e potrete meglio vantaggiarvi economicamente ed amministrativamente. Avrei a ciò assai cose da rispondere, mi limiterò invece soltanto a domandargli se egli crede per da vero possibile in questo momento, nelle attuali condizioni delle finanze nostre, nello stato odierno dei nostri fondi pubblici, di ricorrere ancora a domandare ai capitalisti europei almeno un miliardo, quanto cioè appena basterebbe per mandare innanzi la rete delle ferrovie dello Stato. Opino che l'onorevole ministro delle finanze pel primo direbbe essere questo un avviso assolutamente sconsigliato, una sentenza del tutto inaccettabile. La cosa è sì evidente e palmare che bastami averla notata ed entro senza più dilatare nel tema speciale che mi sono proposto.

Signori, è la terza volta che il Parlamento nostro occupasi delle ferrovie autonomisticamente appellate *meridionali*. Malgrado ciò, dubito assai che la Camera sia riuscita a farsi un'idea precisa dell'assai grossa ed intricata questione, che è quella delle comunicazioni in genere e delle ferrovie in ispecie nel mezzogiorno continentale d'Italia, sia rispetto alle provincie che lo compongono, sia rispetto a tutto il regno. Debbo davvero dubitarne, giacché realmente le parole dell'onorevole Massari non hanno potuto che annebbiarla, sembrandomi averne obliati gli elementi principali, e non avendo curato di ristudiarla abbastanza prima d'imprendere e discuterne. Nè meglio parmi averla presentata a voi l'onorevole Soldi, deputato di Lacedonia, il quale, montatone il campanile, non discostossi un centimetro dall'angusto orizzonte del suo collegio elettorale.

L'onorevole Massari, nel farsi a toccare della controversia che ci occupa, volle rammentarci con quali applausi fu accolta la parola benevola dell'onorevole generale La Marmora allorché fece presentire che i voti di Napoli per la ferrovia da Benevento a Foggia sarebbero finalmente esauditi.

Da ciò piacque all'onorevole Massari di argomentare che la città di Napoli si tenesse premurosa ed interessata unicamente di questa via, che niente la spingesse a desiderare la linea di Conza, anzi che ne propugnasse l'abbandono.

Tutto questo posso garantirgli essere un grave errore; l'opinione vera della città di Napoli su tal punto non è stata ancora in questa Camera chiarita.

Per fermo, siccome nessuno finora ha voluto darsi la pena di esaminare a fondo la questione, nessuno ha saputo intendere ancora quanto stretto ed uno sia l'interesse per ambo le linee cioè, di Conza e di Benevento. E poichè sotto lo imperio di condizioni diverse quell'illustre municipio fece voti prima per l'una, e più tardi

per l'altra, così sia ai fautori dell'una, sia ai fautori dell'altra, è piaciuto or d'invocar questo, or quello dei due voti, siccome meglio loro tornava di far preporre l'una alle altre, e le altre all'una delle ferrovie. Dirovvi io in breve, o signori, senza temere contraddizione, qual è l'opinione di Napoli in questa materia, senonchè nel ciò fare intendo mostrarvi non tanto qual è l'interesse municipale di Napoli, ma quale ed ove consiste un grande interesse generale dello Stato, fin qui abbastanza guastato da passioni di sicuro tutt'altro che nobili.

Chi vuol tutta comprendere quanta sia l'importanza della città di Napoli, non deve dimenticare come quella città è effettivamente la mente pensante e dirigente di tutto il mezzogiorno continentale d'Italia.

Napoli, oltre a ciò, è per tutte le sedici provincie, le quali fino a qualche anno fa la onoravano come regina, l'unico emporio provveditore di esse, come ne è il gran mercato consumatore dei loro prodotti, ed in gran parte anche smaltitore di questi per li porti del Mediterraneo. Gli stabilimenti manifatturieri trovansi o in Napoli, o nelle terre e circondari subarbari.

Diffatti incontransi, non oltre Sora ed Atina, da una parte, e non vanno oltre Scafati..., nè più in là di Salerno dall'altra.

In questa breve cerchia incontrate, o signori, quelle cartiere ormai celebri provveditrici fino dell'Inghilterra, le armerie, stabilimenti metallurgici, meccanici, le filande e fabbriche di cotonerie, concerie, ed ogni più svariata specie di opifici industriali.

Il suo porto ha provveduto e provvede, e, checchè altri ne voglia dire, provvederà, e per gran tempo ancora, a quasi tutto quel territorio, altra volta costituente l'antico regno di Napoli.

Le ragioni di tanta persistenza sono facili ad intendere.

Del resto, fra non molto ne discorreremo, dovendo io tornare su questo punto.

Posta la posizione di Napoli, quale l'ho abbozzata verso le antiche provincie che le erano congiunte, ognuno comprende come sia perenne il flusso e riflusso di idee e di affari, di lettere e di merci fra quella metropoli e le sue antiche compagne. Lasciando da parte per ora tutto quello che concerne i rapporti commerciali colla Calabria, ed anche in massima parte cogli Abruzzi, voglio limitarmi, per essere sempre più preciso ed esatto, nella discussione, a considerare la posizione di Napoli rispetto alle Puglie, per vedere se è in alcuna guisa giusto il concetto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha cercato d'incarnare nel progetto modificato che non ha guari ci presentò pel riordinamento delle ferrovie.

I rapporti commerciali di Napoli colle Puglie, signori, sono, parlando in generale, di due specie. Gli uni di preferenza anonari, gli altri più propri del commercio di baratto e di transito. Questa duplice natura di affari, considerati nelle specie predominanti in essi, vanno precipuamente riferiti a due centri diversi, Mer-

cato degli uni è in maggior parte la Capitanata, soprattutto Foggia e le città minori che le fanno corona: Cerignola, Lucera, San Severo, Manfredonia, ecc. Il mercato degli altri trovasi di preferenza nelle città marittime della Terra di Bari e della Terra d'Otranto. Come dei primi può dirsi centro Foggia, dei secondi debbono ritenersi Bari e Taranto.

Da ciò si comprende come la convenienza reciproca di Napoli e delle tre Puglie debba essere sempre stata ed essere ancora di comunicare attivamente per le vie più brevi e più facili insieme. Quindi la ragionevolezza dei desideri di Napoli e delle provincie di voler essere mantenute aperte le migliori vie possibili.

Giova intanto qui notare l'importanza di Bari rispetto alle altre città del Napoletano esser cosa nota oggi sicuramente. Chè essa in vero era la sola privilegiata di una sede del Banco di Napoli e di Istituti di credito, laddove dalla metropoli in fuori, nessun'altra città provinciale n'ebbe mai dai Borboni.

La fondazione di quella sede del Banco e degli Istituti annessivi risale già ad epoca remota abbastanza, ed è documento irrefutabile della molteplicità degli affari che passarono sempre fra Napoli e le Puglie, affari i quali per la molteplicità e la svariata importanza loro fecero che, malgrado la concorrenza della via marittima, Napoli e le Puglie reciprocamente abbisognarono di tenersi aperte due strade terrestri, l'una per Foggia, l'altra più specialmente diretta a Bari ed alle città che le fanno corona.

Fino a tanto che è durato per le provincie napoletane l'ostacolo papale in Benevento, si era costretti a raggiungere Foggia passando per Avellino e per Ariano, e si fu costretti a piegare verso Bari, staccandosi dalla strada nazionale delle Puglie presso l'istesso Avellino, per indi percorrere diagonalmente il Principato Ulteriore fino al Ponte di Santa Venere e poscia pel Melfese, lungo la destra dell'Ofanto, volgere ai vari punti delle ricche ed ubertose provincie di Terra di Bari e di Terra d'Otranto.

Per queste due linee stradali si provvide pel passato al doppio commercio da me poco innanzi indicato. E quindi si può prevedere fin da ora che anche trattandosi di ferrovie, occorrerà necessariamente tener conto di quella duplice via e delle diverse regioni cui serviva, dovendo le strade ferrate medesime soddisfare sempre gl'interessi che le condizioni geografiche e le tradizioni crearono assai prima di esse.

Guai per gl'interessi economici del paese e di conseguenza per l'erario dello Stato, se un ordinamento delle linee ferroviarie non sia inteso conforme ai fatti commerciali attuali e conforme a quelli svolgimenti che la geografia e le consuetudini secolari rendono possibili.

Per illustrare il mio tema e fare insieme accorta la Camera di quanto potrà meglio convenire allo erario perchè meno gravose tornino le garanzie che pur debbonsi dare alle Società concessionarie delle nostre strade ferrate, sia bene qui ricordare le Commissioni ferroviarie che ci hanno preceduto sulle linee oggi in discorso.

Due importantissime ne diede Ferdinando II di Napoli, per le quali, quantunque egli facesse da burla (essendo notissimo che non ebbe mai intenzione alcuna di averne), gioverà sempre conoscere ciò che domandarono i capitalisti ed i costruttori esteri, i quali facevano da senno e seriamente si posero all'opera, abbastanza dispendiosa, di farne gli studi completi e perfetti.

Uno fu Melisurgo: costui, sussidiato da capitalisti inglesi, ottenne la concessione di portarsi per Avellino a Foggia, quindi distendere la sua linea lungo la marina della Terra di Bari e della Terra d'Otranto fino a Brindisi nello stesso modo che oggi lasciamo fare alla società delle ferrovie meridionali.

La seconda linea fu data in concessione al D'Agiout, il quale, forte di capitali specialmente francesi, anzi operando direttamente per conto (a quanto dicesi) d'intraprenditori francesi, domandò ed ottenne di andare per Conza, Venosa, Spinazzola a Taranto, e congiungere così per la via più diritta e più breve Napoli al maggior porto del Jonio.

Le concessioni ognuno vede come rimontano all'epoca del più feroce despotismo che abbia mai pesato su terra cristiana. Ma che perciò? Le necessità economiche e le necessità geografiche si impongono ai despoti non meno che ai Governi liberi, e presto o tardi si fanno inesorabilmente ubbidire.

Più tardi nel brevissimo periodo di fantasmagoria costituzionale di Francesco II, avevamo una concessione più seria, in quanto che fu domandata e data di buona fede da ambo le parti. Capitalisti stranieri, coi quali noi medesimi abbiamo trattato e coi quali stiamo in istrettissimi rapporti anche oggi, con alla testa il signor De La Hante, domandarono ed ottennero la concessione delle ferrovie napoletane.

Ebbene anche questa volta fu stipulato dal Governo un doppio passaggio dell'Appennino meridionale ed una doppia linea di congiunzione; senonchè siccome appariva ormai possibilissima la rimozione degli ostacoli papali da Benevento, fu detto doversi guidare il tracciato nelle Puglie da una parte per Benevento a Foggia ed al Tronto, dall'altra per Conza ed il Barese a Taranto ed a Brindisi.

Ecco per la terza volta che studiansi e concedonsi le ferrovie napoletane, ricalcando sempre le stesse linee, e terminando sempre colla congiunzione la più diretta e la più breve dei tre mari italiani e dei maggiori e più ricchi centri di popolazione insieme.

La ragione, o signori, di tutte queste concessioni simili e di linee a prima vista paralleliche, e le quali ripetonsi non una, ma ben quattro volte (giacchè la quarta l'abbiamo fatta noi medesimi) è facile ed aperta per chiunque conosce, come diceva poco fa, le condizioni intime del commercio napoletano, e queste ha studiate tenendo conto della geografia, della statistica e dei fatti economici svoltisi nel corso della vita del già regno delle Due Sicilie.

La linea Benevento-Foggia, signori, ha per la città di Napoli principalmente un interesse annuario. E

TORNATA DEL 28 MARZO

questa linea che rende possibile a Napoli il suo approvvigionamento a buon mercato, ed è questa la linea che facilita alla Capitanata soprattutto il più agevole e vantaggioso smercio de' suoi cereali, delle sue lane e dei suoi formaggi.

L'altra linea che accenna verso Taranto da una parte, a Bari ed a Brindisi dall'altra, può ben dirsi più propriamente commerciale, sia perchè serve al commercio generale di transito, sia perchè fornisce gran massa di generi al mercato di Napoli, dove si accorre da tutte le sedici provincie continentali del mezzogiorno e dallo straniero ancora, e son generi non esclusivamente propri del suo consumo, come in massima parte sono quelli forniti dalla Capitanata, mira a mantenere ed a svolgere sempre più il commercio di deposito in Napoli, e quello di smaltimento per l'interno, per i porti meridionali della Francia e della Spagna, nonchè pel Portogallo e per l'Inghilterra.

Tengasi dunque bene in mente la differenza degli scopi dei due mentovati passaggi dell'Appennino meridionale, e soprattutto non perdasi di vista quello per Conza. Fia ancor bene qui notare come a tutte le rammentate concessioni precedenti al regno d'Italia siasi posta per condizione indeclinabile di partire da Napoli e non dalle provincie per andare a Napoli.

La ragione n'era semplicissima. Non certo per orgoglio di città regina o per favorirla a discapito di quelle, ma perchè partendo da Napoli, muovendo da quell'immenso centro di popolazione, ogni chilometro di ferrovia riusciva utile rannodando man mano il commercio effettivo, esistente attualmente e non potenziale, e da nascere col tempo e come conseguenza dell'esperienza dei nuovi rapporti creati dalle strade ferrate medesime. Tale accorgimento quanto doveva tornare vantaggioso all'erario, ai costruttori ed agl'interessi reciproci delle provincie e di Napoli non occorre che lo dica alla Camera. In questo stato di cose lasciò la questione delle comunicazioni interne la caduta dinastia borbonica. Venuta la rivoluzione, siccome, torno a dirlo, le necessità geografiche ed economiche s'impongono alla libertà come al despotismo, alla stessa rivoluzione del pari che ai Governi assoluti, così è chiaro che non potevasi modificare sostanzialmente la condizione dei fatti. Noi potevamo questa completare e svolgere nei suoi effetti, ma non cangiarla, come alcuno ha stolatamente tentato di fare da capo a fondo senza nuocere a noi medesimi, come l'esperienza pur troppo ci ha già tristamente provato.

Per fermo che cosa abbiamo fatto noi? Tutte le concessioni che abbiamo sino ad ora date, compresa quella stessa dal dittatore Garibaldi donata ai signori Adami e Lemmi, non hanno mirato e non mirano, se non a distendere nel Napoletano le linee longitudinali, l'adriatica, cioè, a Brindisi e ad Otranto; la tirrena fino a Napoli, e la centrale militare da Firenze per Fuglino.

Quanto alle traverse appennine ed alle linee pugliesi, le quali ora ci occupano, noi ricalchiamo esattamente i

tracciati delle antiche strade comuni e delle concessioni borboniche. Tanto è, la geografia e la scienza economica non mutano col mutare degli ordinamenti governativi.

Al momento della creazione del regno d'Italia sorse, o signori, una vera innovazione nel processo formale, non nella sostanza delle cose. Innovazione spiegabile colle condizioni speciali nelle quali ci troviamo, e per le quali la ragione politica prende il disopra sulla ragione commerciale ed economica.

Quindi il regno d'Italia non si occupò di sapere come andare più utilmente a Napoli, ma come andarvi più presto e più celeremente. Per raggiungere quanto prima potevasi tale scopo politico, che ci premeva a tutti, non restammo neanche dal preferire una linea per antigeografica che era in sé e per anticommerciale che doveva tornare a chi da Torino voleva arrivare a Napoli. Qual meraviglia? Era un interesse politico che oramai dominava la posizione, non poteva per conseguenza primeggiare più l'interesse dello svolgimento economico del paese.

Signori, rammentiamo tutti quel memorando giorno che fu il 3 aprile 1861, allorchè con grande stupore, principalmente di noi napoletani, che eravamo i più interessati nella questione, sentimmo annunciarci che in diciotto mesi Napoli si sarebbe trovata congiunta con una strada ferrata (salvo brevissima interruzione) alla valle del Po ed a Torino.

Nulla importava al ministro che questa assicurazione dava al Parlamento che si trattasse di squarciare per ben sei volte i fianchi dei monti che tra Ortona e Vasto protendonsi sul mare. Nulla faceva che in diciotto mesi dovevasi gettare al suolo rotaie per circa 600 chilometri. Tutto era nullo in faccia all'ardore giovanile col quale ministri e deputati anelavano di volare nella locomotiva per apportare il saluto di questa generosa figliuola delle Alpi alla incantevole figliuola delle Sirene.

Quasi tutto questo fosse poco, o signori (e mi appello alla testimonianza di coloro che mi furono compagni in quella Commissione deputata a riferire sul progetto di legge del quale discorso) bastò un semplice telegramma dell'ingegnere francese Amilhou all'onorevole Peruzzi, perchè esso, noi e voi tutti ancora credessimo sul serio di poter veramente correre dalla foce della Pescara su per Popoli e Solmona alla vetta degli Appennini!

Bastò quel cenno telegrafico, perchè si credesse sul serio di potere in poco volgere di tempo aprire niente meno che 43 gallerie di una lunghezza complessiva di circa 16 chilometri, elevarsi colla locomotiva a 1066 metri sul livello del mare: costeggiare colla maggiore facilità del mondo il Fucino presso Celano, per indi discendere a Sora, Avezzano ed a Ceprano.

Qual meraviglia, o signori? Noi tutti eravamo ancora compresi dei recenti miracoli della unificazione italiana, tutto ci pareva facile, e noi perciò credemmo anche l'incredibile. Incredibile non tanto per le di-

stanze e per le difficoltà topografiche, quanto incredibile per i mezzi magrissimi coi quali il Parlamento ed il Ministero proponevansi compiere sì portentosi miracoli.

Poco fa ho letto con stupore (mi pareva di sognare, più che di rileggere cosa che pur tante volte mi era passata per mano e della quale pur io medesimo fui parte non ultima, qual commissario deputato a riferire su quella legge che una tanta e così strepitosa concessione portava), ho riletto con stupore che opera cotanto colossale ed inaudita quale quella di riunire con ferrovia continua, in soli diciotto mesi, Napoli a Torino, era concessa colla semplice garanzia del sei per cento sul capitale impiegato, e con una quota annuale di ammortizzazione calcolata sui 99 anni della durata della concessione!

Se tali concessioni siansi potute mai dir serie, se si può dire che noi credemmo a cose possibili, a chiunque lo dimandi io ora, la risposta non è dubbia.

Al giorno d'oggi io non credo che alcuno vi sia il quale possa avere difficoltà di dire con me: fummo poeti!

È vero, fummo poeti: senonchè poetarono con noi e ingegneri e capitalisti stranieri fra i più gravi e riputati d'Europa, un Amilhou, un Talabot e compagni.

Del resto il mercato europeo venne tosto a farci rientrare in senno, imperocchè non accolse le proposte del Talabot, e la concessione cadde.

Ma non per questo noi ci arrestammo. Cotesta fiata però facemmo da senno il nostro dovere (e fu la sola parte seria in quella occasione): quando concedemmo cioè 30 milioni al Governo perchè i lavori potessero incominciarsi.

Signori! Noi fummo poeti in quel rincontro, ma, è d'uopo rammentarlo, lo fummo non tanto per le difficoltà materiali che volevamo superare, quanto per la pochezza dei mezzi che adoperavamo per vincerle.

Signori, amo il vero ed amo dirlo sempre, anche quando nel dirlo mi costi la confessione di un pentimento per un fatto mio.

Signori, militai anche io fra coloro che osteggiarono in questa Camera l'onorevole Depretis allorchè fu al potere; ora però, dopo rilette tutte intere le discussioni fra noi fattesi intorno alle strade ferrate meridionali, sono obbligato a rivolgermi verso di lui e dirgli:

« Onorevole Depretis, ella sola vide la questione dal suo lato serio; ella e l'amministrazione della quale faceva parte compresero tutta l'importanza delle cose, e seppero apprezzare quali mezzi occorrevano per raggiungere scopi tanto difficili e superare difficoltà tanto grandi, quanto quelle che facean ostacolo (e pur troppo lo fanno ancora) al congiungimento definitivo di Napoli alla valle del Po ed a Torino. »

Signori, questo sguardo retrospettivo non è inutile, giacchè è mia intenzione discutere appunto il modo tenuto dalla società per le ferrovie meridionali nel compiere gl'impegni tanto solennemente da essa contratti in faccia al paese ed a noi medesimi. Quindi mi preme

precisar bene le circostanze nelle quali quel contratto si strinse, nonchè il significato ed il valore vero delle condizioni e delle cautele che lo accompagnarono. Mi importa insomma determinare esattamente quale fu il concetto del Governo allorchè si presentò il progetto di concessione al signor De Rothschild, e quali furono le intenzioni della Camera, allorchè vi sostitui la persona dell'onorevole Bastogi.

Quindi tratto la questione come se fosse attuale, perchè le conseguenze che io debbo trarne sono attuali e si riferiscono a fatti attuali.

Ciò notato, permettetemi che richiami alla vostra memoria un'altra parte capitalissima della questione. Eravamo nel 1862; il brigantaggio imperversava nelle provincie meridionali; i gridi di lamento e di dispiacenza del mezzogiorno ci assordavano tutti i dì. Basta rammentare i nostri atti parlamentari medesimi, per vedere quante interpellanze si siano qui introdotte intorno a quel punto, ed intendere quale e quanta sollecitudine, in quel tempo soprattutto, premeva i consiglieri della Corona, la Camera ed il paese tutto intero. In quel periodo non discorrevasi quasi di altro, vuoi nei crocchi privati, vuoi negli uffici governativi, che delle difficoltà e degli ostacoli d'ogni genere apportati dal mezzogiorno della penisola all'andamento della macchina governativa, al consolidamento dello Stato ed al suo progressivo svolgimento economico.

Quanto ad accrescere le oppressioni nostre verso tali condizioni di cose concorsero i non infondati sospetti di mene separatiste, le mal sopite tendenze regionarie ed il dualismo nell'esercito, non vi è chi nol rammenti.

Or fu in questo mentre appunto che venne al potere l'onorevole Rattazzi; egli comprese e valutò tutte le qui enumerate difficoltà. Il suo programma non poteva non portare scritto come quello dei suoi predecessori: « Tranquillità e libertà allo interno, garanzia all'Europa di progresso ordinato sotto la mano di Governo forte e liberale. » Tornerebbe inutile alla Camera ed a me qui esaminare come fu attuato e fra quali ostacoli la massima parte di questo programma. Ben però è strettamente legato al mio tema il rammentare le cure gravissime che allora più che mai imponeva al Governo del Re la piaga funestissima del brigantaggio.

Quello che non vollero comprendere mai nè gli antecessori dell'onorevole Rattazzi al potere, nè coloro i quali gli succedettero, lo comprese bene egli che cioè il brigantaggio doveva vincersi, più che colle armi, col denaro.

Signori, sì, col denaro; ed in che modo? Non certo corrompendo, non so qual ceto, come qualcuno piacevasi a dire, o mettendo taglie come pur troppo si ebbe la debolezza ed il torto di fare più tardi, no, signori, questi eran mezzi troppo piccini, ed a mio modo di vedere anche indegni di uno statista.

Fu allora, o signori, che l'onorevole Rattazzi approfittando dell'interesse sempre vivissimo, che albergò in voi per veder tolta quella funesta discontinuità nelle comunicazioni tra le provincie settentrionali e le meri-

TORNATA DEL 28 MARZO

dionali della penisola, volle egli tentare di affrontare la risoluzione dell'arduo problema dicendo: gettiamo nelle provincie continentali del mezzogiorno cento o centocinquanta milioni in pochi mesi, copriamole d'oro sorprendiamo la fantasia di quelle immaginose popolazioni dando loro la più alta idea della forza e della potenza del nuovo regno. Scuotiamone insieme l'attività economica e disputandone, se occorre, una per una quelle braccia vigorose agli arruolatori briganteschi, rivendichiamole ed educiamole alla patria mediante il lavoro, ed i grandi portati della civiltà nostra attaccandole per questa via ai grandi interessi nazionali.

Ecco perchè l'onorevole Rattazzi e l'onorevole Depretis mossi da questo gran concetto vi vennero con tanto calore a raccomandare la linea di Conza di preferenza ad ogni altra. Appunto perchè la linea di Conza attraversava la Capitanata ed il Melfese, vale a dire il campo delle scellerate gesta di Crocco, di Caruso, di Ninco Nanco e di simil gente, fu caldeggiata e prediletta dal Rattazzi e dal Depretis.

In vero immaginate migliaia e migliaia di operai e lavoratori d'ogni genere schierati in cordone lungo il semicerchio da Foggia per Conza ad Eboli e Salerno, largamente pagati, entusiasti dalla novità del fatto e della sorprendente operosità creata in luoghi per lo innanzi non curati e lasciati a libero campo, ad ogni più scellerato mal fare, e ditemi se il brigantaggio avrebbe potuto durarvela sì ostinatamente per anni in quelle contrade.

Che questo fosse per da vero il concetto dell'amministrazione presieduta dall'onorevole Rattazzi, rispetto alle provincie meridionali, ve lo dirà lo impegno caldissimo col quale incitava la società delle ferrovie romane a praticare sulla linea del Volturmo a Ceprano quello stesso che il Governo accingevasi a fare sulla linea di Conza.

Sì, o signori, la società delle ferrovie romane durante i lavori di costruzione ha fatto a gara cogli arruolatori briganteschi dei confini papali a chi più pagasse gli uomini di quelle compagnie ignoranti ed ingannati per sottrarli così al brigantaggio. E di questi fatti posso io parlarvi, non per notizie raccolte o per congetture; ma per testimonianza personale diretta. Sapete voi già come io mi trovi fin dalla prima installazione delle Corti di assisie, in quella del circolo di Terra di Lavoro; ivi molti processi ho veduti ne' quali ho avuto a toccare con mani con quanta industria la società delle ferrovie romane disputava le reclute ai briganti, grazie alle cure del nostro collega Briganti-Bellini che mi piace qui chiamare a testimone e nominare a causa di onore. Nonchè grazie alle cure incessanti di un altro onorevolissimo cittadino, il commendatore Giacomo De Martino, uomo che può emularsi ma vincere non mai nell'affetto per la nostra gran patria, fatta ormai una e potente; chiunque nell'epoca della quale discorro, percorse la linea da Cajaniello ad Isoletta ed a Ceprano, non ha potuto non

vedere tutti i giorni le vette dei monti circostanti coronate dai briganti, intesi a provocare e ad attirare a loro gli operai addetti già nel piano ai lavori della ferrovia.

Ora, tornando al mio tema, debbo notare che a risolvere, come io diceva, il problema della comunicazione col mezzogiorno mediante le strade ferrate da costruirsi in condizioni politiche così difficili, il Ministero presieduto dall'onorevole Rattazzi fece a sé quella domanda che la precedente Amministrazione vedemmo già che non avevasi fatta. Con quali mezzi, cioè, potersi raggiungere tanto scopo?

Eccovi, o signori, come spuntarono sull'orizzonte di questa Camera il nome di Rothschild e le 29,000 lire di garanzia di prodotto brutto chilometrico.

Se nel riandare questi fatti non dovessi nello stesso tempo ricordare il mio torto, potrei forse farne a meno, ma siccome allora divisi anch'io il torto cogli altri, così dirò francamente la cosa quale la vedo, quale si appalesa, alla mia coscienza, quale così è appalesata dopo riletta tutta intiera quella discussione.

Egli è vero che oggi io giudico dopo il fatto, ma, ripeto, giudico del cattivo fatto mio medesimo.

Sembra incredibile! L'onorevole Depretis si trovò a fronte allora d'una critica meramente aritmetica, d'una critica la quale obliava in quel momento completamente il lato politico della quistione, quel lato politico appunto che aveva già fatto dare alla maggioranza due voti approvativi di leggi concernenti precedenti concessioni delle stesse ferrovie.

La Commissione nel riferire su quella proposta dell'onorevole Depretis prese a dimostrare il costo effettivo del chilometro di strada ferrata, il costo della quantità di materiale mobile che poteva occorrere, il costo delle giornate degli operai che dovevano fare i movimenti di terra e simili! Ora l'onorevole Depretis ed i suoi colleghi ebbero bene a ripetere fino ad esaurirvi il fiato che non era quistione di qualche milione di più o di meno, che trattavasi invece di cosa assai più elevata, più grave, più importante, quale era il vincere una difficoltà politica gravissima, quale sarebbe costata ben altri più milioni (e per giunta commisti di lagrime e pentimenti amarissimi) che certamente non ne avrebbe assorbiti la concessione che raccomandavano. Vano tornò l'osservare che le 29,000 lire per chilometro erano un corrispettivo dell'enorme quantità di danaro e di lavoro che domandavasi di veder consolidato in opere malagevolissime, in condizioni di luoghi non meno malagevoli, ed in un periodo di tempo di una brevità inaudita. L'opposizione non per questo si rattenne.

Ora, come ha ben affermato l'onorevole relatore, le 29,000 lire per chilometro, considerate rispetto alle condizioni che le accompagnavano, e considerate rispetto alla natura delle multe gravosissime stipulate in caso d'indugio, non costituivano veramente che il prezzo di un'alea che si offriva al concessionario di correre.

Effettivamente, scendendo al fondo della convenzione in parola, vedesi chiaro che al Rothschild fu detto: ecco qui 600 chilometri di strada ferrata da costruire in sei mesi, tutto al più in dieci mesi; vi daremo 29,000 lire di garanzia di prodotto brutto per chilometro, però alla condizione *sine qua non* che al 1° gennaio 1863 ci meniate a Napoli ad ogni costo, senza poter mai eccipire ostacoli imprevisi, difficoltà di condizioni politiche, impedimenti di forza maggiore e simili. Vi conviene accettare il trattato? Esaminate voi medesimo le cose e stipuleremo.

Signori, fu questo un concetto leggiero, o fu invece un patto seriamente pensato e più seriamente ancora stipulato?

Intanto ricordiamo qui ciò che ripetutamente disse in questa Camera l'onorevole Depretis, e ripeterono e confermarono i suoi colleghi, che cioè prima di stringere il contratto con Rothschild, vollero che questi, mediante i suoi uomini d'affari, mediante i suoi ingegneri, verificasse lo stato dei lavori, esaminasse le condizioni dell'impresa e dicesse se era possibile adempiere alle condizioni colle quali intendevasi concederla.

Ora in seguito alla verifica ed all'esame attentamente fatto dagli agenti del concessionario, l'Amministrazione Rattazzi stipulò e venne a proporci il disegno di legge di concessione. Ciò che conferì sempre più a mostrare con quanto accorgimento e misurato proposito erasi stretto il contratto fu quella dichiarazione da parte dei concessionari, colla quale costoro rifiutarono nettamente la linea Pescara-Sulmona-Avezzano pel termine che loro si voleva assegnare.

L'esplorazione fattane li aveva convinti dell'impossibilità sua. Accettavano invece la linea di Conza, perchè, verificatala, avevano trovato che a vincerne gli ostacoli che presentava era sol quistione di larghezza di mezzi e di abbondanza di braccia, ed al barone De Rothschild sopravvanzavano sempre gli uni e le altre.

Ad essere giusto ed imparziale con tutti, debbo notare che l'idea di stimolare l'impegno del concessionario con premio non fu un'idea nuova; noi stessi, sulla proposta dell'onorevole Peruzzi, avevamo già votato una curiosa legge.

« Vi daremo, si disse al Talabot, tre milioni se compirete il contratto nel termine stabilito, perderete un milione per ogni mese di ritardo. »

Il Talabot sottoscrisse a questo patto, come aveva sottoscritto alla garanzia del 6 per cento d'interesse sul capitale speso ed a tutto il resto, che poi mantenne del pari, tutto ad un modo.

Ma, torno qui a dirlo, o signori, quando si paragona questo processo con quello seguito dall'Amministrazione posteriore, vi si trova tante differenze quanto ne passa fra l'uomo pratico che vuole assolutamente risolvere le difficoltà, e colui che vuol risolverle col desiderio e col sentimento.

Ma il fatto dell'amministrazione Rattazzi debbo qui ricordare per un altro motivo. Lo debbo, perchè mentre essa cerceva di non far perdere il predominio alla

importanza politica nella questione delle strade ferrate napoletane, nello stesso tempo non voleva pregiudicare, non pregiudicava e non pregiudicò nessuna altra di quelle questioni che le ferrovie napoletane hanno sollevate poi, e che sono quelle questioni appunto che ci troviamo ora fra le mani, e in faccia alle quali ora urtiamo.

Invero notate che, se l'onorevole Depretis disse « si, darò 29,000 lire per chilometro se voi mi menerete a Napoli pel 1° gennaio o pel 1° maggio, tutto al più, grazie all'aggiunzione di altri 50 chilometri di strada ferrata, » aggiunse però: « ad un patto: che questi termini siano di rigore, siano assoluti per modo da perdere voi, se il contratto non è eseguito, il 10 per cento sulla garanzia assicurata per ogni dato periodo di ritardo avverato. »

La gravità della multa fece immantinenti dire che incalzandone in dato caso l'applicazione nel rigoroso significato dello stipulato, sarebbesi assorbito dalla penalità fin tutto intiero il capitale che avrebbesi dovuto spendere alle costruzioni. Osservazione giusta in condizioni normali e fra contraenti che non fossero il barone Rothschild.

Ma chi vuol comprendere e valutare l'importanza di certe cose, deve prenderle nel loro proprio e speciale rapporto, applicandovi anche una critica tutta loro particolare.

Per fermo era d'uopo pensare che il concessionario era un Rothschild, cioè colui il quale, per non intaccare di un atomo la sua riputazione di danaroso onnipotente, la sua fama di re del danaro, avrebbe piuttosto incontrato qualunque sacrificio anzichè venir meno a suoi impegni con tanta solennità, con tanta straordinarietà di cautele presi.

Certo con tutto altro contraente questo discorso sarebbe stato un non senso, nè occorre che lo dimostra.

Dunque, quel che io diceva è vero; l'amministrazione Rattazzi neppur essa perdè mai di vista l'importanza politica (anzi le dette sempre maggior peso) nella questione delle ferrovie meridionali. Ciò malgrado non abbandonò, nè trascurò gl'interessi economici della impresa. Guardate il congegno che adoperò nello stabilire i vari termini della concessione, e vi accorgete che i primi furono stipulati pel compimento di quelle linee le quali dovevano convergere direttamente su Napoli, i secondi ed i terzi termini furono segnati per le altre linee a misura che gli estremi di queste trovavansi più lontani da Napoli, primo e precipuo obbiettivo della concessione.

La ragione di questo assennatissimo procedere era quella medesima che moveva i precedenti Governi a prescrivere nelle concessioni che dettero di queste stesse linee l'obbligo indeclinabile di partire sempre da Napoli nelle costruzioni. Ciò volendo e ciò accortamente imponendo l'onorevole Depretis, gli dava ben diritto di dire alla Camera: quando saremo congiunti con Napoli, la garanzia che promettiamo sarà di tanto diminuita di quanto è già l'importanza del commercio attuale, del

commercio ora esistente tra Napoli e le Puglie. Questo essendo considerevolissimo per sè, ed essendo fatto reale già in atto, non già eventuale e da crearsi ancora, son certo che la garanzia da noi promessa o per nulla, o ben per poco avremo a pagare.

Dal fin qui detto scorgesi di leggieri come la convenzione dal Ministero Rattazzi stipulatasi col Rothschild era stata così saviamente congegnata che soddisfaceva ad un tempo alle esigenze politiche del paese ed assicurava insieme il regolare e profittevole svolgimento del progresso economico. Non gravava effettivamente lo Stato, sicuro come erasi di usufruttuare dal primo giorno un gran commercio già esistente, il quale non poteva che crescere, diminuire mai.

Oltre a ciò quella garanzia di 29,000 lire di prodotto brutto per ogni chilometro, che fu detta nella prima relazione dell'onorevole Trezzi tanto esorbitante quando la si prende nel complesso dello stipulato, vedesi che in fatto costituiva un'alea pel Governo ma pericolosa mai, atteso il certo e grande commercio che avrebbe utilizzato la linea fin dal primo giorno del suo innesto a Napoli, e però avevaci abilitati a stipulare penalità tali, le quali non potevano non tornare di stimolo potente all'interesse materiale ed al decoro del superbo banchiere col quale avevamo contrattato.

Così indubitatamente aveva poste le cose il Ministero presieduto dall'onorevole Rattazzi e questi ed i suoi colleghi guardando a ciò che si è lasciato diventare nella esecuzione, hanno ben di che inorgogliersi. Basta solo riscontrare con quello stupendo concetto la realtà dei fatti che abbiamo fra mani, per vedere quale distanza è tra il contratto e la esecuzione sua.

Ho già dichiarato dal principio del mio discorso, credere io tutti in buona fede e che nessuno ha mancato per voler mancare, soltanto non posso non deplorare certi errori anche di buona fede quando tornano cotanto dannosi al mio paese e riescono cotanto pregiudizievole all'erario dello Stato.

Paragonando il contratto, o signori, coi termini da voi assegnati, coi fini che aveste nel concertarli fra loro, col modo col quale tutto il resto è stato eseguito, son costretto a domandare: a che questa furia di correre verso Brindisi senza aver prima adempite alle altre clausole della convenzione, e soprattutto senza aver prima soddisfatto ai termini il cui adempimento erasi stabilito espressamente di doversi compiere innanzi a quelli or preferiti?

Perchè affrettarvi ad arrivare ad un porto nel quale non è dato ancora ai vapori di entrare per difetto di fondo, ove non trovansi magazzini di deposito, ove mancano fino le banchine da sbarco?

Perchè correre tanto precipitosamente a Brindisi, dove fin l'aria è infesta agli uomini e dove, finchè non saranno bonificati i luoghi circostanti, non è dato, al non indigeno soprattutto, nè di albergare, nè di vivere?

Alla buon'ora, poichè così ostilmente vi siete presi colla povera Napoli, perchè non volgetevi almeno prima

verso Taranto, dove pur dovrete, per patto espresso, trovarvi il 1° del prossimo luglio?

Sarebbe per avventura malevolenza il dirvi che a Brindisi correste di preferenza, allettati dalla facilità straordinaria dell'opera e trattivi da quelle benedette 29 mila lire di prodotto brutto guarentitovi per ogni chilometro? Son io pur disposto ad ammettere ciò essere stato più l'effetto del caso anzichè della vostra deliberata intenzione. Sia pure non stato malvolere, ma il fatto è che oggi, con grave detrimento dell'erario, dovremo pagarvi quella gravosa garanzia senza che Napoli sia stata raggiunta, e per tutta prospettiva promettete ad essa ed a noi di arrivarvi a capo di tre o quattro altri anni ancora!

Nessuno dubita, o signori, che quando votammo la costruzione delle strade ferrate meridionali, mirammo ad un doppio scopo, uno politico ed un altro economico e commerciale. In quel momento subordinammo, è vero, il secondo al primo, ma non pregiudicammo in nessuna guisa l'altro. Lasciammo intatta la questione della linea Napoli per Benevento e Foggia.

A questo punto voglia l'onorevole Massari spiegarmi perchè allora Napoli non si dolse, perchè non protestò per essersi preferita la concessione della linea di Conza a quella per Benevento. Sì, più tardi, è vero, ha protestato e vivamente, però allorchè si è vista oltrepassata e tagliata fuori del commercio mondiale e del consorzio delle sue provincie sorelle, alle quali interessi, abitudini e tradizioni la legano indissolubilmente. Ha protestato, ma allorchè ha veduto che in suo danno lasciavasi fino impunemente disobbedire e violare la legge, con tolleranza, per parte del Governo, non mai vista la simile.

Credetemi, se avesse saputo la decretazione del Parlamento rispettata ed eseguita dai concessionari e dal Ministero; se si fosse vista veramente congiunta la prima all'Italia superiore conforme alla convenienza dello Stato e di sè medesima, no, non avrebbe protestato contro la linea di Conza (la quale sa bene essere di tutto suo interesse di veder compita). Nè sarebbesi affrettata a domandare quella per Benevento a Foggia. Compito il passaggio di Conza, il tempo e l'interesse generale le avrebbe presto data anche l'altra.

Ma quando si è trovata oltrepassata, quando ha scorto una indifferenza inconcepibile nel Ministero caduto, quando ha visto che neppure la legge e l'interesse generale valevano a farla sicura, come pretendere che non gridasse contro questa condotta così esorbitante?

A questo punto, sì, ha gridato, e ha ben detto: « Credete che io sia così ignara del mio essere che non sappia conoscere quale strada mi convenga di più? Volete che in questo stato di cose, quando mi tagliate fuori da ogni vita economica, quando mi sequestrate, almeno per quanto dipende da voi, dal commercio e dall'industria europea; quando mi tagliate affatto tutto intero il commercio orientale, vorreste per avventura che io non pretenda neppure ad aver quella via d'onde

posso trarre a buon patto il pane necessario alla immensa mia popolazione? Abbiemi almeno la linea per Benevento a Foggia! Salvatemi così almeno dalle difficoltà annonarie, diminuitemi così la carezza del trasporto del mio approvvigionamento. » Ecco quello che Napoli vi ha detto. Si è forse contraddetta?

Ma dove in queste lagnanze può trovare l'onorevole Massari che Napoli abbia mai disdetta la linea Conzana? Lo sfido ad indicarlo.

Oltre a ciò va rammentata un'altra circostanza; quante volte (mentre intanto della costruzione non facevasene nulla) non si è detto non volersi legare Napoli alle Puglie altrimenti che solo per la linea di Conza? Certo in questa ipotesi contraddicevasi gravemente all'interesse della città di Napoli, perchè ogni ettolitro di frumento sarebbesi aggravato del costo corrispondente al prezzo dei 40 o 50 chilometri di maggior distanza quanti appunto sonvene nella linea Conzana rispetto alla Beneventana. Quindi sotto il rapporto del tornaconto, sotto il rapporto del buon mercato e dell'interesse municipale, certo Napoli aveva ragione di dolersi in faccia all'ostinazione di chi pretendeva non darle altra congiunzione colle Puglie se non quella per la linea di Conza.

Se l'onorevole presidente me lo permette, mi riposerei un poco.

(La discussione è sospesa per cinque minuti).

Io ho detto che la concessione delle ferrovie meridionali quale fu proposta a noi dall'onorevole Rattazzi, e quale fu votata dalla Camera; non pregiudicava e lasciava perfettamente intatta la questione della comunicazione di Napoli per Benevento e Foggia.

Ora mi corre debito, perchè è la parte più fruttuosa della discussione che fo, di mostrarvi per sommi capi l'importanza speciale della linea per Conza nonchè la importanza propria della linea per Benevento, non tanto a fine di chiarire quanto giuste sono le istanze di Napoli allorchè domanda ambedue le linee, ma più per dimostrarvi come, accordandole pure, voi non solo non pregiudicate in nulla, ma vantaggiate invece l'interesse generale dello Stato.

Comincerò dalla Beneventana, e da quanto ne dirò voglia l'onorevole Nisco, che n'è il protettore ad ogni costo, vedere se anch'io so valutarne i pregi, certo non facili ad incontrarsi in linee ferroviarie anche di maggior rinomanza e speranza.

Innanzi tutto abbiamo già detto come la precipua importanza della strada ferrata per Benevento a Foggia è quella di concorrere, quasi da sola, all'approvvigionamento del più denso centro di popolazione quale è Napoli e le adiacenze sue, ove contasi un milione e più di anime su di un lembo brevissimo di terra. Oltre questo, basta avere l'occhio su di una buona carta per scorgervi che non vi è forse altra linea la quale possa aspirare a maggior numero di traverse ed anche non brevi che, da ambi i versanti di essa staccandosi, possono invallarsi in quei tanti seni dell'Appennino, ricchi di popolazioni agricole e industriali.

Tale certo è la valle manifatturiera di Piedimonte di Alife, l'altra che pel Sabato accenna agli opifici svariati di Atripalda e d'Avellino. Similmente lungo il Calore fino al ricco ed ubertoso altipiano che distendesi fra Cassano e Bagnoli degl'Irpin. Puossi per la valle del Misciano servire tutto il circondario d'Ariano, e per l'Ufita i piani di Grotta Minarda e di Castel Baronia.

Nè ciò è ancor tutto, che è tanta la vantaggiosa posizione della linea Beneventana che ad essa confluiscono anche le scorciatoie da Salerno per Avellino a Foggia od a Termoli. Da ultimo, è essa linea appunto quella che rannoderà a Napoli il ricco e popolosissimo suburbio di Marcianise, Aversa, Sant'Antimo, Fratta, Afragola, Casoria ed altre non poche popolazioni.

Ora, se tutto ciò, coi naturali svolgimenti economici che porta certamente seco una rete ferroviaria, non basta a mostrare come la linea Beneventana non ha nulla a temere dalla concorrenza della linea di Conza, avendo essa, del pari di quest'ultima, propri e particolari obbiettivi, bisognerà concludere che non vi sarà al mondo ferrovia alcuna che possa bastare a sè stessa.

Signori, se tanta è l'importanza della linea da Napoli per Benevento a Foggia, credetemi non minore certamente, ed affatto da questa distinta, è quella della linea conzana. Mira questa in effetti a legare Napoli all'Adriatico ed al Jonio nello stesso tempo; quindi sarà la linea nota per li trabalzi provenienti dall'oriente e diretti per Napoli alla Spagna ed ai porti meridionali della Francia. Mira di più essa linea a congiungere direttamente Napoli stessa alla marina di Bari, accennando ad un punto qualunque, Barletta e Brindisi; è di più chiamata a far possibile un'altra linea diretta da Napoli all'Jonio mediante una ferrovia, la quale certamente noi non dimandiamo, ma che i fatti e le necessità portate dall'imminente svolgimento economico di quelle contrade richiederanno fra non molto. L'ultima linea dovrà per Venosa, Spinazzola e passando forse fra Gravina e Altamura, andare per Matera a Bari. In questo modo rannoderà fra loro tutti i luoghi di produzione d'ambo i versanti, e servendo contemporaneamente da un lato la Basilicata, e dall'altro le terre di Puglia.

In fatti questa seconda linea incontrerebbe poco dopo lo sbocco della galleria Conzana, prima il Melfese, che è il più ampio e ferace territorio della Basilicata, ed imbatterebbesi pure in quella parte del Materano le cui condizioni topografiche lo fanno tanto alla terra di Bari somigliante.

Di più questa linea legherebbe per la via più breve tutto il circondario di Altamura, ed in massima parte quello di Taranto ancora a Napoli, la quale così troverebbesi alla distanza di soli 300 chilometri dal massimo porto e dalla rada più di maggior considerazione del Jonio.

Nè qui si arresta l'importanza della traversa conzana, dacchè per essa essendo possibile la seconda linea di ferrovia qui indicata, alla quale soltanto può esser dato di rilegare insieme i vari centri interni di produ-

zione, è facile comprendere che per le traverse le quali potrebbero agevolmente congiungerla in più punti alla gran linea lungo la costa marittima, potrebbe rendersi questa assai più proficua che ora non è; che priva, qual è di un intero versante per la prossimità del mare e combattuta dalla concorrenza marittima per tutti i punti delle coste adriatiche, non potrà certo acquistare utile confluenza se non aiutata da quella seconda ferrovia tutta interna.

Nè si fondi granchè sui porti per li quali la linea marittima passa, giacchè è evidente non poter questa acquistare la sua grande importanza alla quale ha diritto di aspirare nel commercio internazionale, fin quando l'apertura dell'istmo di Suez non sarà un fatto ben assodato e già diventato di uso generale nel commercio del mondo, e finchè non saranno aperti i passaggi alpini. La qual cosa essendo ancora pur troppo di molti anni lontana, si mette sempre più in chiaro il torto gravissimo della Società per le ferrovie meridionali circa il modo da essa tenuto nell'adempiere ai patti della concessione. A temperare gli effetti esiziali pel pubblico erario di questo fatto, solo il passaggio di Conza può efficacemente conferire, rendendo esso possibile tutto il progresso economico che possiamo attenderci nelle ricche e fertilissime provincie di Terra di Bari e di Terra d'Otranto.

Nè ciò è ancor tutto il bene che lo Stato può attendersi dalla linea conzana.

In verità, grazie alla scorciatoia che può essa offerire convergendo in un punto qualunque della marina barese, grazie a questa scorciatoia, o signori, la linea di Conza non teme, nè può temere la concorrenza della via marittima.

E la ragione ne è semplice. La distanza, poniamo, fra Bari e Napoli (voglio rinunziare a tener conto del non breve tratto da Barletta a Bari), seguendo la linea di navigazione, è intorno alle 600 miglia geografiche, cioè di circa 1200 chilometri di mare.

Ora chi conosce le difficoltà della navigazione dell'Adriatico, chi non ignora come esso frequentemente è sconvolto da tempeste, perchè, quasi di continuo, dominato dai venti di greco e di greco-levante, comprende perchè la navigazione per esso debba esserne pericolosa, lunga, e proporzionatamente assai costosa, massime in certe stagioni dell'anno. Quando si tien conto che l'andare a vela dai porti adriatici a Napoli può non raramente prolungarsi anche di qualche mese; chi tien conto che ove un battello a vapore volesse andare da Napoli a Brindisi, od a Bari, direttamente, dovrebbe impiegare intorno a quattro giorni, ed a toccare poi gli scali della linea, l'obbligherebbe navigare a settimane, consentirà facilmente con noi e riterrà che la linea di Conza non avrà certo a temere la concorrenza della linea marittima vuoi per i viaggiatori, vuoi per le merci. Quindi pure da questo lato è manifesto di quanto vantaggerebbersi l'erario, promovendo la costruzione della linea di Conza, sol che l'armonizzi coi suoi obbiettivi veri, quali sono le marine baresi e il porto di Taranto.

Qui mi sia lecito, o signori, anche per calmare le apprensioni e i dubbi dell'onorevole Massari circa la utilità della concessione contemporanea della doppia linea ferroviaria pugliese, specialmente rispetto alle tre Puglie, riferire poche parole tolte da un libro di un nostro collega che meritossi l'onore della corona accademica.

L'onorevole De Cesare, discorrendo, nel 1857, delle vie di comunicazione utili alle sue Puglie, così scrisse: « Dopo le concessioni delle due ferrovie, l'una (concessione Melisurgo) da Napoli a Brindisi, traversando il Principato Ulteriore e le provincie di Puglia; e l'altra (concessione d'Angiout) da Napoli a Taranto, traversando il Principato Citeriore, la Basilicata e Terra di Bari; posto mente ai porti..... ed al nuovo porto di Bari che signoreggerà tra breve in mezzo agli altri; la Puglia, compiute che saranno tutte queste opere di pubblica utilità e grandezza, non avrà più nulla a desiderare, in quanto a vie di comunicazioni così interne, che esterne. » (DE CESARE, *Delle condizioni economiche e morali delle tre Puglie*. — Napoli, 1859).

Ecco le due linee stradali quali io le ho raccomandate riconosciute indispensabili in tempo non sospetto da scrittore competentissimo, sussidiato ancora da tutta l'autorità dell'accademia Pontoniana che ne premiava solennemente il libro.

Paragoniamo adunque ciò che oramai è noto, vale a dire il costo effettivo della linea di Conza col costo di tutti gli altri passaggi appennini. Affermo che anche per questo debbesi concludere affatto favorevolmente pel primo, senza punto temere la preferenza che certo l'onorevole Nisco pretenderà dare a quello per Benevento. Del resto si calmi, gli ho fatto tanto e si largo elogio della sua linea beneventana, gli ho già mostrato come tendono le due linee a scopi diversi, e come non possono punto oppugnarsi fra loro; può quindi lasciarmi liberamente discorrere del mio tema.

Adunque io affermo ricisamente che quanto a difficoltà tecniche la linea per Benevento a Foggia per lo meno non ne offre minori di quella di Conza.

Raffrontando il passaggio dell'Appennino presso Bovino a quello di Conza, si trova fra i due una differenza di livello di soli 16 metri, che al passaggio di Bovino per Benevento la locomotiva giunger debbe ad un'altezza di 470 metri sul livello del mare, laddove la maggiore elevazione del passo di Conza è di 486 metri.

Ora il punto massimo di elevazione cui ascende la linea Benevento-Teroli presso Rio-Maio è di 743 metri; quella da Aquila a Rieti s'innalza a 826 metri; quella da Solmona ad Avezzano (me lo perdoni l'onorevole Leopardi, ma il fatto è questo) a niente meno di 1066 metri dal mare.

Confrontiamo ora il costo dei vari passaggi che abbiamo enumerati.

La linea di Conza, o signori, deve percorrere 90 chilometri con una pendenza superiore dal 10 al 25 per 1000, e si è valutato il suo costo a lire 29,700,000; quella di Foggia-Benevento ha 68 chilometri con una pendenza superiore dal 10 al 20 per 1000, ed è esti-

mata (queste invero non sono che congetture, perchè gli studi sodi non sono ancor fatti), lire 21,080,000; a quella di Benevento-Termoli con 119 chilometri aventi pendenza dal 10 al 15 per 1000 trovo assegnato un costo di lire 38,080,000. Dimodochè il passaggio di Conza è in migliori condizioni secondo le prime congetture degli ingegneri esploratori, che quelli di Termoli, ed è di poco più costoso all'altro di Benevento. Vale a dire che il passaggio di Conza si trova in mezzo fra 21 milioni da un lato e 38 milioni dall'altro, poichè esso è valutato, come già notai, lire 29,700,000. Non vada però dimenticata la differenza, che questa valutazione di Conza è certa ed effettiva, perchè i lavori sono in corso di esecuzione e gli accolti sono da gran tempo deliberati, dacchè la galleria a quella via avrebbe dovuto essere compiuta, e già da tre mesi aperta all'esercizio. Al contrario la valutazione degli altri passaggi non è fatta che per congetture e non è in verun conto accertata.

Allorchè poi paragoniamo il costo del passaggio di Conza con quello del passaggio per Aquila-Rieti, noi troviamo tanta differenza quanta ve n'è fra 29 milioni e 36 milioni; nonchè quanta ve ne è fra un'unica e modesta galleria e ben venti gallerie d'una lunghezza complessiva di circa 12 chilometri (11,704 metri). Rispetto poi al passaggio Solmona-Rieti si sale ad una spesa di 55 milioni e mezzo, con 43 gallerie di una lunghezza complessiva di poco men che 16 chilometri (15,983 metri).

Dunque il passo di Conza indubitatamente è uno dei più facili e nello stesso tempo dei meno costosi. Tale appunto lo riconobbe (qui prego l'onorevole Massari di vedere se la linea di Conza per Taranto sia stata o no studiata), tale dunque lo riconobbe il d'Angiout allorchè si fece concessionario della linea per Conza, Venosa, Spinazzola a Taranto direttamente: tale lo riconobbero gli ingegneri del De La Hante allorchè questi fece sua nel 1860 la concessione con un doppio passaggio per le Puglie; tale lo riconobbe la Commissione d'ingegneri del genio civile napoletano, nominata dall'onorevole De Vincenzi, allora consigliere di luogotenenza per i lavori pubblici, come ricavasi da relazione dei medesimi data a stampa (*Napoli*, 1861) la quale ognuno può leggere nella nostra biblioteca; tale lo riconobbe l'Amilhou allorchè percorse la linea per conto di Talabot; tale lo riconobbero gli ingegneri governativi, allorchè mettevano il Governo in grado di promettere che fra 18 mesi si potesse andare a Napoli; tale la riconobbero gli ingegneri del Rothschild quando ad istanza dell'onorevole Depretis vi si recarono a visitare tutta la linea prima di stipulare la concessione; tale appunto finalmente l'hanno riconosciuta gli appaltatori e gli intraprenditori della Società delle ferrovie meridionali, i quali già da gran tempo ne hanno assunto i lavori di esecuzione.

Ora, signori, è fuori dubbio, come io diceva, che il passaggio di Conza è dei più facili, e ad un tempo dei meno costosi; oltre a ciò parmi esser anche dimostrato di quanta utilità esso torna al commercio napoletano ed

al commercio generale dello Stato e quindi anche allo interesse del pubblico erario.

Signori, ove l'abbandono della traversa conziana fosse soltanto una quistione di danno finanziario, per grave che fosse nelle nostre condizioni odierne la cosa, pure, poichè il potere esecutivo mostrasi deciso ad assumerne la responsabilità, forse mi vi acquieterei. Ma o io la sbaglio all'ingrosso assai, ovvero la quistione è di una gravità morale ben superiore a qualunque danno di pecunia. Per verità a me pare assai fortemente impegnato il nostro decoro, dacchè ora sta in faccia a noi tutta la solennità delle promesse che abbiamo fatte, vi è tutta l'importanza e la serietà che pur dobbiamo annettere al nostro voto; vi è pure il rispetto che dobbiamo avere alla legge ed agli affidamenti con essa dati. Ciò essendo, perdonerete se v'intrattengo su questo punto un momento, e se richiamo alla memoria vostra la serie di solenni impegni che abbiamo presi, per indi vedere in qual modo oggi stia più giusto di condurci. Utile certo tornerà pure a noi il ricordare i nostri stessi antecedenti, il sistema seguito in casi simili per quindi sapere se debbasi pure qui applicare il criterio altra volta preferito, o non sia per avventura questa a mano una specie tutta diversa, e nella quale possa tornar bene seguire il Ministero nella via che ci ha schiusa innanzi.

Signori, la Camera non ha obliato le oramai famose parole colle quali il Peruzzi ci annunciava di menarci a Napoli in 18 mesi.

« La Camera ricorderà che nella seduta del 3 aprile, rispondendo ad una interpellanza relativa ai lavori pubblici dell'ex-reame di Napoli, ebbi l'onore di assicurare che per i raggugli che aveva avuti, per quanto dipendeva dalle condizioni tecniche dell'opera, si sarebbe potuto ottenere una comunicazione ferroviaria tra Torino e la città di Napoli nello spazio di 18 mesi, meno due piccole interruzioni tra Ancona e traverso l'Appennino. Ora mi è grato poter assicurare alla Camera che ho potuto ottenere, per parte dei concessionari, l'impegno formale di dar aperta la strada da Ancona fino a Napoli nel 1° gennaio 1863. »

Nella tornata del 3 luglio l'onorevole ministro dei lavori pubblici medesimo ripeteva enfaticamente: « Io per altro ben sapeva come a voler far presto, anzi prestissimo, a voler fare con rapidità, della quale *io sfido i più vivi oppositori di questa legge* a trovare un esempio nelle concessioni di strade ferrate in Europa, io sapevo che a voler far presto, come ben diceva ieri l'onorevole Levi, conviene spendere molto di più che a fare con ordinaria celerità. »

È egli mai possibile dopo aver sfidato oppositori, dopo essersi millantati (col nostro voto facemmo nostro l'orgoglioso parlare del ministro) di saper fare quanto l'Europa non osava nè sapeva fare, è possibile, ripeto, dopo tutto ciò tornare indietro?

Nè basta: il succes: ore dell'onorevole Peruzzi vi diceva, rispondendo al collega Pallotta: « che egli protestava solennemente contro l'assertiva di essere stati

TORNATA DEL 28 MARZO

interrotti i lavori in alcuni punti delle strade ferrate meridionali. » Dopo di che accennò pure alle truppe mandate per garanzia dei lavoratori, ecc.

E più tardi poi, nell'8 agosto 1862, l'onorevole Depretis medesimo, rifiutando un emendamento dell'onorevole Peruzzi aggiungeva:

« Lo scopo cui mirava il ministro era quello di affrettare la costruzione d'una ferrovia che collegasse la città di Napoli alle altre provincie del regno colla minore interruzione possibile. Perciò nelle trattative aperte, non solo colla casa Rothschild, ma ancora con altri che si presentarono, il Ministero ha sempre posto per base queste essenziali condizioni, che cioè la legge del 21 luglio 1861, che esprimeva, lo ripeto, il voto della Camera, rimanesse, in quanto alle linee fissate ed all'epoca della loro esecuzione, rimanesse, dico, invariato. »

Qui notò poi gli ostacoli incontrati soprattutto pel passaggio della linea da Pescara a Ceprano al passo di *Forca Caruso*, alto 1040 a 1080 metri sul livello del mare, e continua:

« Non fu quindi possibile d'indurre i concessionari (si tratta di Rothschild) ad aderire che i termini di questa linea Pescara-Ceprano fossero conservati secondo la legge precedente.

« Allora il Ministero fu costretto a limitare le sue esigenze agli altri tronchi contemplati nella legge del 21 luglio, ed ha creduto che fosse il partito più conveniente quello di concentrare i suoi sforzi nel costringere il concessionario ad adempire esattamente gli altri termini, ed a migliorarne anche, se era possibile ossia ad abbreviarne alcuno. E per essere sicuro, trattandosi d'un patto essenzialissimo, il Ministero ha voluto assolutamente che le infrazioni di quel patto relativo ai termini avessero per conseguenza una multa severissima, cioè una sanzione penale molto grave. »

Dica ora la Camera se io innanzi non avevo compiutamente ragione, quando insistevo tanto sulla serietà della convenzione stretta dal Ministero Rattazzi col Rothschild.

Ma torniamo alle promesse ed alle dichiarazioni ministeriali.

L'onorevole Menabrea medesimo, parlando delle difficoltà messe in campo a riguardo del passaggio di Conza, disse pure queste notevoli parole in Senato, nella tornata del 23 febbraio dello scorso anno:

« Il Ministero però ha l'idea fissata sopra la possibilità e la convenienza d'eseguire questo passaggio. »

V'era dunque possibilità e convenienza di ciò fare; vedremo più tardi quali sono le convenienze che si recano in mezzo per abbandonarlo. Proseguendo, il ministro Menabrea s'appella agli antecedenti del Parlamento, ed aggiunge: « D'altronde, signori, non bisogna troppo meravigliarsi di questo fatto (parla delle interruzioni apportate dalla stagione); poi ne abbiamo avuto qui in Piemonte dei consimili; basti ricordare il tratto di San Paolo nel tratto da Villafranca a San Damiano d'Asti. Questo fu per sei anni la tribolazione del nostro

collega, senatore Paleocapa, e non vi sono cose che non si sieno dette contro Paleocapa e contro l'altro nostro collega commendatore Bona circa questo passaggio di San Paolo. Eppure, se non vi fosse altro, si dovrebbe lodare in questi uomini la perseveranza con cui continuarono per consolidare il terreno, perchè la loro perseveranza fu finalmente coronata di successo ed attualmente vi si passa con tutta sicurezza. » Un altro atto più recente del Menabrea venne a confermare le parole che avea detto in Senato, rispondendo ai senatori Scialoja e Vacca, e fu la sua ultima proposta di legge, colla quale è vero che abbandonò il passaggio di Pescara-Rieti, ma vi mantiene quello di Conza, ed aggiunge l'altro di Benevento-Teroli. Quindi nell'agosto dello scorso anno il Governo non avea ragione di sorta alcuna per abbandonare ciò che la Camera avea solennemente votato, ed il Capo dello Stato avea solennissimamente sanzionato.

Dopo questo, signori, è inutile ch'io mi trattenga di più a dimostrare che non solo il passaggio di Conza era il meno costoso ed il meno difficile, dacchè per tutti i versi è ormai provato che è fattibilissimo e non vi ha nulla che scusi la non esecuzione della legge. Dopo tali studi, e tali promesse, e tali impegni, e tali voti, quali sono quelli che io ho avuto l'onore di enumerarvi, possiamo noi non domandare per colpa di chi non fu eseguita la legge? Sarà dispiacevole il dirlo, ma o non c'è causa che spieghi questo fatto, o, se ve n'è, non può essere altra che il deliberato ed interessato inadempimento della società delle ferrovie meridionali. E perchè interessato? Perchè a lei conveniva rovesciare il problema e raggiungere Brindisi, dove non avrebbe incontrato nè tante spese nè tante difficoltà.

Ma fu questa, o signori, la vostra intenzione allorchè, pregati da chi nè voi, nè il Ministero avea mai richiesto, surrogaste l'attuale società per le ferrovie meridionali al barone Rothschild? Voleste voi per avventura che restasse inesequito, che fosse anzi calpestato il grande e nobile concetto del Ministero Rattazzi, e che perciò non si accorresse con tutta la potenza dei grandi mezzi già preparati in soccorso delle provincie meridionali? Poteste mai voler voi che a Napoli non si arrivasse, che questa nobilissima città fosse posta, in certa guisa, al bando delle comunicazioni commerciali, del mondo civile? Che la linea di Conza restasse inesequita, e fosse lasciata quella vasta zona di terra abbandonata alle scorrerie od alle nefande ferocie di Caruso, di Crocco, di Ninco-Nanco e simili mostri, e fosse intanto dato alla società concessionaria di affrettarsi, contro il patto e contro la legge, a suo gran agio verso Brindisi, per raccogliervi con grave detrimento dell'erario milioni e milioni che voi avevate proposti come premio di un'alea che quella non tentò neppure di correre?

Quando così manifesta è la violazione della legge, quando vedo le intenzioni del Parlamento e fino le sue condiscendenze benevoli e generose convertite per esso

in tante ragioni di pentimento amarissimo, a tale spettacolo l'animo mio vorrebbe rivoltarsi, vorrebbe dimenticare e le strade ferrate ed i danni materiali, e vi domanderei invece: quale è il dovere del deputato in un tal caso? Per avventura non ci incombe l'obbligo di chiedere al potere esecutivo la ragione per la quale non fu eseguita la legge? La Camera vi pensi.

Io dissi già che questa questione trattavala principalmente per vedere su chi dovesse cadere la colpa dell'inadempimento della convenzione e chi ne dovesse sopportare le conseguenze.

A questo punto chiedo alla benevolenza dell'onorevole Depretis perchè la sua parola mi venga in appoggio di quello che ora dirò.

L'onorevole Depretis nell'8 agosto 1862, affermava nel modo più esplicito che gli studi della linea da Ancona al Ponte Santa Venere erano compiuti; aggiungeva che erano eziandio fatti gli studi di massima nella valle superiore dell'Ofanto, e che al disopra dello stesso passaggio di Conza era stato eseguito per cura dei concessionari una *picchettazione*.

Intanto alla pagina settima del libricino intitolato: *Osservazioni in risposta all'opuscolo pubblicato sul riordinamento ed ampliamento delle reti ferroviarie del regno*, statoci distribuito manifestamente per cura della società delle ferrovie meridionali, trovo detto che allorquando la società pose mano alla sua intrapresa non trovò esistenti nè studi, nè progetti: dice in oltre, a pagina 12, con una franchezza sorprendente, che essa presentò al ministro gli studi suoi intorno al tronco da Foggia a Candela, soltanto (notatelo, o signori), soltanto il 13 marzo 1863, mentre per la convenzione fin dal 1° gennaio di quell'anno avrebbe dovuto essersi arriavato colla ferrovia in esercizio a Napoli.

La cosa si fa, a mio avviso, più grave ancora, ch'è l'onorevole Menabrea medesimo, il 27 febbraio 1864, disse, rispondendo alle interpellanze degli onorevoli Vacca e Scialoja, che aveva già approvati gli studi da Eboli a Conza. Or l'autore dell'opuscolo citato afferma con grande sicurezza che gli studi da Eboli a Contursi furono approvati soltanto il 28 marzo, un mese cioè dopo la data dell'affermazione ministeriale. Quelli da Contursi a Quaglietta il 3 novembre del prossimo passato 1864; di modo che lo sono stati dall'onorevole Jacini.

Eppure, secondo il contratto e la legge avrebbsi dovuto a tal'epoca essere arrivati in Napoli da oltre un anno e mezzo.

Quanto poi agli studi da Quaglietta a Conza l'autore del citato opuscolo afferma che l'onorevole Jacini non ha voluto neppur dare la definitiva approvazione!

Nè ciò è ancor tutto, che nella tornata ricordata dell'8 agosto 1862, come ho già detto, l'onorevole Depretis dichiarò compiuti gli studi fino al Ponte Santa Venere. Or come va che al 27 febbraio 1864, l'onorevole Menabrea in Senato afferma che i progetti da Foggia ad Ascoli sono in buon punto ed in parte approvati!!!!

Quale degli affermantì sbaglia nelle sue dichiarazioni? qual'è colui che erra di data?

Chi oserebbe dirlo?...

Signori, a questo punto, confesso il vero, gran sforzo debbo fare a me medesimo per tacermi, e non tornare dispiacevole a gente cui pure io non voglio dispiacere.

Ebbene, mentre tanto aperta e manifesta è la volontaria inadempienza alla convenzione e la violazione della legge da parte della società, osa intanto vantarsi per le stampe dell'alacrità spiegata in ogni tempo dalla società pel compimento delle sue linee (*Opuscolo citato*, pagina 11). Nè ciò le basta, ma fa pompa perfino in una lettera del ministro per i lavori pubblici del settembre 1863, ove dice che « ammetteva esplicitamente non essere imputabile alla società se la medesima non aveva compiute le sue linee nel tempo prescritto, e *limitava le sue istanze* all'apertura dello esercizio fino a Foggia, perchè egli era conscio che la società non poteva materialmente, e per ragioni ad essa in nessun modo imputabili, aver fatto di più! » (*ivi*, pag. 11).

Pare incredibile, pure ciò si pubblica e si stampa senza che nessuno reclami. Malgrado ciò non voglio ancor credere che una tal lettera esista e che appartenga davvero ad un ministro del Re. Massime quando questo ministro si chiama generale Menabrea.

Di modo che, o signori, la società delle ferrovie Meridionali, la quale si surrogò volontariamente e senza che nessuno ve la chiamasse, agl'impegni che erano stipulati con Rothschild, e che dopo assuntili deliberatamente mancò a tutti, ed in modo così universale che fino ad ora non si è neppure un istante solo tenuta nei limiti della legge, oggi baldanzosa gloriasi di *alacrità nel compimento delle sue linee!*

È egli mai possibile che una lettera ministeriale abbia potuto tanto apertamente autorizzare ed incoraggiare ancora la violazione della legge? È egli mai possibile che un ministro di mero arbitrio suo dichiarì inesigibile una legge?

Posto realmente che nell'atto di esecuzione si fosse incontrata alcuna difficoltà insormontabile, non parmi che il ministro avesse avuto da confondervisi e poteva bene avvertire il Parlamento della necessaria sospensione della legge.

Il caso nostro invero è precisamente l'opposto, chè da tutte parti risulta la più compiuta ed accertata possibilità di esecuzione e se questa non ha avuto luogo è dipeso soltanto dal proposito deliberato della società di non tenere gl'impegni che contrasse; senonchè la inadempienza sua è manifesta ed affatto incontrovertibile: chè non può neanche scusarsi cogli'indugi frapposti dal Ministero all'approvazione degli studi da essa presentati. In verità obbligo indeclinabile per lei era di arrivare in Napoli colla ferrovia al più tardi il 1° maggio 1862. Intanto lo studio di data più antica concernente questa linea, stato presentato al Ministero, è quello da Foggia a Candela il quale risale appena al 13 marzo 1863. Gli altri sono soltanto del 3 ottobre

TORNATA DEL 28 MARZO

1863 e dell'8 maggio 1864, cioè poco meno di un anno dopo il giorno fissato dalla legge per l'apertura all'esercizio di tutta la linea!

Dopo fatti così parlanti occorre altro per provare la inadempienza deliberata della società per le ferrovie meridionali? E qual magistrato mai potrebbe sottrarla alle multe onerosissime alle quali volontariamente si sottopose nello stipulato per la concessione? Ove mai malgrado tanta manifesta violazione degli obblighi contratti e della legge che li sanzionò, esistesse, per da vero, quella nota ministeriale, quale l'afferma la società, può non restarvi gravemente compromesso il decoro del potere esecutivo, nonchè il nostro ove in alcuna guisa la brutta offesa al patto ed alla legge sanassimo con qualche nostro voto? Qui neppur si arresta, o signori, tutta la gravità di questo sventurato affare.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, il conte Menabrea medesimo, nell'accennata tornata del 27 febbraio svelava un brutto fatto. A proposito della caduta del ponte denominato *dell'asinello* profferiva egli queste parole: « Il ponte poi *dell'asinello* citato dall'onorevole Scialoja venne infatti portato via dalle acque; e ciò deve attribuirsi alla cattiva sua costruzione, e la cattiva esecuzione deve attribuirsi alla poca vigilanza! »

Ma fin qui non siamo restati al solo ponte *dell'asinello*; al momento in cui discorriamo è rovinato già il ponte sul Turdino, e quello ancora sul Sangro, quali sono fra i ponti più importanti che si incontrano sulla linea da Pescara a Foggia. Ebbene, io non mi farò qui a ripetere ciò che si è letto in lettera sottoscritta e pubblicata sui più gravi giornali di Napoli, lettera la quale tutti possono leggere perchè il giornale si trova nella nostra biblioteca; la cagione della rovina di ponti di tanto momento è la insufficienza delle fondazioni, il modo fraudolento della loro muratura, la maniera come fu male sorvegliata la costruzione, e finalmente il modo tenuto nel collaudarli.

A queste cose io non ho difficoltà di aggiungere la mia propria testimonianza.

Io ho percorso quattro volte la linea da Pescara a Foggia; e debbo rendere una giustizia alla società delle ferrovie meridionali; una grande differenza scorgesi tra i lavori eseguiti da lei e quelli da essa accettati quando andò al possesso della linea. Per esempio, paragonare il ponte di ferro gettato sulla Pescara e quello di muratura gettato sull'Ofanto, cogli altri i quali incontransi da San Benedetto del Tronto in giù, parrebbero cose così differenti da quasi non crederli diretti da ingegneri educati in Italia ed appartenenti tutti all'epoca contemporanea.

Dicasi altrettanto dei lavori di fognatura ed in generale di ogni altra opera di consolidazione eseguita ora dalla società, le quali tutte vincono di tanto quelli fatti innanzi al possesso della linea per essa, da non potersi in guisa alcuna confrontare.

Per esempio l'argine stradale da San Benedetto in

giù sembra opera da selvaggi. Chè, consiste in gettate disordinate e scomposte di ghiaia, e di rena marina, senza nè regolarità di profilo, nè assetto di scarpa, ed il più delle volte, senza nessuna specie di difesa contro le inevitabili slamature e le corrosioni delle piogge, mancandovi fino i canali. Ed i ponti provvisori, o definitivi che vedonsi gettati sui moltissimi torrenti e fiumi che si incontrano fino a Foggia sono tutti costantemente di luce più stretti dell'alveo naturale sul quale si ergono.

E siccome non sonosi fatti nè rettifili, nè argini, nè alcuna opera di sistemazione dei greti avviene che al sopraggiungere dell'acqua, questa allaga vagando senza freno nè regola sopra corrente di quei malaugurati ponti. Per modo che se per avventura il filone della corrente non prende proprio nel mezzo del ponte, questo è necessariamente portato via.

Ebbene questo può chiamarsi linea collaudata? Ferrovia alla quale si può affidare la vita di migliaia di cittadini?

Il ponte sul Turdino, sappiatelo, cadde mezza ora appena dopo passato il convoglio straordinario.

Chi dicesse, chi esegui e chi ricevè dagli accollatarii opere di tal fatta?

Quel che più mi ha sorpreso è di vederle accettate tranquillissimamente dalla società malgrado la grave responsabilità, oltre il danno gravissimo che le ne è venuto e le ne verrà.

D'onde tanta magnanimità?

Questo io non voglio, nè debbo cercare, però vorrei ad ogni modo non impacciarmi con un mio voto.

Signori, la pubblica opinione è stata commossa già molte volte per un altro fatto.

Si è ripetuto da tutte le parti che su questa linea (ed io credo che il signor ministro, giacchè gli vedo prender note, darà chiarimenti che soddisfino appieno) si è fatto un grande abuso di subappalti. Si è arrivato a dire che vi sono dei tratti di strada eseguiti con un terzo ed anche con un quarto subaccollo.

Mi si potrebbe forse dire: e ciò che cosa monta a voi? No, io dichiaro che m'importa moltissimo, e me ne inquieto non poco, giacchè tiene alla buona esecuzione dei lavori. In verità se ogni accollatario prende opere da eseguire per averci un guadagno, quando questo debbe dividersi in tre o quattro mani differenti, ognuno comprende come trattasi naturalmente di stremare in tutti i modi la esecuzione dei lavori. Dopo il fin qui esposto sopprimeremo noi la linea di Conza? E nel sopprimerla non rivolgeremo contro noi l'ira pubblica non poco eccitata dai fatti che denunzio al Parlamento? Non parrebbe egli per avventura che sopprimendo la linea di Conza veniamo e santificare il mal fatto ed a ripagare con largo compenso chi male operò in danno del Governo e del paese?

Ma del resto non anticipiamo. Vi torneremo più proficuamente alquanto più tardi. A me preme in questo punto richiamare un momento l'attenzione della Camera sullo stato della quistione quale la lasciò la pas-

sata amministrazione. Essa, per mezzo dell'onorevole ministro Menabrea, come io diceva poco fa, aveva già proposto alla Camera di abbandonare la linea Pescara-Solmona-Rieti. Però manteneva la linea di Conza e da un lato sostituiva a quest'ultima quella di Pescara-Aquila-Rieti, e dall'altro aggiungeva la linea di Termoli per Benevento. Fino a questo punto il Governo non parlò mai di chiamare le provincie napoletane a concorrere alle spese per la costruzione delle ferrovie, trattandosi in verità di linee di primo ordine, e le quali nelle altre parti dello Stato sonosi costantemente ritenute di esclusiva spettanza sua.

Dopo la risposta del ministro Menabrea (è bene che la Camera ne tenga conto) si costituirono per la prima volta in consorzio alcune provincie napoletane, e dissero: poichè non ci volete dare quella linea che più conviene ai nostri approvvigionamenti, ce la faremo noi.

Ecco l'origine di quel consorzio fra la città di Napoli e le provincie di Napoli, di Terra di Lavoro, di Benevento e della Capitanata; ecco una prova palpabile di quanto poco fa ho detto, essere, cioè, le provincie non meno attaccate a Napoli di quello che questa lo è alle medesime, e come gl'interessi dell'una si confondono con quelli delle altre e viceversa.

In questo punto lascio le cose la passata amministrazione. L'onorevole Jacini, per ragioni che egli certo potrà giustificare, ma che fin ora a me non è riuscito d'indovinare, è stato il primo che ci abbia proposto di abbandonare Conza.

Ora, quali fatti straordinari e nuovi siano sopraggiunti dal 15 settembre al 28 ottobre per fare determinare bruscamente un tale cangiamento gravissimo io non conosco. Perciò non sono riuscito a rendermi conto del perchè l'attuale amministrazione ci propone di abbandonare quello che i suoi antecessori, quindici giorni prima che si segnasse il nuovo contratto colle società, dichiaravano di ritenere utile e buona cosa, che abbiamo visto essersi esplicitamente detta dal ministro Menabrea, quando annunciava che l'opinione del Governo si era confermata sulla utilità e possibilità del passaggio di Conza. A meno che non volessi supporre negli attuali ministri un'opinione preconcepita, cosa impossibile, perchè essi medesimi votarono assieme con noi la linea che ora si tratta di farci abbandonare. D'altronde la lealtà degli uomini che seggono al potere non lascerebbe menomamente supporre una cosa simile.

Dunque il Governo ci dica quali nuove ragioni sono quelle che lo spingono a far questo cambiamento sì spiacevole. Forse tali ragioni si rannodano a quella tale lettera del precedente ministro per i lavori pubblici, colla quale dicevasi alla società di aver fatto bene a non andare a Napoli?

Uno dei tanti fatti incontratisi nella costruzione delle linee napoletane è il seguente, del quale si è parlato e scritto pubblicamente, e pel quale n'è venuta censura al Parlamento ed al Governo. È facile intendere come preme a tutti che il potere esecutivo chiarisca il vero.

Si è detto che una società di subaccoltari prese la linea Foggia e Candela al Ponte Santa Venere, e forse anche il traforo del Conza: costruì il tratto sino a Candela, che tutti sapete essere piano e facile come il palmo della mano, iniziò pure i lavori sino a Ponte Santa Venere, che, come vi fu già detto ieri, si trova in identiche condizioni. A questo punto l'accollatario impuntò, e non andò più innanzi. Ora viene a proposito in suo aiuto la proposta del ministro, alla quale, se date la vostra adesione, il trionfo di quegli accollatari sarà completo.

Ma credete che costoro si terranno paghi di ciò?

No; voi dovete ancora dare dei compensi: voi dovete compensare la società per quaranta milioni di lavori ordinati e che essa deve disdire; voi dovete fare sulla garanzia un piccolo aumento di mille lire per chilometro, che solo grazie alla nostra Commissione troviamo ridotto alla metà. Quell'aumento si è detto compensativo degli enumerati danni e di certe altre spese. Io al contrario ritengo fermissimamente che noi non dobbiamo pagar nulla, e che abbiamo il dovere d'obbligare la società ad eseguire gli impegni che si assunse. Oltre che non debbe obbliarsi come la società per le ferrovie meridionali per l'evidente ed ostinato suo rifiuto di eseguire la convenzione e la legge, debbe essa invece di avere restituito allo Stato. Lo che essendo incontrovertibile può questo ben transigere sul terreno delle multe ogni controversia, e rettificare del primitivo contratto quanto giustizia vuole che sia rifatto. Quella certamente in tanto suo manifesto torto sarà lieta di uscirsene colla transazione.

VANOTTI. Domando la parola per uno schiarimento.

PRESIDENTE. La iscriverò, e l'avrà al suo turno: io non posso far altro, nè interrompere la lista degli iscritti.

CAPONE. A motivo di stanchezza non sono in grado di continuare.

PRESIDENTE. Poichè l'onorevole Capone si dice per istanchezza impossibilitato a continuare, io non posso negargli la facoltà di svolgere la parte positiva del suo emendamento quando saremo agli articoli; ma a condizione però che egli non rientri allora nella discussione generale.

Il deputato Lazzaro ha facoltà di parlare.

LAZZARO. Io certamente non sono alieno dal desiderare che intorno a questo argomento, che è di tanta importanza, la discussione si faccia ampia e piena, però io credo che sia da desiderarsi da tutti che essa sia coordinata il più che sia possibile. Mi spiegherò brevemente.

Ho esaminata la lista degli oratori iscritti nella discussione generale, ed in verità io non saprei come tutti potranno svolgere in questa Camera le loro idee.

Quindi io sarei di avviso che per economia di tempo sarebbe bene che i vari oratori, i quali sono iscritti in favore, o contro, o in merito, trovassero modo di porsi d'accordo tra loro, acciocchè alcuni di essi parlassero in favore, altri contro, ed altri in merito; se noi vogliamo aspettare che tutti i quarantacinque deputati che

TORNATA DEL 28 MARZO

si sono iscritti, parlino, ne avverrà che avremo ad udire molte ripetizioni. Oltre di ciò rimarranno gli svolgimenti degli ordini del giorno e degli emendamenti: cosicchè sarà una discussione, la quale andrà tanto per le lunghe che invece di giovare al risultamento finale della medesima, non farà che nuocerle.

Ecco perchè io mi son permesso questo eccitamento nell'interesse della discussione e dei lavori che abbiamo a terminare.

PRESIDENTE. Questo riguarda la volontà dei singoli oratori; la Presidenza non può entrare in questo argomento.

Voci. È inutile, non si può.

PRESIDENTE. L'onorevole Capone intende continuare?

CAPONE. Mi riserverei di dire pochissime parole all'occasione degli emendamenti.

Voci. Finisca! Parli! parli! No!

PRESIDENTE. Io già prevedeva, e lo dichiarai più volte, questo che ora avviene: che deputati, che presentavano emendamenti speciali, qualificandoli indebitamente emendamenti che mutavano il sistema della legge, e ciò per iscriversi *sopra*, avrebbero dapprima parlato nella discussione generale, e poi avrebbero chiesto di parlare di nuovo quando si sarebbe agli articoli ed agli emendamenti speciali. A ciò io pregava già gli onorevoli deputati di voler ovviare; a tal fine occorreva o che gli oratori svolgessero intiere le loro proposte nella discussione generale, o si riservassero agli emendamenti; ma non se ne fece nulla; mi si volle contraddire, non so perchè. Or prego di nuovo gli onorevoli deputati di attenersi meglio al regolamento ed ai consigli di chi per l'esperienza sua ne può dare alcuno.

CAPONE. Piuttosto di dispiacerle, io continuerò dopo un momento di riposo.

PRESIDENTE. Va bene, riposi.

(Segue un riposo di cinque minuti.)

Onorevole Capone, sono dolente di doverla pregare a continuare il suo discorso, ma ella vede che il tempo ci stringe. Quindi io debbo invitarla a parlare.

CAPONE. Io non ho più voce, non posso parlare assolutamente.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di recarsi al loro posto.

Siccome l'onorevole Capone non è più in grado di parlare egli potrà rimettere alla tipografia la rimanente parte del suo discorso e do la parola all'onorevole Nisco.

CAPONE (1). A me pare, o signori, che dopo fatti di questa natura il secondare il potere esecutivo nelle sue proposte equivarrebbe a menarci in tali complicazioni di fatti e di azioni nelle quali non potremmo mescolarci senza discapito del nostro decoro. Il nostro dovere è di star dove lo Statuto ci pone, vale a dire, votar le leggi ed esigerne la rigorosa esecuzione, ed a questo appunto dobbiamo attenerci.

(1) Ecco la seconda parte del discorso dell'on. Capone, stampata successivamente, e che abbiamo collocata qui a suo posto.

L'onorevole Jacini, al quale certamente niuno potrà negare benevolenza imparziale per tutte le provincie del regno, è d'uopo confessarlo, se venne a proporci l'abbandono della linea di Conza, non ha voluto però lasciare quei paesi senza un corrispettivo. Egli ha mostrato di comprendere tutta l'importanza commerciale delle linee che devono congiungere Napoli al Jonio. Nè vi è da maravigliarne, chè tutti conosciamo gli studi che gli son propri e come egli non è punto uomo nuovo nella materia.

L'onorevole Jacini, mentre ha riconosciuto l'importanza delle comunicazioni col Jonio, ha creduto potervi soddisfare appieno abbandonando Conza, ma recandosi al Jonio da Contursi per Potenza e la valle del Basento.

Allorchè lessi ciò nella proposta ministeriale e nella relazione dell'onorevole Commissione, debbo pur dirlo, mi parve di sognare. Napoletano, nato in quelle provincie, ed in mezzo agli Appennini, vissuto in quei luoghi, più o meno le conosco tutte quelle adiacenze. Nè per me è mai mancato di studiare quelle nostre regioni, intorno alle quali certo ho raccolto e convincimenti ed opinioni oramai fatte inseparabili da me, come il sangue.

Ebbene allorchè lessi affermato possibile il passo di una ferrovia da Contursi a Potenza, non volevo credere agli occhi miei medesimi, tanto sono io stato convinto fin qui dell'impossibilità della cosa.

Signori, che mi fossi ingannato io, alla buon'ora; non essendo uomo tecnico, il mio errore non direbbe nulla. Però il giudizio mio è stato diviso da tutti gli ingegneri napoletani. Che tutti costoro siansi anche ingannati, permettetemi che lo creda dopo altre prove più serie di quelle fin qui da voi allegatemi. Invero debbo persuadermi che anche tutto intero il corpo del genio civile napoletano abbia vissuto in errore e nientemeno fra costoro anche l'ingegnere Giura, nativo egli medesimo della Basilicata, ed uno dei membri della Commissione nominata dal Devincenzi, anzi colui che presiede, se non erro. Or che anche costui avesse voluto contro la verità, dichiarare impossibile una strada che doveva forse passare per il suo stesso villaggio natale, questo parrebbe veramente troppo.

Tuttavia io non intendo contraddire chi forse è più intelligente della località, e di ferrovie nelle montagne. Intendo perciò presentare la opinione mia soltanto come un dubbio alla Camera. Però anche da questo dubbio intendo trarre una conseguenza positiva, mi corre quindi debito di provarvi quanto serio è il mio dubbio.

Permettetemi perciò che vi legga poche parole della citata relazione.

Gli ingegneri napolitani raccolti in commissione, come io diceva, dall'onorevole Devincenzi, perchè dessero una idea generale per dove avrebbero potuto utilmente tracciarsi in quelle provincie meridionali le linee di strade ferrate, nel proporsi la risoluzione del problema sia nel generale, sia nel particolare, quando sono a parlare del passaggio dalla provincia di Salerno per la Basilicata al Jonio, scrivono queste parole:

« Nel senso della possibilità relativa la scienza dell'ingegnere, il calcolo dell'economista, la prudenza dell'amministratore si riuniscono ad affermare: una ferrovia centrale per la Basilicata e per la Calabria non può aver luogo. L'enorme dispendio non sarebbe giammai compensato da qualunque tornaconto commerciale, da qualunque vantaggio locale. »

Ciò si legge, signori, a pagina 63 della relazione della Commissione napoletana.

Nè qui si arrestano i miei motivi di dubbio.

Tutti sappiamo quanto valente e profondo conoscitore di cose geografiche sia l'onorevole relatore della Commissione; tutti sappiamo quanto profondo conoscitore di statistiche egli sia, e quindi quanto egli abbia studiato e conosca i rapporti fra le condizioni topografiche e le condizioni di popolazione dei vari paesi. Con quella lealtà che lo distingue dalla prima all'ultima parola della non mai abbastanza lodata relazione, con quella profondità di convincimento colla quale si è condotto in tutto quel voluminoso libro che ha scritto per noi, allorchè è a dire del passaggio da Contursi a Potenza, egli non lascia di notare una cosa che potrebbe parer di poca importanza, ma che tale non è per un Napoletano. L'onorevole relatore nota che anch'esso sulle carte del Rizzi-Zannone non ha saputo trovare come si potesse rimuovere la difficoltà topografica che vi presentò. Sarà difetto delle carte, egli domandasi? Allora la topografia non era tanto progredita, il Zannone ha potuto non notare quell'accidentalità o pure non notarla bene.

Io, che ho l'esperienza delle carte del Zannone, sulle quali non mi occorre mai di trovare non segnata una accidentalità notevole, fo ben altro conto della cosa che non l'onorevole relatore. Per cui per me la pretesa omissione attribuita alle carte dello Zannone è per lo meno motivo gravissimo di dubbio.

Nè questo è ancor l'ultimo. Un dubbio maggiore, io ve lo debbo confessare, me lo ha fatto il profilo medesimo che vediamo allegato alla relazione compilata con quella lealtà, lo ripeto, maravigliosa colla quale il lavoro è stato condotto dall'onorevole Correnti.

Quel profilo, signori, guardatelo, non vi pare qualche cosa di fantasia? Tutti quei *zig-zag*, tutte quelle curve a corto raggio in controsenso vi par tutto ciò da senno effettuabile in una strada ferrata?

Sponderemo molti milioni, sta bene, e se poi un giorno dobbiamo tornare alla Camera per dire: signori, a Potenza non si va, come ora piace alla società per le ferrovie meridionali di dirci: a Napoli non si va per Conza?

In questa condizione di cose, in queste difficoltà chi può consigliarci di votare una soppressione la quale importa di togliere una linea la cui esecuzione è assicurata, al cui compimento oggi non mancano che soli 100 chilometri per menarci a Napoli, a quella Napoli alla quale si doveva pur andare in 18 mesi? A quella Napoli alla quale dovevano arrivare sin dal 1° gennaio, al più tardi, al primo maggio 1863? A quella Napoli

ove colla proposta Rattazzi già saremmo certamente; e se per arrivarvi avessimo sull'appennino di Conza per davvero gettato nel 1862 le guide di ferro, chi sa quanti orrori non avremmo risparmiati a quelle provincie, e di quanto generoso sangue dei nostri soldati non avremmo fatto sparagno.

Dopo questa triste esperienza di 3 anni ormai, torneremo da capo, ed abbandoneremo la linea dove sono soltanto 100 chilometri da perfezionare, per intraprenderne la costruzione di 180, ed andare da Foggia per Benevento a Napoli? Ridotta la questione a questi termini, io domando se non mi fa andare a Napoli più certamente ed anche più celere compiendo i 100 chilometri che avanzano anzichè abbandonandomi in braccio ad una lusinghiera speranza d'andarvi più tardi per la via di Benevento.

Signori, ripeto, abbandonando Conza, noi non faremmo che permettere alla società delle ferrovie meridionali di elevare a diritto compensabile quello che era premio di un'alea, che le sarebbe stata gloria di guadagnare, perchè avrebbe fatto gran servizio alla patria. Ma quella società non ha voluto neanche tentare di guadagnare. Noi pagheremmo a troppo caro prezzo chi volontariamente ha mancato di obbedienza alla legge e di fede al suo proprio stipulato. Noi eravamo certi, colla garanzia del nome di Rothschild, che la legge sarebbe stata eseguita. Ma ci si venne a parlare in nome della nazione, si approfittò di un momento di generosa ebbrezza, ci si pose avanti una società di capitalisti nazionali, ci si parlò dell'emancipazione del credito italiano; qual meraviglia che vedemmo andare in entusiasmo la Commissione e tutta la Camera? Io non ho votato allora, ma se mi fossi trovato presente, avrei pure votato colla Commissione: quindi la censura, se censura vi è nelle mie parole, vedete che colpisce me medesimo pel primo.

Debbo ora rivolgere l'attenzione della Camera sopra un altro punto, sopra un'altra specie d'impegno morale al quale ci condurrebbe l'accettare la parte del progetto ministeriale da me combattuto.

Non bisogna dimenticare un fatto grave che si compì nel momento della costituzione della Società delle ferrovie meridionali. Si trattava di pubblicare il regolamento di questa società; fu consultato in proposito il Consiglio di Stato. Tra le condizioni che si volevano introdurre in quel regolamento, ve n'era una per la quale la società doveva offrire il curioso spettacolo di due classi d'azionisti. Alcuni dovevano essere azionisti al modo in uso per tutte le società, altri dovevano essere azionisti accollatari, necessari, obbligatori di tutti i lavori. Il Consiglio di Stato disse ciò essere eccessivo, ciò non essere ammissibile. Malgrado ciò, malgrado il parere contrario del Consiglio di Stato, il Governo diede la sua approvazione anche all'articolo respinto da quel Consesso. Voglio supporre che il Governo avrà avuto per questa risoluzione le sue buone ragioni.

Ora, lasciate che io consideri questo fatto in rapporto a quello che in oggi ci si domanda, vale a dire

TORNATA DEL 28 MARZO

L'abbandono della linea di Conza. Nel fare questa considerazione sono obbligato di aggiungere un altro elemento di fatto. Il Governo come la Camera ricorda, fece costruire separatamente il tronco da Ancona a San Benedetto del Tronto; questa costruzione fu fatta a cottimo da una Società che fu direttamente concessionaria del Governo, e, se non vado errato, essa costruì la strada a 180,000 lire il chilometro. Quando il Governo ebbe approvato l'articolo che permetteva di distinguere gli azionisti in due classi, vale a dire azionisti semplici, ed azionisti intraprenditori dei lavori di quella stessa società di cui facevano parte, fu calcolata e stabilita questa intrapresa in ragione di 210,000 lire al chilometro; fra i chilometri presi a costruire c'erano anche quelli che si stendevano da Ancona a San Benedetto del Tronto i quali erano già costruiti, essendosi ricevuti belli e finiti dalle mani del Governo.

Nel ricordare questo fatto io non intendo menomamente chiamare alcuno in colpa, mi affretto anzi io stesso a darne la spiegazione. Fu stabilito questo prezzo di 210 mila lire al chilometro anche per la parte finita della strada, espressamente per la considerazione delle difficoltà del passo di Conza, e più ancora in considerazione della linea Pescara-Solmona-Terni, difficoltà che erano notorie, e per la costruzione della qual linea già si sapeva che si sarebbero spese più di 250 mila lire al chilometro, d'onde la società si aveva riservato il diritto di non essere tenuta del suo oltre tal somma. Oggi che noi abbiamo abbandonato la linea Pescara per Solmona a Rieti e vi proponete di sopprimere il passo di Conza, ditemi di grazia, a beneficio di chi diminuite queste difficoltà della concessione? Lo fate a vantaggio dei poveri azionisti, ovvero dei loro colleghi, i quali si fecero accollatari per forza, od in pro dei subaccollatari di seconda o di terza mano? E voi date compensi, date 800.000 lire annue (le ha ridotte la Commissione) e le assegnate pel principale scopo di compensare gli intraprenditori, gli accollatari, dei guadagni appunto che non faranno per essersi sospesi i lavori loro assegnati nelle linee soppresse.

Nel ciò fare non potete non vantaggiare, quand'anche il voleste, quella tal classe di azionisti ed accollatari insieme, i quali colla semplice sottoscrizione di un foglio di cessione liquidarono parecchi milioni di beneficio netto appena costituita la Società. Mentre la classe numerosa dei poveri azionisti non accollatari, nei giorni stessi nei quali faceva il primo versamento, vedeva segnarsi alla Borsa le azioni che pagava alla pari, con venti e venticinque lire di perdita (a non dire che oggi perdono dalla metà ai due terzi del valore realmente versato). Ebbene, voi lo sapete, quei soci ed accollatari insieme si assicurarono un guadagno certo che dissero di prendere in considerazione delle maggiori spese che avrebbero dovuto fare nei passi difficili delle linee sociali.

Ora tali passaggi sono già scomparsi in parte, ed in parte volete che finiscano di scomparire. Quelle somme dunque prelevatesi dagli azionisti accollatari quando

dettero gli accolti di seconda mano, ora resteranno a loro profitto netto.

Del resto i compensi che assegnerete effettivamente non possono prenderli che i soci accollatari, appunto perchè sono i soli intraprenditori della Società conosciuti. Quindi questa classe beata guadagnò allorchè con un semplice atto di cessione dei lavori che essa non avrebbe mai nè potuto, nè saputo personalmente neppur fare eseguire, e riguadagna da capo ora che salta in mente al Governo di non continuare le linee incominciate. Dio mio, in qual pelago d'impicci vuoi mettere il Parlamento, contraddicendo il suo voto, disfacendo la legge da lui votata!.... La Camera vi pensi... Giova poco dire che i compensi in definitiva si daranno ai subaccollatari, questi certo non lasceranno di rivolgersi ai loro autori rispettivi. Ebbene, sia, ma gli azionisti accollatari in prima non potranno a volta loro pretendere dal rimanente ceto degli azionisti che, mutate le condizioni delle cose per forza maggiore (del Governo), fossero migliorate le condizioni del primitivo accolto generale fissato in lire 210,000 per chilometro? D'onde la massa degli azionisti non solo dovè subire la costituzione nel suo seno, contro il voto del Consiglio di Stato, d'una classe privilegiata, la quale guadagnò grassamente appunto quando essa più duramente perdeva; non solo dovette subirla come ceto fatalmente privilegiato e necessario d'intraprenditori, ma debbe da ultimo ora, pel fatto del Governo, temere di trovarsi costretta a dare a costoro *del proprio* altri compensi ancora.

In conclusione lo Stato pagherà una somma considerevole e fornirà l'occasione perchè gli azionisti accollatari potessero tentare un altro lucro a spesa dei loro colleghi non accollatari. La Camera vi pensi una seconda volta prima di accogliere la soppressione della linea di Conza.

Io non so se questo mio timore si potrà o non verificare, è però certo che noi dovremmo guardarci accuratamente dal far cosa la quale sotto qualunque forma potesse mai, anche indirettamente, aver aria di esercitare un'azione nelle faccende della Società concessionaria. Quindi ad evitar sempre più ogni pericolo, penserei esser miglior consiglio non metterci al caso di dare alcun compenso di sorta, lasciando eseguire lo stipulato per quanto riflette la linea di Conza. Trattare poi sulla base delle multe per modificare, come ho già esposto innanzi, l'articolo della guarentia, il quale in verità nella forma nel quale leggesi nella primitiva concessione per l'attuale Società concessionaria non ha avuto mai ragione di essere.

Qualunque altro partito seguiremmo, rischieremo di perdere la nostra posizione in faccia alla pubblica opinione, già preoccupata di tutto quanto riguarda i fatti della Società per le ferrovie meridionali.

Oltre a ciò parmi che i nostri antecedenti medesimi dovrebbero farci esser tenaci del partito da me esposto. Chè in verità chiunque quelli rammenta e li riporta al caso a mano, scorge immantinenti quanto sarebbesi im-

barazzato ove non ci guidassimo oggi col criterio stesso di altre volte.

Poco fa, ricordando una risposta dell'onorevole Menabrea data in Senato, abbiamo veduto come egli abbia debitamente magnificata la fermezza nel proposito del venerando senatore Paleocapa, quando, rifiutando ogni proposta di deviazione, tenne fermo irremovibilmente al tracciato già adottato dal Governo per la ferrovia da Torino a Genova.

L'onorevole Castagnola, che ho il piacere di vedere al suo posto, genovese quale egli è, ricorderà di sicuro ciò che rammento io, che in quell'epoca vivevo da esule in Genova. Mentre ivi si aspettava con ansia la costruzione della strada ferrata se ne dicevano di ogni specie, e visti gl'indugi e sentendo le difficoltà tra via incontrate, vennero fuori molti progetti, e tra gli altri quello che ora pur si esegue, di andarne al litorale ligure per Savona. Erreste, o signori, credendo che il vantaggio che allora si offriva all'erario sarebbe stato di poco momento! Sarebbero trattati di fare una strada di 112 chilometri, invece di 166, e di spendere soli 24 milioni invece di 48, quanti dovevasene spendere, e furono effettivamente spesi per compiere la strada di Genova.

Eravi, come ognuno vede, una differenza del doppio. Malgrado ciò la volontà del conte di Cavour e del Paleocapa non vollero recedere dalla linea decretata. Sia perchè altrimenti perdesi ogni fede nella stabilità delle risoluzioni governative, e quindi non vi saranno nè studi, nè progetti di opere cui non si perfidierà d'appresso ad insidiare nel corso delle costruzioni con detrimento grandissimo delle imprese e dell'erario dello Stato.

Vi è di più ancora; niuno ha tanto debito di rispettare sè medesimo, la parola data, e più di tutto la legge già promulgata quanto il Governo stesso.

Salvo ragioni assolutamente invincibili, non debbe mai tornar egli sui passi suoi. Ove per un tal caso si desse, debbe esser fatta la revoca o la modificazione della legge al più presto, e quindi debbesi informarne immantinenti il Parlamento, non già dopo molti anni.

Un altro antecedente abbiamo di questo medesimo Parlamento italiano.

Rammenterete di sicuro le gravi difficoltà che si opposero e per anni all'esecuzione della linea da Porretta a Pistoia. Rammenterete le interpellanze alle quali ripetutamente dovettero rispondere e l'onorevole Peruzzi e l'onorevole Depretis. Che cosa vi hanno sempre detto ambidue i ministri dei lavori pubblici? Il decoro del Governo è impegnato, non puossi tornare indietro.

L'onorevole Peruzzi aggiungeva nella tornata dell'11 aprile 1861: « La strada è condotta ad un punto tale, che qualunque sia l'opinione che si possa avere sopra la preferenza da darsi ad altre linee, questa è certamente quella che può per la prima riunire Bologna a Firenze. Debbo dire che anche nell'interesse di questa strada, io credo che convenga non occuparsi troppo di

altri passaggi dell'Appennino, e che l'essersene troppo occupati le abbia recato gravissimo nocumento. A forza di dire che la strada della Porretta era una strada impossibile, che i terreni erano tali che franavano (*pare proprio che parlasse del passo di Conza*), che la Società non avrebbe potuto esercitarla per effetto delle grandi pendenze, delle curve, ecc., a forza di dire tutto ciò, credo che si sia nociuto alla costituzione di questa impresa, ed al buon andamento dei lavori...

« Soltanto da Pistoia all'ingresso di Sammornè, la strada ferrata si sviluppa sopra ventidue chilometri, dei quali metà circa in galleria, e colla pendenza costante del 23 al 25 per mille. »

Parla poscia dei dodici ponti sul Reno, di una parte dei quali erano principiate le fondazioni; dei molti viadotti di cinquanta metri di altezza a tre ordini di archi che crede già avanzati, e conchiude: « Il solo dubbio che rimanga è il sotterraneo di Sammornè a Pracchia », per attaccare seriamente il quale novera dodici macchine a vapore della forza di 50 cavalli l'una già arrivate sul luogo.

Malgrado tutte queste difficoltà, malgrado fosse incertissima la riuscita della maggior galleria a Sammornè, tanto l'onorevole Peruzzi, quanto l'onorevole Depretis tennero fermo, e non vollero sentire di cambiar di linea. Alle istanze di tal genere, essi risposero costantemente tenendo fermo, andando innanzi e raddoppiando di zelo e di premura, perchè l'onore del Governo era impegnato, perchè molti milioni erano già spesi, perchè in ogni modo vi era una ragione suprema, che fu concordemente adottata dall'onorevole Peruzzi e dall'onorevole Depretis, il quale ultimo conchiuse:

« Signori, indubitatamente, qualunque sia il vantaggio della linea di Faenza, certo è che si va a Firenze più prestamente per la linea che abbiamo per le mani anzichè per quella che dovrebbe iniziarsi. »

Ma credete voi che la differenza tra la linea di Faenza e quella della Porretta fosse di poco momento? Era gravissima. Cominciava per essere la prima di 25 chilometri più breve, e costava soltanto 19,500,000 lire, mentre la linea della Porretta costa 46 milioni.

Non ostante ciò ambo i ministri tennero fermo; noi plaudimmo ed accettammo le considerazioni del Governo. Considerazioni, come vedete, di decoro, di serietà di voto di rispetto alla legge, di lavori già fatti e di somme già spese, nonchè di essere certo oramai che indubitatamente per quella linea si arrivava più presto a Firenze che non per un'altra da principiare.

Nè basta questo, debbo ricordare qualche altra cosa ancora. L'onorevole Giuliani nella nostra tornata del 6 marzo 1863, a proposito della linea della Porretta ci disse: che invitato a dare un parere, come uomo tecnico ed ispettore del genio civile, aveva opinato che, anche quando fosse riuscita e terminata tutta la strada, aveva gravissimi dubbi che potesse mai essere seriamente e convenientemente esercitata. Eppure noi Governo e Parlamento persistemmo, re-

TORNATA DEL 28 MARZO

stammo fermi e mantenemmo i nostri impegni già presi.

Ora, mentre nessun rapporto abbiamo come quello dell'onorevole Giuliani, mentre nessuna delle difficoltà che avete inteso enumerarsi dall'onorevole Peruzzi e da altri oratori si presenta nel caso a mano, nè si offre alcuna altra linea di assai minore spesa come era fra i passi della Porretta e di Faenza; possiamo noi, dimenticando i nostri antecedenti e senza soda ragione alcuna, dire: abbiamo fatto male, abbandoniamo la linea di Conza, torniamo indietro e mettiamoci alla buona ventura, senza sapere se e quando arriveremo o non arriveremo al nostro scopo?

Prima di finire mi sento in debito di presentare alla Assemblea un altro ordine di considerazioni.

Signori, le parole enfatiche pronunziate in questa Camera quando ci impegnammo nella costruzione della linea di Conza non restarono inefficaci, il paese le intese, le raccolse e vi fece fondamento.

Fin dal 1861 la provincia di Salerno, quando vide così solennemente promesso che pel primo gennaio 1863 si sarebbe andato a Napoli per Conza, fin dal 1861 istesso contrasse un prestito di cinque milioni. Per farne che?

Per costruirne strade comuni in rapporto alle linee di strade ferrate, delle quali dicevasi dotata quella bella provincia.

Nè fu sola. La provincia di Principato Ultra che, tranne la traversa, la quale ora finalmente, per grazia a Dio, il Ministero promette di far arrivare al suo capoluogo, non può sperare di essere, almeno per gran tempo ancora, traversata nè longitudinalmente, nè diagonalmente da alcuna strada ferrata; questa provincia che cosa ha fatto? Malgrado le sue stremate finanze ha pur essa contratto un prestito di due milioni, anche per farsi le strade principali e mettersi in comunicazione colle linee ferroviarie da voi con tanto entusiasmo votate, e le quali avrebbero lambito appena alcuni punti dei suoi confini.

Ora dite a queste provincie che tornino indietro, che diano altre direzioni ai vasti lavori intrapresi, che cambino i loro progetti d'arte, che ricomincino a ridiscutere un novello sistema stradale!

Anche volendo ciò tentare, come potrebbero farlo, se il punto di direzione lo determinate voi coi tracciati ferroviari che prescegliete? Noi dobbiamo cercare le strade ferrate, dobbiamo, secondo queste, dirigere la nostra bussola.

Ciò posto, se voi accettate il concetto del Ministero, per lo meno obbligherete quelle povere provincie e tutte le altre che hanno avuto il torto di credere alle vostre pompose parole (come, per esempio, la provincia di Capitanata, a quanto mi è parso raccogliere da uno scritto cadutomi sotto mano) a disfare l'opera laboriosamente composta per tre anni continui.

Parvi possibile dire a queste provincie, dopo un affidamento di tre anni: sapete che dovete fare? Aspettare. — Sì, aspettare, e non altro; che dopo il fune-

stissimo esempio che date di non tenere neanche la vostra parola già fatta legge dello Stato, chi volete che si affidi ai vostri voti ed ai vostri decreti? Dopo lo scandalo che promuovete, le provincie da me ricordate debbono sempre rispondervi: e se poi, quando sarete a passare il vallo di Bovino, vi arresterete di nuovo? E se questo passaggio lo troverete più difficile di quanto lo pensate, che cosa faremo noi, povere sventurate?

Guardate pure il profilo del passo pel vallo di Bovino, tenete conto della natura dei terreni argillosi ove quello s'incontra, e dite poi se quel passaggio sia di tanta facilità, come a qualcuno piace di persuadere.

Se adunque quando sarete al fatto vi arresterete un'altra volta; se cangierete sistema, che cosa faranno allora quelle provincie?

Dopo tutto questo, come potremo noi, signori, tornare sui nostri passi? Come potremo disdire il fatto? Come potremo rinunziare gl'impegni contratti e gli affidamenti solenni dati ai nostri elettori?

Non credo, arrivato a questo punto, che occorra aggiungere altro per convincere la Camera quanto esizial cosa sarebbe, e quanto indecorosa per noi, se dessimo questo esempio di revocare una legge che nessuna ragione vuol disfatta, se dessimo l'esempio di mettere a soqquadro interessi già costituiti sull'opera nostra, sull'opera che eravamo padroni di non fare, ma che una volta volontariamente fatta non possiamo disdire, senza tener conto delle conseguenze del fatto nostro.

È notate, signori, che quando voi affrontate lo spostamento d'interessi così gravi, quando togliete affidamenti che con tanta serietà avete dato, è indubitato che le lagnanze sorgeranno numerose e legittime.

Queste avranno tanto più ragione di elevarsi quanto che mentre da un lato il progetto ministeriale sopprime la linea utilissima di Conza, dall'altro impone alle provincie un obbligo di concorrere per 20 anni con un contributo fisso di parecchie centinaia di migliaia di lire alla costruzione delle ferrovie.

Su di ciò non avrei nulla a ridire, perchè sono di coloro che ritengono doversi pagare per godere. Non è dunque di questo che mi dolgo; ma è impossibile che io non chiami l'attenzione della Camera sulle seguenti considerazioni. Da quel che ho detto è chiaro che le linee di cui discorriamo sono di un'importanza primaria, sono veramente le arterie, anzi sono quelle che solo vi possano affidare di rendere proficue le linee che avete già costrutte. La linea longitudinale dell'Adriatico diventerà proficua a misura che voi la congiungete coll'interno della Penisola.

Fino ad ora è una linea d'importanza meramente potenziale, perchè ad avere valore assoluto ve l'ho detto già, ed ora lo ripeto, debbe diventare linea d'interesse internazionale, ma questo sarà soltanto dopo attuato il canale di Suez e dopo che avrete aperti i varchi ferroviari a traverso le Alpi. Finchè ciò non succederà, giacchè vi avete fatto sfatare fra le mani dalla Società

delle strade ferrate Meridionali il più bello e grande concetto politico ed economico, è inutile illuderci, quella strada sarà sempre passiva, e per redimerla dovette accettare tutto intero il mio concetto. Correte verso Napoli con ogni maggior sforzo e correte contemporaneamente per Conza e per Benevento. Accelerate il varco di Conza e sussidiate le provincie perchè facciano la diramazione diretta di Taranto, Conza per Napoli. Scendete presto da Termoli e da Avellino sulla linea Beneventana e poscia date tempo al paese di rifarsi. Il resto lo farà il suo spontaneo e naturale svolgimento economico. Non dubitate, non disputate per pochi chilometri più o per pochi chilometri meno, quando trattasi di una linea arteriale, ed abbiate fede, le provincie Meridionali prenderanno tale slancio, hanno in loro tanta forza espansiva e capacità e ricchezze naturali, che in breve ora vi ripagheranno larghissimamente.

Vi ho dimostrato, o signori, non senza richiamarvi ai vostri antecedenti medesimi, che le necessità economiche, che le necessità geografiche sono quelle che vi obbligano ad accogliere il mio disegno; se voi questo non fatte, altro non otterrete che da una parte di pagare garanzie inutilmente a società poltrone, e dall'altra non riuscirete che a schiacciare le povere provincie del regno senza averne vantaggio alcuno.

Intanto vedete che cosa ora fate. Voi iniziate nel mezzogiorno un sistema ignoto finora nelle altre parti dello Stato, le linee come quelle delle quali date ora concessione sono dello stesso genere, della stessa importanza di quelle che nell'Italia centrale e nell'Italia settentrionale ha costruite lo Stato senza intervento alcuno provinciale.

Signori! Io sono pronto ad imporre alle mie provincie natali anche questo soprappiù di peso, ma quando? Quando almeno io possa dire a quelle popolazioni: « Sono stati soddisfatti tutti i vostri interessi, il Governo ha tenuto conto di tutti i vostri desideri, di tutte le occorrenze vostre, esso non poteva far di più. Ora voi avete il debito di concorrere a sollevare il peso gravissimo che fanno al regno le condizioni finanziarie del suo erario. » Credetemi, se mi abilitate a questo discorso, voi ed io ne saremo benedetti, tutti pagheranno volentieri, chè una buona volta vedono perchè pagano.

Ma se poi dovessi sfortunatamente tornare nelle mie provincie native per dire: « Vi hanno sopresse le linee ferroviarie che avevate più care, e per giunta vi fanno pagare per costruire linee le cui uguali, le cui compagnie nelle altre provincie del regno sono state fatte a spese dello Stato, » ditemi, o signori, è egli possibile che ciò si dica?

Nè basta. Quando avete provincie come i Principati, quali si debbono gravar di debiti per aprirsi le strade che gli altri paesi hanno già in abbondanza, e voi venite ancora ad imporre loro una contribuzione per le ferrovie che piacciono a voi, ma convengono poco a quelle e certamente men bene delle sopresse, voi non fate che paralizzare tutto, perchè quello che fate non si attaglia

ai bisogni attuali, che sono sempre i bisogni sentiti delle popolazioni e dei quali è giudice competente solo chi nacque in mezzo ad essi. Ciò posto, tutto sarà preso sotto il riflesso di una falsa luce, ed anche le migliori intenzioni vostre appariranno loro atti ostili e peggio ancora. La inevitabile paralisi che questo porterà farà che fra l'attività che non si desta, perchè le menti dedite all'opposizione raro sanno riuscire a costrutto fruttuoso, e fra le imposte e le soprattasse che disgustano senza compenso, voi e noi non raccoglieremo altro che scontento e doglianze. Voglia Iddio che le mie parole riescano a far conoscere ed apprezzare agli uomini del potere tutta l'importanza del vero che loro liberamente io manifesto!

Qui giunto, la Camera mi crederà di sicuro se le dico che non posso andare più oltre. Quindi mi limito a pregarla, e con essa prego anche l'onorevole ministro per i lavori pubblici, il quale tanto studiò le condizioni dei nostri paesi, a voler, prima di rifiutare i modesti emendamenti da me proposti, considerare la realtà dei fatti e comprendere di quanta importanza sia per l'erario dello Stato la molteplicità delle comunicazioni fra Napoli e le sue antiche provincie. Imperocchè io non voglio che si respinga la legge; solo la desidero quale gli interessi dello Stato domandano che sia veramente. Ora affatto consentanei a questi ed in perfetta consonanza con essi sono quelli delle provincie meridionali.

Poichè pure quelle provincie non hanno mai mancato di fare il debito loro e ricordano sacrifici per la gran patria comune quanto qualunque altra parte d'Italia. Quindi impossibile trattarle diversamente dalle loro consorelle. Contrastar loro qualche chilometro più o meno di ferrovia non è certo nè d'interesse del paese, nè da uomini di Stato.

D'altronde la soppressione della linea di Conza importa ormai la soppressione della sola strada per la quale oggi potrebbesi a giorno fisso stabilire l'arrivo in Napoli di una ferrovia continua e che svolgasi tutta su territorio nostro.

Non starò qui a ripetere quanto sia impolitico ed antieconomico il togliere all'Italia intiera il piacere di trovarsi al più presto possibile unita col suo più vasto centro di popolazione. Dacchè veramente per lo passo di Conza non rimangono che cento chilometri soltanto da compiere. E quando ormai siamo sì vicini alla meta, perchè obbligare gli Italiani a passare forzatamente per Roma e di trovarsi sotto la dipendenza della polizia francese e papale, patirvi l'umiliazione di vedersi rovistare gli effetti, esaminare e spesso sequestrare le carte dai doganieri pontifici? Mentre l'Italia può andare a Napoli senza staccarsi dalla continuità, sul suo territorio, perchè farla forzatamente schiava del capriccio papalino?

Io non credo che il Parlamento italiano possa rifiutare alle provincie meridionali un atto di giustizia che a tanti titoli lor tocca. Finisco quindi, sicuro di vedere gli sforzi miei e degli amici miei politici compiutamente appagati.

TORNATA DEL 28 MARZO

A questo punto dovrei entrare nello svolgimento degli emendamenti speciali che io propongo, e se il signor presidente mi vi obbliga prenderò un poco di riposo e poscia continuerò; ma se l'onorevole presidente volesse avere la bontà di permettermi che io dica pochissime parole allorchè si svolgeranno gli emendamenti sugli articoli, sarei riconoscentissimo alla bontà sua.

NISCO. Signori, io non amo farvi perdere tempo con argomenti di prologo; vi prego soltanto a considerare che sono il primo a prendere la parola dei vostri commissari che hanno votato e sostenuto questa legge in tutte le sue parti, sicchè sento il dovere di difenderla innanzi a voi ed assumere la responsabilità delle mie opinioni innanzi al paese.

Una voce a sinistra. Non è il ministro.

NISCO. Io ho anche una parte di responsabilità che intendo assumere: è la responsabilità della propria opinione.

Il riordinamento delle ferrovie è stato esaminato dall'onorevole Bonghi: però egli, pel desiderio che aveva di anatomizzare il sistema della Commissione in tutte le sue parti, e di farne poi bersaglio alle sue argomentazioni sottili, non che ai suoi frizzi ed ai suoi tratti di spirito, ha dimenticato la base principale di codesta legge, cioè il riordinamento in gruppi delle ferrovie. Ne ha parlato quasi per incidente, e soltanto per porre il dubbio su tali gravissime questioni.

Egli ha detto che vi sono paesi in cui ci è il sistema dei gruppi di ferrovie, e vi sono altri paesi in cui questo sistema non esiste; che le ferrovie vanno male, vanno bene coll'uno e coll'altro sistema; quindi egli ha trattato come una questione completamente indifferente questa dei gruppi.

In quanto a me ed alla maggioranza della Commissione è sembrato diversamente. Abbiamo considerato i gruppi come la base fondamentale della legge, ed abbiamo esaminato tutte le leggi in rapporto a questo concetto fondamentale da cui tutte le altre disposizioni dovevano partire. Per conseguenza abbiamo creduto che, mantenuto il concetto della legge, la forma esteriore della medesima si trovava perfettamente con essa in armonia, e non, secondo diceva l'onorevole Bonghi, ordinata in guisa da cagionar confusione nella coscienza del deputato. E davvero non sono soggetti diversi uniti e commisti; sono bensì tanzi mezzi concordanti ad uno scopo o ad un soggetto finale e complessivo.

L'onorevole Venturelli vi ha parlato de' gruppi; egli ha cercato di dimostrarvi, e l'ha fatto con molta chiarezza, l'importanza del sistema dei gruppi. Però pare che le sue misurate ed acconce parole non abbiano persuaso molto; per lo che mi permetto di ritornare sopra quest'argomento.

Una voce. È un bell'elogio!

NISCO. Intendo appunto fare un elogio all'onorevole Venturelli, non a coloro che non l'hanno compreso.

Le ferrovie, signori, sono una guisa di viabilità novissima, che in breve tempo ha fatto molto progresso.

Siamo usciti dal periodo in cui le ferrovie erano mezzi

di comunicazione tra brevissime distanze, e di difficile retribuzione, diretti a riunire importanti centri di popolazione e d'industria.

In questo periodo le ferrovie erano costruite ed esercitate da piccole compagnie. Così abbiamo veduto che per la ferrovia da Liverpool a Londra v'erano tre compagnie, una da Liverpool a Manchester, un'altra da Manchester a Birmingham, un'altra da Birmingham a Londra. Così pure si praticava in Francia per la linea ferroviaria da Parigi a Nantes.

Ma a questo periodo delle ferrovie è succeduto un altro periodo in cui le ferrovie erano considerate come grandi correnti di commercio, come principali mezzi di comunicazione, infine come corrente principale di movimento e di vettureggiamento delle popolazioni e delle cose.

In questo secondo periodo delle ferrovie si è riconosciuto che non erano più possibili le ferrovie fatte da piccole compagnie e per piccoli tratti, e che al contrario erano necessarie grandissime compagnie e lunghe linee; poichè si riconobbe che con l'*exploitation morcelée* i viaggiatori erano obbligati a perdere tempo ed a sopportare le elevate tariffe; le merci soffrivano pei trabalzi da una linea all'altra, e le spese d'amministrazione, di sorveglianza e tutte le altre generali erano elevate dal venti al venticinque per cento.

D'altra parte si vide che le piccole compagnie non potevano riunire i grandi mezzi per fare le opere presto, e quindi i capitali riescivano più lungamente improduttivi.

In ultimo luogo si considerò che le piccole società non potevano fare gli esercizi delle linee secondarie, e di tutte quelle diramazioni per le quali le ferrovie si rendono sorgente proprio di benessere e di civiltà.

Da queste necessità avvenne che si incominciarono a riunire le diverse compagnie e i così detti gruppi. L'esempio c'è venuto principalmente da quell'Inghilterra, che ho inteso qui nominare come il paese in cui non vi sono cotesti gruppi, e si ha un servizio migliore. Infatti le tre compagnie della linea di Londra-Lancashire si riunirono in una sotto il nome *London and North Western rail-way Company*, e le tre compagnie da Londra al paese di Galles si aggrupparono col titolo *Great Western Company*.

Nè si tardò in Francia a persuadersi che la mancanza dello sviluppo ferroviario era il frutto delle *exploitations morcelées*: però coteste piccole imprese erano il patrimonio di quella borghesia che aveva fondato la monarchia di luglio, e voleva goderne.

Ma quando Napoleone III, come Giulio Cesare, saliva al potere in nome della democrazia, studiò i mezzi per farne base del suo trono con assicurarle tutti i vantaggi della libertà cacciata dal campo politico e trapiantata in quello degli'interessi.

Così dopo il 1854, avendo alla Francia dato la preferenza nel mondo per le vittorie di Crimea, Napoleone si volse a prepararle il grande periodo economico, cioè la libertà del commercio. Egli inaugurò questo periodo

col riordinamento delle ferrovie; ed uno dei più grandi economisti francesi disse che a tale atto principalmente si deve lo stabilimento del sistema del libero scambio; perciocchè l'equilibrio delle forze economiche con l'Inghilterra era arrisicata di mantenere la libera concorrenza.

Tutte le ferrovie furono riunite in sei grandi gruppi, cioè: *Réseau du nord*, che comprende le linee su i porti di Boulogne, Calais, Dunkerque e le tre linee sul Belgio, di chilometri 1538; *Réseau de l'ouest*, che comprende le ferrovie da Parigi a l'Havre, a Cherbourg, a Brest, di chilometri 2309; *Réseau d'Orléans*, che comprende le ferrovie a Quimper, a Nantes, a la Rochelle, a Bordeaux, da Parigi a Montauban e da Parigi a Nevers, di chilometri 3671; *Réseau du midi*, che comprende le linee da Bordeaux a Bayonne, a Cette, da Toulouse a Bayonne, di chilometri 1619; *Réseau de Paris-Lyon-Méditerranée*, di chilometri 4159; *Réseau de l'est*, che comprende le tre linee da Parigi a Strasbourg, alla frontiera prussiana per Metz, a Mulhouse, di chilometri 2275.

Tutte queste ferrovie hanno divisa la Francia in tante diverse plaghe commerciali, alle quali servono di centro Parigi e Bordeaux.

Il vantaggio principale di questo è stato quello appunto, come si legge nei decreti imperiali e dalle diverse combinazioni fatte man mano, di obbligare queste grandi compagnie a fare il servizio delle piccole ferrovie, cioè ad apportare nell'interno del paese i mezzi i più celeri ed i più pronti di viabilità.

Ora se ciò è stato utile alla Francia, se ciò ha contribuito alla prosperità di quel paese, se ciò ha fatto dire al più grande economista francese che l'elemento principale della libertà del commercio in cotesto fatto riposa, io non so come questa cosa non debba importare a noi che principalmente dobbiamo acquistare quel primato dell'industria e del commercio che sventuratamente abbiamo perduto dacché Vasco de Gama volse intorno al capo d'Africa, ed i Veneziani non ebbero il coraggio di seguire l'ardire dei popoli anglo-sassoni.

Noi, o signori, dobbiamo stabilire i mezzi di comunicazione affinché l'Italia, nel periodo che le è prossimo a venire per l'apertura del canale di Suez, si possa trovare in condizioni di essere il centro su cui il gran commercio del mondo arrivi per poi ripartirsi nelle nazioni che sono al di là delle Alpi.

E così io credo che sia precipuo mezzo di nostra prosperità, che una linea di ferrovia, incominciando da Taranto a Brindisi arrivi fino a Piacenza, e lì arrivata, si dirami da una parte verso Genova e verso il Nord, andando pel Ceniso nel centro della Francia e sbocchi per Alessandria e Genova alla linea tirrena; pel varco da aprirsi nelle Alpi elvetiche nella valle del Reno; per Padova, Verona, nel Titolo; per Venezia, Trieste, nella valle orientale del Danubio. Questi sbocchi saranno più facili a misura che le loro correnti si trovano accentrate e connesse sulla base dei rispettivi movimenti commerciali.

Noi non dobbiamo mancare di coraggio e non dobbiamo fermarci alle difficoltà che ci si presentano.

È un atto di coraggio, ne convengo, che costa allo Stato e certamente al nostro molto meno di quello che ha costato alla Francia. Anzi io penso, siccome man mano dimostrerò, che bilanciando i sacrifici che facciamo cogli utili che ricaviamo, il vantaggio resta allo Stato, anche se non si voglia tener conto del bene economico che viene alla nazione tutta, dal quale l'aumento finanziario deriva.

Or dunque, stando sull'argomento che aveva intrapreso, affermo, o signori, che noi non dobbiamo arrestarci dinanzi all'opposizione, poichè opposizioni si fanno sempre, agli atti di coraggio: e noi abbiamo veduto in questa stessa Camera il maggiore atto di coraggio che ha fatto il Parlamento subalpino, anzi tutto il popolo Piemontese, quello di condurre il nostro esercito sui campi di Crimea, ha trovato opposizioni vigorose e dalla parte che pretende al monopolio del progresso.

Si asserisce, per sostenere l'opposizione che cotesto ordinamento delle ferrovie in gruppi è un atto pel quale la libertà dell'industria viene ad essere abbattuta e legata.

Io non ho inteso argomento che sia meno sostenibile di questo. Si confonde il monopolio col riordinamento dell'industria. Noi non siamo più ai tempi in cui l'industria può essere individuale ed isolata; ciò non può essere possibile che nei paesi in cui non vi è sviluppo commerciale, in cui non vi è movimento veramente industriale. Quella non si chiama industria, si chiama lavoro, che è cosa diversa dall'industria.

Il lavoro veramente industriale domanda necessariamente l'associazione, e l'associazione deve essere corrispondente allo scopo cui tende. Certamente una associazione diretta per ottenere piccolissimo scopo s'intende che deve essere piccola: non si possono fare delle grandi associazioni per esercitare i piccoli mestieri o piccole industrie, ma si debbono fare delle grandi associazioni quante volte si vogliono ottenere grandissimi fini. Ed io domando a quanti sono in questa Camera se non sia necessaria una grande associazione per ottenere di fare delle ferrovie, di farle presto, di esercitarle bene ed a tariffe basse, insomma di fare tutto quello per cui le ferrovie si rendono un mezzo di prosperità nel paese.

Laonde io rigetto completamente l'opposizione che si sostiene in nome della libertà del commercio, e la quale, se mai trionfasse, finirebbe per farci odiare appunto la libertà economica.

Si è detto che il Governo sia intervenuto quasi per forzare le compagnie ad associarsi, quasi per togliere a tutte queste compagnie l'autonomia e la vita propria e farne enti formulati secondo un modello che stava in testa di un ministro, e che poi man mano è passato nella testa della Commissione.

Questo davvero non è una tavola di opposizione. Quante volte attentamente si leggano gli atti per quali

TORNATA DEL 28 MARZO

questa fusione è stata stabilita, questi atti ben dimostrano come il Governo non è intervenuto per altro se non per facilitare, per ispianare la via, e per fare anche a tempo alcuni sacrifici, chè quando grandi cose si vogliono ottenere e grandi scopi raggiungere, il Governo è in debito di fare.

Adunque io penso che cotesto intervento del Governo è una mediazione utilissima diretta a scopo fecondissimo, di cui il Menabrea ed il Jacini meritano lode dal Parlamento e dal paese.

Lascio quest'argomento dei gruppi delle ferrovie, ed incomincio a discutere le diverse leggi, come si è detto, che formano la legge unica del riordinamento delle ferrovie.

Primieramente si è parlato della vendita delle ferrovie, e di essa ragionando si è perduto di vista che la è una parte essenziale della legge, poichè era una parte essenziale del riordinamento in gruppi delle ferrovie medesime.

Ma io abbandono quest'argomento e prendo quello in cui molti si sono fermati e con diversi modi, cioè l'argomento puramente finanziario.

Per esaminare se la vendita delle ferrovie finanziariamente sia utile e necessaria, bisogna cominciare a dare un'occhiata alle condizioni finanziarie dello Stato, cioè alle condizioni finanziarie di colui che vende. Certo non è questa l'occasione in cui io mi possa permettere di parlare delle finanze d'Italia, e trarre la Camera in questioni difficili e fuor di posto. Io soltanto mi limito semplicemente ad annunziare quali sono le condizioni finanziarie del nostro paese, per poi vedere se la vendita delle ferrovie era ed è uno spediente utile e necessario, e degno quindi della nostra approvazione.

L'onorevole ministro delle finanze, pochi giorni sono, ci faceva l'esposizione finanziaria, e ci presentava la condizione del nostro tesoro

La conclusione, certamente non piacevole, ma prevedibile da tutti, è questa, che noi ci troviamo a fronte di una deficienza di 625 milioni per tutto il 1866. È inutile qui discutere le cagioni di questa deficienza, e quello che bisogna fare per non ricadere in altre. Certo è che un espediente è necessario, e che bisogna colmare il vuoto per metterci poi sulla buona via. È questo un augurio che abbiamo già fatto diverse volte, e che fin ora è sempre venuto meno; pur tuttavia, noi lo ripeteremo tante volte finchè ci venga fatto di compierlo. (*Si ride*)

Questa almeno è la nostra speranza, e le speranze sovente si accompagnano con atti d'ilarità. Qual è il metodo che bisogna adottare? Io non sono per gli spedienti.

Io credo che una finanza non possa rimettersi cogli espedienti del far debiti e del vendere. È questo un mezzo al quale qualunque infelice, allorchè si trova a mal partito negli affari propri, suole troppo comunemente ricorrere. Io stimo che al nostro Stato convenga far quello che hanno fatto gli altri Stati che si trovano in simili condizioni. In tutta la storia finanziaria

non ho trovato punto che possa meglio paragonarsi al nostro punto finanziario che quello del 1783 nell'Inghilterra, dopo la guerra d'America.

L'Inghilterra in allora si trovava in condizioni peggiori delle nostre presenti, aveva il suo debito consolidato, accresciuto a dismisura, a tre miliardi circa di aggiunta su quello esistente prima della guerra d'America.

Aveva 33 milioni di lire sterline di debito galleggiante; la rendita dello Stato per le tasse fisse non arrivava che a 10 milioni di sterline, e questa bastava appena pel servizio del debito pubblico in 8 milioni di sterline, e 2 milioni per dotazione della Corona.

Erano necessari poi altri 7 milioni per l'esercito e per la marina, e altri 3 milioni per spese di servizio civile, e con tutto questo non aveva a fronte che 2 milioni e mezzo di lire sterline di altre tasse.

Con questa enorme deficienza che cosa fece Pitt?

Pitt si presentò al Parlamento, disse che avrebbe modificato tutto a modo che era utile per lo Stato di fare finanziariamente, e lo fece, ma soggiunse che bisognava cominciare con vendere o far debiti per pagare, e mantenere l'onore della nazione.

E noi diciamo ora a nostra volta: bisogna vendere o far debiti.

ROMANO GIUSEPPE. La strada è molto allegra.

NISCO. Se l'onorevole Romano indica il punto ove si possa trovare il danaro per far camminare lo Stato, saranno lietissimi e il Ministero e la Camera e il paese di questa felice scoperta. (*Movimenti*)

A noi dunque non resta che vendere quello che abbiamo, e, quando questo non basti, fare un debito.

Si osserva: perchè non fate un solo debito?

Perchè il contrattare un debito di 200 milioni di più di quello che siamo obbligati a farlo, è un sottoporci a condizioni molto più dure.

Inoltre se si contrae un prestito nel momento in cui non siamo padroni di ritardarlo, cotesta necessità ci forza ad accettare la legge dai prestatori ed a vedere i nostri valori deprezzati.

Vendendo queste ferrovie facciamo noi un affare economicamente e finanziariamente buono o almeno decoroso?

Quanto valgono queste ferrovie? L'onorevole Bonghi disse il vero, allorchè affermò che valgono quanto rendono. Certamente esse non sono un oggetto di antichità o di lusso, e niuno le compra per più di quel che rendono.

A questo sano principio obbiettava l'onorevole Cadolini che, trattandosi di applicare il danaro non ad una rendita variabile come i fondi pubblici, ma ad una rendita fissa, si compra e si vende a un saggio migliore.

Questo sarebbe vero se si trattasse d'impiegare il danaro nella proprietà immobiliare. Ma qui si tratta sempre di un capitale industriale: chi si determina all'acquisto delle ferrovie non lo fa per diventare proprietario di ferrovie, come si acquista una casa od un fondo per diventare proprietario della casa o del fondo.

L'acquisto si fa per dare un impiego a un capitale industriale.

Ora in questi casi il capitale si impiega precisamente alle condizioni medesime d'ogni altro capitale industriale, vale a dire dietro la base dei fondi pubblici e al corso corrente della rendita. Imperocchè nessuno rivolge all'industria un capitale se non quando vi trovi un impiego migliore di quello che offre la rendita dello Stato.

Dunque sempre e da tutti fu ritenuto che il corso dei fondi pubblici sia il termometro del prezzo del danaro.

Or quanto rendono le ferrovie? La loro rendita netta è di 13,250,000 lire; sicchè avendole noi vendute per 200,000,000 abbiamo venduto al 6 e mezzo per cento. Signori, io vi domando se noi vendendo la nostra proprietà ferroviaria al 6 e mezzo per cento, quando la nostra rendita frutta il 7 e mezzo, abbiamo fatto un buon affare. Io affermo che finanziariamente abbiamo fatto un buon affare, imperciocchè se noi non vendevamo le nostre ferrovie, saremmo stati obbligati a prendere i 200 milioni a prestito, e per ottenerli avremmo dovuto pagare di più 15 milioni, secondo il valore della nostra rendita, al giorno in cui fu fatta la vendita, e 16 milioni, secondo il valore della nostra rendita al giorno d'oggi. Cioè col vendere le ferrovie anzi che aumentare di 200 milioni il prestito si è ottenuto un vantaggio di tre milioni sul servizio annuale della rendita pubblica.

Nè vale l'opposizione di essere cotesto vantaggio compensato dalla perdita che farà il tesoro per iscontare valori pagabili a quote semestrali in tre anni e mezzo, essendo che una tal perdita è completamente compensata da vantaggi ottenuti dalla società acquirente, di cui la vostra ha presentato esatto quadro. Anzi, se avvi a considerare una cosa, la è questa che, ritornando le ferrovie dopo 99 anni nel patrimonio dello Stato, si debba pure a pro dell'acquirente tener conto del corrispettivo ammortamento.

In quanto poi alla vendita, considerata economicamente, io credo che mi posso dispensare in questa Camera di dimostrare che lo Stato non deve esercitare alcuna intrapresa. Non mi ricordo da quale dei nostri colleghi che mi hanno preceduto sia stata fatta l'osservazione che, trattandosi di opere pubbliche, il Governo le eseguisse, e poi le esercitasse o le facesse esercitare da altri.

Questo, signori, è un volere per arte oratoria far mostra di non sapere, o in verità non sapere, mi si permetta la parola, la differenza che passa fra le opere pubbliche improduttive e le opere pubbliche produttive, quali sono le ferrovie.

Le ferrovie non sono, come le strade ordinarie, semplicemente un'opera pubblica; sono un'opera pubblica produttiva, e, quando vi ha un prodotto a raccogliere, quando c'è bisogno di produrre e di far produrre e di amministrare, lo Stato è il peggiore dei produttori, è il peggiore degli amministratori. Quindi è indeclinabile debito di ogni Governo bene ordinato e non retto da taluni ignoranti, di non fare, nè amministrare mai da sé

le cose, le quali debbono esser fatte ed amministrare dall'industria privata.

Così considerata la vendita, io porto opinione che la Camera non possa avere difficoltà di accettarla, come non ha avuto difficoltà di approvarla la sua Commissione.

Vi è stato però un fatto posteriore per il quale al contratto primitivo si è dovuto portare una modificazione.

Allorchè il contratto fu stabilito, la condizione del suo oggetto era in istato diverso da quello in cui si trovava quando fu portato il contratto all'esame della vostra Commissione. Coloro che avevano comprato, cioè la Società delle ferrovie lombarde, opposero il cambiamento della capitale come una condizione essenziale di mutamento della cosa venduta, e quindi richiesero in nome della legge e dell'equità, o di essere sciolti dal contratto, o che si modificasse il contratto medesimo.

Il Ministero e la Commissione cercarono tutti i modi di vincere codesta difficoltà, e si è proceduto da noi francamente come se il contratto fosse davvero inattuabile.

Non pertanto era nostro desiderio, e desiderio del Governo, di venire ad un componimento il quale nel medesimo tempo che manteneva la convenzione pur serbava il rispetto al decoro ed alla buona fede, e che ci toglieva il pericolo di una lite che avrebbe tolto alla vendita il principale scopo per cui si faceva, quello di avere realmente il danaro. Così si venne a quelle modificazioni, per le quali lo Stato si è obbligato di assicurare ai compratori il prodotto lordo delle ferrovie vendute.

Non pertanto queste modificazioni diedero luogo a discussioni intorno ad una deduzione che avremmo potuto fare circa la minore spesa d'esercizio a cagione d'un prodotto minore. Ma non si poté disconoscere che questo prodotto minore non poteva essere che piccolissimo e quindi incalcolabile l'economia della spesa di un'amministrazione già istallata ed in corso.

Del resto l'onorevole Cadolini ha dato una prova sufficiente di esser vano cotale pericolo; quindi io posso esimermi dal dovere di entrare in questa dimostrazione, cioè che la condizione delle nostre ferrovie è tale che lungi dal farci prevedere una diminuzione di prodotto, noi andiamo incontro ad un prodotto maggiore.

Ad ogni modo quante volte da noi si voleva mantenere il contratto, e nello stesso tempo rispettare il prezzo del contratto sulla base del prodotto stabilito, noi non potevamo negarci o di riconoscere che le condizioni dell'oggetto della vendita erano mutate, e quindi modificare il contratto, oppure sostenendo che il prodotto sarebbe stato lo stesso, garantirlo.

Perocchè il Governo ha compiuto il debito suo nell'accettare quella modificazione, noi abbiamo compiuto il nostro nell'approvarla ad unanimità. D'altra parte però la vostra Commissione, aiutata efficacemente dai

ministri, ha ottenuto dalla società delle ferrovie lombarde un grandissimo vantaggio, quello di dieci milioni da doversi applicare per il traforo delle Alpi Elvetiche. Noi così siamo venuti a costituire parte di quel capitale che ci è necessario per andare nella valle del Reno. Ma alle spalle mi sento ripetere che questi dieci milioni sono stati dati dalla società delle Lombarde perchè ad essa importa che questo traforo fosse fatto, affinchè il prodotto delle sue ferrovie aumenti meravigliosamente, ed io lo intendo. Ma intendo pure, che nel mondo gli affari si fanno cogli interessi, che gli uomini sono guidati a fare il bene quando ci veggono la loro utilità. (*Oh! ho!*)

Una voce. È troppo!

NISCO. Non è troppo quando si vuol considerare l'umanità quale realmente è, non quale poeticamente si suppone. L'utilità, sì, o signori, è la guida dei fatti umani, ma non quella utilità bassa e volgare che si alimenta del danno altrui, sibbene l'utilità che si fonda precipuamente sul decoro e sulla giustizia; l'utilità da cui deriva non la lotta, bensì l'armonia degli interessi.

E noi siamo stati fortunati nell'aver potuto far comprendere alla società delle Lombarde che ella aveva interesse a dare questo capitale di 10,000,000 per aprire un altro varco oltre Alpi, cosicchè allo interesse suo servendo, serviva alla nazione che noi abbiamo l'onore di rappresentare.

Passo da questa all'altra parte della legge, cioè alla fusione delle società.

L'onorevole mio amico Bonghi ha scelto la fusione delle ferrovie centrali colle Romane per campo da brillare davvero; egli ha esaminato a modo suo la costituzione delle diverse società che formano il gruppo delle così dette romane, e con molta e brillante abilità è venuto a metterci innanzi agli occhi come adulti i neonati, e come non vitali i viventi. Ha cominciato a dichiarare di non comprendere la poesia delle cifre, eppure di cifre ci ha composto una gaia poesia per concludere che il Governo e la Commissione, mediante la presente proposta di fusione, hanno forzatamente operato un connubio di vivi con un moribondo, e che frutto di cotesto connubio è un cadavere.

Mi permetterà quindi la Camera ch'io rientri per poco in questa discussione colla scorta delle cifre, per seguire l'esempio dell'onorevole Bonghi, lasciando il maggiore sviluppo di questa materia, per conformarmi ad un'avvertenza che faceva poco fa l'onorevole Lazzaro, all'onorevole mio amico Boddi.

Per far conoscere come l'onorevole Bonghi ha fatto in modo da mostrar robusti quelli che appena si possono considerare come neonati, debbo man mano e brevemente esporvi la costituzione delle diverse società che formano il gruppo, o, per dir meglio, la società modificata delle romane.

Le società ferroviarie che si fondano sono quattro: la società delle livornesi, la società della maremmane, la società dell'Italia centrale, e la società propriamente detta delle romane.

La Società delle livornesi, che data dal 5 aprile 1841, fu costituita per la strada da Livorno a Firenze, poi via via s'andò allargando, acquistò la strada *Maria Antonia* e divenne la società più robusta della Toscana.

Il complesso delle linee che ora possiede questa società è di chilometri 449; il capitale della medesima è stato costituito nel seguente modo:

Azioni 80,000, a lire 420 caduna, capitale raccolto	L. 33,000,000
Obbligazioni 425,496, emesse in diverse serie, capitale raccolto da queste obbligazioni	» 91,141,706
Totale	L. 124,740,746

Questo capitale, non essendo stato reputato sufficiente per adempiere all'obbligo della costruzione ed al riordinamento delle linee e del materiale mobile, sono stati creduti necessari altri 16 milioni.

E chi è stato giudice di coteste necessità, dice l'onorevole Bonghi?

Ed i rispondo: una Commissione amministrativa composta dei membri delle due Camere e il Ministero che era chiamato ad osservare i conti, ed a vedere i preventivi delle spese a farsi.

La vostra Commissione, ancorchè avesse voluto esaminare sino al fondo tutte le spese da farsi, non poteva se non concludere quello che ha conchiuso, cioè di accettare il calcolo di una spesa presunta, ossia i conti al fatto del Governo.

Dunque questi altri 16,000,000 importano un totale di 140,740,746. Tale società così costituita pel suo capitale ha ampia garanzia dal Governo.

Notate, o signori, che il Governo per la Società livornese garantisce l'interesse delle azioni al 5 per cento, l'ammortizzazione delle azioni stesse e l'interesse sulle obbligazioni, quindi per la società livornese il Governo garantisce tutto, e non solamente garantisce le obbligazioni che sono state emesse, ma ancora tutte quelle che si emetteranno per compiere la linea aretina.

L'onorevole Bonghi diceva che nel decreto o legge, per la quale la linea aretina era stata concessa, veniva stabilita una somma determinata.

Mi permetta l'onorevole Bonghi, egli è caduto in un errore di fatto gravissimo.

La somma non è stata determinata, è stato soltanto stabilito che le spese sarebbero state determinate man mano da progetti che si sarebbero presentati all'approvazione del Governo. Quindi la Società livornese può spendere a suo talento tutto quello che è necessario, ed il Governo sarà sempre obbligato a pagare il servizio delle azioni come il servizio delle obbligazioni.

Ora vediamo il prodotto di queste ferrovie.

Il prodotto lordo delle ferrovie Livornesi dopo l'apertura di Montevarchi a Fuligno è di lire 17,100, dalle quali, tolte lire 9700 a chilometro per spese di eser-

cizio, resta un prodotto netto chilometrico di lire 7400, ed in complesso per 449 chilometri lire 3,322,600, differenza in meno del carico che sopporta il Governo di 5,322,600 lire.

A ciò non riflettendo l'onorevole mio amico Bonghi nell'esaminare le condizioni della Società livornese è venuto ad annunziare un giudizio diverso dalla realtà.

Infatti non ha considerato che la Società delle livornesi ha una garanzia non solo sulle obbligazioni, ma ancora sulle azioni, e che una società la quale ha siffatta garanzia dal Governo, una società che non vive di vita propria e di credito proprio, è una emanazione dello Stato, è una sua pupilla. Io domando all'onorevole Bonghi: è questa una società industriale oppure una società che appena si può dire nata o almeno appena concepita? Ed è merito di cotesta società di non mangiare il suo capitale, secondo si esprime il Bonghi, a proposito delle romane, qualora mangi il capitale dello Stato?

Dunque vede l'onorevole Bonghi che quando ha voluto presentare la società delle livornesi come una società perfetta, come una società che non mangia il suo capitale, come una società che non vive a carico del Governo, ha pronunziato un giudizio contrario ai fatti esistenti, onde io non considero industrialmente costituita una società la quale non ha l'interesse di prosperare, una società la quale è sotto l'egida del Governo che ogni suo valore garantisce, una società la quale non vive di propria responsabilità nel mondo degli affari. E cotesta condizione io schiettamente rivelo per l'obbligo che ho di rettificare alcuni storti giudizi, e per dare un attestato di elogio agli amministratori accortissimi di una società a cui l'accortezza non abbisogna.

L'altra società che forma la fusione è la società delle maremmane.

Di questa società mi basta soltanto dire pochissime cose perchè l'onorevole Bonghi è dello stesso mio parere in quanto non si può dire una società perfetta. Io anzi la dirò un embrione di società.

La Toscana sentiva il bisogno che una linea fosse fatta lungo il suo litorale.

Questa linea doveva servire all'Italia, nel grande commercio mediterraneo. Il farla quando proprio si metteva all'edificio dell'unità la pietra angolare era un attestare la fede nell'avvenire, ed un anticipare un lavoro necessario, poichè l'amministrazione del nuovo regno trovava già 206 chilometri fatti. In quella condizione la Toscana cercò di riunire una specie di società la quale si fosse fatta intermediaria fra coloro che davano il danaro e il Governo che lo garantiva; sicchè essa non fece altro se non mettere in circolazione delle obbligazioni garantite dal Governo a procurarsi il danaro necessario per fare le ferrovie.

Ogni obbligazione portava dietro a sè una cartella di godimento, la quale serviva per dare una qualità sociale a quelli che avevano sborsato danaro di contro al titolo di obbligazioni, poichè altrimenti sarebbe stato impossibile di costituire a forma di legge una società. Invero,

riuniti i due titoli delle obbligazioni e delle azioni, ne viene che quelli i quali davano il danaro e ricevevano le obbligazioni, diventavano soci in virtù della cartella così detta di godimento; e così procurato un capitale necessario per la costruzione, furono costruiti 231 chilometri di ferrovia. Per aver questo capitale fissato dal decreto istitutivo di cotesta ingegnosa forma di società in 33 milioni, furono emesse le seguenti obbligazioni:

Una prima emissione di 89,100 al capitale nominale di lire 44,500,000, che dettero un capitale effettivo di lire 30,400,220. Poi mancano altri tre milioni per completare l'opera della ferrovia maremmana, e quindi la necessità di emettere altre obbligazioni, che forse in gran parte sono state già emesse; e così un capitale intero di 36 milioni.

Su questo capitale intero di trentasei milioni lo Stato paga 2,687,184: ed oltre a ciò lo Stato stesso porta il carico dell'esercizio.

L'esercizio della ferrovia maremmana si doveva fare necessariamente dallo Stato; nessuno poteva assumere un servizio che non aveva nissun interesse di mantenere: quindi lo Stato ha dovuto trattare colla società delle Livornesi ed assegnarle 7,500 lire al chilometro per l'esercizio di queste ferrovie maremmane.

E siccome le ferrovie maremmane non danno che un prodotto di 4000 lire al chilometro, avviene che lo Stato, non solo paga per le obbligazioni 2,730,000 lire, ma è obbligato a pagare ancora 808,000 lire pel servizio propriamente di esercizio.

La Commissione amministrativa ha ammesso che le ferrovie livornesi potranno dare un prodotto di 6000 lire al chilometro, e poi si potrà arrivare forse a qualche prodotto maggiore; ma, ritenendo la stima che ha fatta la Commissione amministrativa, noi possiamo considerare che lo Stato ha sopra di sè per lo meno un peso di lire 2,381,300 annualmente; oltre a tutte le spese straordinarie di riparazioni in una linea esposta ad essere sommersa massime dall'Ombrone.

Ora io vi domando: si può chiamare questa una società? Si può dire che questa società delle maremmane non sia tanto a peso dello Stato per quanto spinge lo Stato a togliersi codesto fardello dalle spalle? Ogni giorno che passa è un carico che s'impone allo Stato, esposto sì alle spese certe e prevedute, sì alle incerte, ma pur prevedibili.

Dunque vedete, o signori, che noi siamo astretti dalla necessità ad uscire da una condizione che uno Stato bene ordinato non può sopportare.

Con cotesto mio giudizio non intendo, il ripeto, condannare la formazione della società maremmana. Fu un espediente utile e necessario in quel momento per spingere una strada ferrata che sarà certamente una strada di grandissimo prodotto, quando tutta la linea ferroviaria della costiera mediterranea sarà completata, quando avremo il tratto da Civitavecchia al Chiarone, e quello da Spezia alle frontiere francesi.

Vengo ora all'altra società, alla società della Centrale toscana; questa è una società che veramente me-

TORNATA DEL 28 MARZO

rita elogio per la sua economia e per la sua amministrazione.

Ella è nata in modo molto semplice e si è amministrata molto patriarcalmente. Eppure, se non ha avuto un interesse assicurato sulle sue azioni, ha avuto però assicurato quello delle obbligazioni, nonchè un sussidio di lire 170,000, che poi è stato modificato, ed il quale sussidio per 30 anni è stato venduto da questa società per ricavarne lire 3,282,000 dal monte de' Paschi di Siena; e per ciò ottenere due cittadini senesi hanno accettato l'ipoteca sulla proprietà loro particolare.

Io qui intendo parlare del conte Pieri e del mio amico conte De Gori, i quali sottoposero ad ipoteche i loro propri beni onde la società della centrale avesse il capitale necessario per adempiere agli obblighi suoi.

Vorrei che questo esempio non restasse isolato in Italia.

Ora, la società della centrale Toscana, che con pochissimi mezzi ha compiuto una linea veramente centrale, la quale mette in comunicazione la valle dell'Arno con quella del Tevere, se non mangia dello Stato per le sue azioni, non dà neppur da mangiare a nessuno, chè le sue azioni non hanno dividendi.

Io domando all'onorevole Bonghi: che società sia questa, la quale non dà dividendi delle sue azioni, e neanche la speranza di averli? È una società che non può vivere e che si sostiene solo nella speranza di un ordinamento migliore. Adunque io non credo che, senza nulla detrarre agli elogi dovuti alla società centrale toscana, la si possa presentare come modello di associazione industriale e dare certezza di durabilità e di progresso.

Veniamo ora a quella società delle romane, su cui l'onorevole Bonghi ha rivolto i frizzi del suo spirito, ed in cui egli non ha veduto se non tenebre, fra le quali brillava un qualche lampo di luce venuto da non so qual mano misteriosa. Io non rimonterò alla formazione di quella società, io non scendo ad esaminare le qualità personali di coloro che l'hanno in principio costituita. Le qualità politiche non entrano nella formazione dei capitali. Io trovo qui una società costituita con tutti i modi con cui le altre società industriali si costituiscono, e ciò mi basta; anzi l'andare oltre, secondo me, sarebbe una colpa.

La società delle ferrovie romane è costituita con azioni e con obbligazioni. Le sue azioni non sono garantite dallo Stato, non hanno altra garanzia che quella che loro attribuisce la buona fede della società, la quale assicurò un interesse non minore del 5 per cento durante la costruzione, e poi i futuri dividendi; e la promessa è scrupolosamente mantenuta.

La società delle romane ha 170,000 azioni, per le quali ha riunito il capitale di 85 milioni, e poi ha 660,000 obbligazioni che hanno un capitale nominale di 500 lire, e un interesse del 6 per cento, con un'ammortizzazione in 99 anni: il capitale realizzato è di 157 milioni.

Mercè di queste obbligazioni ed azioni, l'intero capitale importa 242 milioni.

L'onorevole Bonghi qui faceva osservare la sproporzione in cui si trovavano, secondo lui, le obbligazioni colle azioni, per concludere che la è una società che ha i suoi valori senza equivalente, perchè non hanno base veramente reale, mentre le azioni sono in proporzioni inferiori di quelle di tutte le altre società.

Rispondeva l'onorevole Venturelli con una osservazione giustissima, e disse che il vero punto su cui le obbligazioni si fondano, come ogni emissione industriale, non sono le azioni e il numero loro, bensì è il credito che ispira una società!

Quando tale società è stata così felice per opera di non so qual mano misteriosa da poter avere dal mondo finanziario 157 milioni mercè le sue obbligazioni, io dico che ha dovuto trovar molte persone che hanno avuto piena fiducia nel suo credito, altrimenti non avrebbe potuto ciò fare.

Quindi è inutile di andare ad indagare il credito di una Società per farlo crollare, ed io anzi credo debito di ogni buon cittadino, di ogni deputato, di rispettare grandemente le condizioni di una Società che rende servizi al paese, che esercita una grande industria nel paese; perchè il mal calcolato patriottismo nostro di intaccare sempre l'onore delle Società, mettendo il dubbio sul credito loro, ci conduce alla fin fine a spandere il dubbio sul mezzo unico che ci necessita per attirare e per riunire i valori, onde portare innanzi le nostre industrie, e svolgere la vita economica in Italia. (Segni di adesione)

E quindi mi permetta l'onorevole Valerio se io credo di non poter accogliere le sue osservazioni a bassa voce sul non doversi tener molto conto del credito delle Società romane...

VALERIO. Finora non ho parlato io: aspetti che abbia parlato.

NISCO. Uscendo da questa interruzione, e seguendo il corso del mio discorso, dirò che il bilancio di quella Società è il seguente:

Passivo:	
Servizio delle azioni	L. 4,250,000
Servizio delle obbligazioni	» 9,900,000
Servizio di altri 46 milioni indispensabili per eseguire i lavori	» 3,000,000
	Totale . . . L. <u>17,150,000</u>
Attivo:	
Garanzia governativa italiana	L. 9,964,000
Garanzia pontificia	» 3,206,000
	Totale . . . L. <u>13,174,000</u>
Indi una deficienza di	L. <u>3,980,000</u>

La Società ha poi altri 164 chilometri di strada non garantita, dai quali non può ritrarre al più che un prodotto netto di lire 6000 al chilometro, sicchè la sua deficienza può in cifre tonde portarsi a lire 3,000,000.

È naturale che con un tale bilancio la Società, per mantenersi e adempiere le sue promesse, ha bisogno

di un atto col quale, ricostituendosi a nuova vita, possa ottenere il capitale che le è necessario.

Questa Società, come si vede dalla sua costituzione, è completamente industriale per lo spirito e la forma, avvegnachè essa, come diceva l'onorevole Bonghi, ora non fa che annualmente mangiare il suo capitale.

Si sa: ogni anno ne mangia per lire 4,250,000, nè può fare altrimenti, non mangiando di quello dello Stato, come fanno le livornesi, o non dandone a mangiare a nessuno, come fa la centrale toscana.

Ma è questo esempio unico al mondo degli affari di una Società che possa amministrare e mantenersi senza dare alcun dividendo, e se la Società delle romane avesse mancato al suo dovere di dare, durante la costruzione, l'interesse del 5 per cento ai suoi azionisti, certamente, o signori, in questo punto la Società delle romane sarebbe caduta, ed io credo che ha fatto opera utilissima, anche per noi, a cui importa di mantenere il suo credito, di pagare i suoi interessi.

In quanto poi alla necessità dello Stato di assistere questa Società che si trova in pericolo, io credo che risulta da diverse ragioni. La prima ragione è quella che importa ad uno Stato ben ordinato di non far cadere una Società che ha un sì gran numero di azioni e di obbligazioni, ossia un sì gran numero di valori commerciali nelle Borse d'Europa. Noi non possiamo permettere, non possiamo volere, non possiamo desiderare che questa Società venga a cadere, poichè la sua caduta porterebbe il discredito su tutti i valori dello Stato.

Se da voi questa ruina industriale non si evitasse, si verrebbe precisamente a quel punto che ci rimproverava il *Times* pochi giorni or sono, cioè al punto in cui il credito italiano non meriterebbe alcuna fiducia in Europa.

Il *Times* ha avuto molti torti nel pronunziare questa sentenza; esso non ha considerato che l'Italia è una nazione che sta nel periodo della sua costituzione; che noi abbiamo speso meno per costituirci in nazione di quello che ha speso l'Inghilterra per perdere l'America; che noi non siamo una nazione soltanto che vuole essere, ma siamo una nazione che vuole valere, quindi abbiamo bisogno di esercito e di marina, e ne abbiamo bisogno urgente.

Dunque, signori, se noi non vogliamo dar ragione a questo giornale gravissimo inglese, che con ingiustizia manifesta ci rimproverava la mancanza del nostro credito, noi dobbiamo impedire ad ogni costo che una Società, che ha grandissimi valori, numerosissime emissioni, possa cadere.

MICHELINI. La Società non è il Governo.

NISCO. Il Governo certamente è a ciò interessato, poichè l'onorevole Michelini, che alle spalle m'interrompe, sa meglio di me che tutti i valori che sono garantiti da un Governo e sono quotati in una Borsa estera e negoziati come gli effetti governativi, hanno cogli effetti governativi medesimi una grandissima correlazione, per forma che non si può impedire che cadendo i valori di una Società garantita dallo Stato,

quotizzati in una Borsa estera, non cadano pure gli effetti pubblici.

Per lo che io credo che sia una necessità principale del nostro credito, che sia obbligo inevitabile di un Governo che si rispetta, di un Governo che ama l'Italia, d'impedire la caduta di una sì grande società.

E poi oltre a questa considerazione finanziaria vi è anche una considerazione economica.

Se la società delle romane oggi venisse a cadere, noi non avremmo le due ferrovie che ci sono indispensabili; la ferrovia che da Roma porta ad Ancona e la ferrovia che da Civitavecchia porta al Chiarone.

Queste due ferrovie sono per noi una necessità politica ed economica. Sono una necessità politica perchè ci mettono più a contatto di quelle provincie che finora disgraziatamente non fanno parte ancora del regno di Italia, e ci danno il mezzo di farle nostre con i mezzi e la via del progresso. Assediate Roma con le strade di ferro, mi diceva un uomo di Stato, e Roma sarà d'Italia. Sono di una necessità economica ed anche finanziaria perchè con aprire uno sbocco alle linee toscane si dà nuova vita prosperosa a quelle contrade e si diminuisce la garanzia o sussidio dello Stato a pro di quelle linee ferroviarie. In vero la ferrovia Aretina non avrebbe nessuno sbocco se la ferrovia da Ancona a Roma non fosse costruita, e similmente la ferrovia che va da Eboli ad Orte rimarrebbe senza sbocco nessuno; nè diverso sarebbe il caso della Maremmana, che rimarrebbe per un pezzo a carico dello Stato. Io, signori, in questi ultimi giorni ho percorso due volte le ferrovie delle Maremme e ho provato quanto pur troppo sia grande il peso di passare dalla ferrovia alle vetture corriere e poi rimettersi in altre ferrovie, e correre tutti quei pericoli, tutte quelle molestie che alla fine rendono difficile il viaggio per gli uomini ed impossibile il vettureggiamento delle merci, da cui principalmente il prodotto di una ferrovia dipende.

Di più vi è anche un'altra considerazione che muove il Governo a farsi puntello alla società delle Romane, ed è una considerazione morale, d'equità. La società delle ferrovie romane assunse il servizio ed il completamento della linea Ceprano-Napoli: questa intrapresa fu stabilita sopra base liquidata dal Governo, e la società accettò la fatta liquidazione. Allora si stimò che erano necessari 16 milioni per poter compiere i lavori da Napoli a Ceprano; però in luogo di 16 milioni se ne sono spesi 31. La società delle Romane giustamente chiede al Governo una verifica della prima liquidazione, ed un rimborso di spese oltre le prevedute qualora risulti di essersi realmente ed intelligentemente spese.

Avvi poi anche un'altra ragione di compenso che la Società delle Romane mette innanzi, ed è la ragione di avere assunto, senza nessunissima garanzia e mediante un prestito forzato, l'impresa della ferrovia da Civitavecchia al Chiarone: ed il Governo italiano aveva molto interesse che codesta ferrovia non fosse caduta nelle mani d'una società belga, la quale non aveva altro scopo se non quello di non farla giammai.

Laonde, dopo d'aver così esaminata la diversa costituzione di questa società, mi permetto di farvi osservare, o signori, quali sieno gli oneri dello Stato per la fusione che si debbono mettere in rapporto agli oneri che attualmente ha lo Stato senza la fusione. Al presente gli oneri dello Stato sono: per le livornesi lire 5,382,600; per le centrali toscane lire 717,000; per le maremmane lire 2,884,000; per le romane lire 5,733,100; totale lire 14,124,000; e dopo la fusione, a cagione del sussidio di lire 13,250 al chilometro un onere totale di 17,500,000 lire. Così lo Stato avrà un maggiore aggravio di lire 2,888,600. In questo calcolo non è stato considerato il sussidio di lire 48,000,000 che dà lo Stato in altrettanti lavori, poichè di questo genere di sussidii si sono sempre dati e sempre si daranno. Questo sussidio ha per iscopo principale di assicurare all'Italia la difficilissima ed importantissima via ligure.

A fronte di questi oneri vi sono i seguenti compensi. Lo Stato dovrebbe dare una garanzia suppletiva di lire 5042 alla società delle Centrali toscane, del 3 per 100, garanzia ch'è necessaria quante volte non si voglia ammettere che una società possa mantenersi, non dico progredire, senza dare interesse alcuno per le sue azioni. Inoltre tal garanzia sarebbe un compenso di equità per essersi volta verso Roma pei pressi di Perugia quella ferrovia aretina destinata per l'obbiettivo Ancona.

Nè è una condizione di poco rilievo quella che fissa il ribasso del 75 per 100 pei trasporti militari anche di materiale, mentre che le ferrovie toscane davano il 20 per 100 soltanto pel personale. Cotesto vantaggio del Governo è valutato ad un milione di lire all'anno, massime se si riflette che oggi Firenze è la sede del Governo.

Evvi poi a calcolare la perdita sull'esercizio della strada ferrata di Savona. La società delle Romane ha l'obbligo di assumersi il servizio della strada ferrata savonese, servizio eventuale che è in potestà del Governo di poterle dare, ma che il Governo ha voluto imporre alla società per facilitare la costruzione della ferrovia savonese, la quale in molti punti richiedendo un servizio eccezionale attese le sue pendenze costerà oltre il 50 per 100 di quanto è stabilito, e quindi produrrà una perdita di circa 400,000 lire. Considerati adunque tutti questi compensi che si mettono di fronte ai danni che si hanno dalla fusione, considerata l'importanza della fusione, e considerato specialmente che mercè della medesima noi possiamo avere prontamente la costruzione della strada Ancona-Roma, e la costruzione della strada ferrata Civitavecchia-Chiarone, io credo che il Governo ha fatto utilissima cosa nel proporla a voi, e la vostra Commissione ha compiuto un suo dovere con approvarla.

Passo ora al gruppo delle meridionali.

Se il signor presidente lo permettesse, siccome sento il bisogno di prendere riposo, rimanderei il seguito del mio discorso a domani, in ogni modo farò il volere della Camera,

Voci. No! no! no!

NISCO. Sono le cinque e mezzo...

Altre voci. Ma sì, a domani...

DI SAN DONATO. Signor presidente, domando la parola.

PRESIDENTE. Parli!

DI SAN DONATO. Se si ammette questo sistema, noi nella discussione di questo disegno di legge avremo bisogno di un anno; poichè ci sono cinquanta oratori iscritti, e se ognuno tiene a fare il suo discorso per giorno, essendovi quasi cinquanta oratori iscritti, ne avremo quasi per cinquanta giorni. Vi sono centinaia di emendamenti; ogni oratore vorrà svolgere il suo. *(Si ride).*

Non c'è da ridere, poichè quando si sono votati i Codici del regno d'Italia e l'unificazione amministrativa, col tamburo battente, non si ha diritto di esigere che i deputati rimangano qui per molte ore inchiodati a sentire a perorare per i piccoli interessi di tale o tale altro villaggio.

Chi si abbandona a svolgere per esteso questi fervorini non tiene certo a cuore l'interesse del regno d'Italia.

NISCO. Io sono indifferente; e parlerò.

PRESIDENTE. Allora l'oratore si riposa per dieci minuti, poi riprenderà il discorso.

(Segue una breve pausa).

Prego gli onorevoli deputati di recarsi ai loro posti.

La seduta è ripresa.

Intanto rinnovo la preghiera ai deputati di trovarsi solleciti al cominciare della seduta, vale a dire poco dopo il mezzogiorno, acciò si possa far cammino.

Nel tempo stesso prego gli oratori di raccorciare un poco i loro discorsi; altrimenti sarebbe consumato un tempo prezioso a discapito dei molti altri pur gravi lavori che ci stanno innanzi.

Spero che domani al mezzo tocco si potrà incominciare la discussione. Io ne faccio loro le più vive istanze!

Il tempo stringe; mi appello al loro senno e al loro patriottismo.

Il deputato Nisco ha la parola.

NISCO. Io annunziava che veniva a parlare ora del gruppo delle meridionali. Per trattare con calma e quindi con severo giudizio il gruppo delle meridionali, bisogna distinguere la disamina in due parti: in quella che si riferisce alla convenzione in generale; in quella che si riferisce al tracciamento delle linee.

Io non entro nella questione della costituzione della società e del modo della sua amministrazione; non siamo qui per discutere un'inchiesta. Io mi tengo perfettamente stretto nel campo della discussione del riondinamento ferroviario.

Circa la prima parte della disamina vi sono due questioni a discutere: le multe per l'inadempimento dei termini e la garanzia mutata o modificata.

Quanto alle multe permettetemi che vi ricordi quanto io scriveva come commissario appunto per la legge che

dava la concessione delle ferrovie meridionali. In un rapporto sul valore finanziario ed economico della concessione Rothschild da me compilato per incarico dei miei colleghi (ed uno de' miei colleghi in quella circostanza era pure l'onorevole Bonghi), io scriveva così: « Altro lato importante della concessione è il termine dell'esecuzione; e senza dubbio io sono di parere che non potrebbe essere più breve. Dirò poi alla Sotto-Commissione tecnica, se sono abbastanza serie o scritte per illusione, e per scusare l'esorbitanza degli oneri da parte dello Stato ».

Fin d'allora io vedeva che il termine così breve era impossibile per eseguire gli obblighi che si assumevano. Noi votando la legge nel mese di agosto 1862 venivamo a stabilire che pel primo maggio 1863 doveva essere aperta la linea dal Tronto a Conza, cioè in otto mesi e nove giorni.

Ora domando se si poteva dire seria una contrattazione simile, se era veramente un serio contrattare tanto per parte dello Stato, quanto per parte della società che assumeva l'obbligazione della concessione.

Ed io ho il diritto di poter ciò domandare, perchè in allora, come commissario della legge, lo dissi; nè mi limitai a dirlo, lo scrissi e pubblicai, perchè io prevedeva che da noi si stabiliva l'impossibile, e saremmo poi chiamati ad applicare quell' aforismo vecchio, le-gale, che all'impossibile nessuno è tenuto.

È d'uopo ancora considerare che cotesto termine si dava alla società, e dalla società si accettava per costruire ferrovie in luoghi dove mancavano strade ed ogni mezzo di lavoro.

E qui non ricordo che esisteva anche il brigantaggio, perchè il brigantaggio era una condizione permanente, ed esisteva quando la contrattazione si faceva; quindi era una condizione conosciuta dalle due parti.

Però la società delle Meridionali, ed in allora il conte Bastogi che trattava, assumeva l'obbligo di andare in nove mesi dal Tronto sino a Conza in considerazione delle assicurazioni che riceveva dal Governo, e certamente non per inganno, che si procedeva nei lavori, e che questi erano molto innanzi.

Un mese dopo questa votazione io feci una escursione nelle provincie adriatiche meridionali, ed arrivato a Termoli trovai i lavori in siffatto modo abbandonati, che non v'era lavorante alcuno. Ne domandai la ragione, e mi dissero che era quella che da molti mesi non si pagava. La galleria del Sangro, quella galleria di 1200 metri, non era peranco cominciata, e fino a Termoli non c'era che dei tracciamenti e pochi sterri. Di modo che io ne scriveva all'onorevole Depretis, che allora era ministro dei lavori pubblici, lagnandomi di questa condizione di cose, e gli notava appunto che noi, nel votare una legge per la quale si fermava l'obbligo alla società d'arrivare in pochi mesi dal Tronto a Conza, non avevamo fatto davvero che dare lustre alle popolazioni napoletane, e discreditar il Parlamento ed il Governo, che siffatta condizione

avevano accettata e proposta. Ed io non mi contentai di scriverne all'onorevole Depretis, ma, arrivato a Lecce, come sa benissimo l'onorevole Brunetti, ne scrissi all'onorevole Sella che anche sedeva nel Consiglio della Corona.

Signori, quando i lavori erano in tale stato nel mese di ottobre 1862 che facendo ogni sforzo, siccome io ne scriveva all'onorevole ministro, non si poteva arrivare a Conza, neanche in due anni, io domando se si possa ora far colpa al Menabrea per non aver fatto eseguire una condizione impossibile alla Società assuntrice ed a questa per non averla eseguita.

Il ministro dei lavori pubblici, il conte Menabrea, in una lettera di cui ho qui la copia trasmessami pochi giorni sono dal signor ministro, diceva ch'egli riconosceva le difficilissime condizioni della società nel dover compiere i suoi lavori, e quindi si limitava a premurare per l'apertura della linea sino a Foggia.

Signori, quando si tratta che la società non ha adempito ad un'obbligazione che ogni mente sana doveva prevedere come non adempibile, io vi domando se adesso possiamo venire all'applicazione delle multe precisamente perchè non si è all'impossibile adempiuto.

È mestiere molto facile fare il censore, e le censure in ogni modo fatte, sovente sono un calcolo per accaparrare volgari applausi.

Ed è a notare ancora che la Commissione è stata scrupolosissima nell'esaminare questo affare importante delle multe, per la inadempienza del termine, e avendo scritto al ministro de' lavori pubblici per sapere le ragioni per le quali tali multe non erano state applicate, ne ebbe in risposta che una delle principali ragioni era la mancanza dell'approvazione dei progetti.

E veramente, o signori, la strada da Foggia a Candela è stata completata meno 4 chilometri, cioè nel giugno 1864, aperta prima che l'approvazione del progetto fosse stata data: la società aveva spedito al Ministero il progetto, e ne aveva ripetute volte chiesta e sollecitata l'approvazione. E pure la società a suo rischio e pericolo ne intraprese la costruzione senza la previa approvazione del progetto medesimo.

In questo momento in cui parliamo, e nel quale tanto calorosamente si declama per la inadempienza del traforo di Conza, sappiate, o signori, che gli studi del tronco da Santa Venere a Conza da molto tempo stati presentati dalla società, non sono stati approvati dal Governo.

Una voce. Ha fatto male!

NISCO. Se abbia fatto male o bene non è questione, noi qui parliamo dell'applicazione della legge alla società, non facciamo ufficio d'inchiesta.

Or se la società non ha avuti dal Governo approvati i progetti, se la società ha fatto anzi ancora di più di quello che essa doveva fare, domando io, o signori, come poteva la vostra Commissione richiedere l'applicazione delle multe?

Da questo argomento passo ad un altro che riguarda il mutamento della garanzia. La prima quistione che si presenta è se sia preferibile una garanzia fissa sul prodotto netto o brutto, oppure una garanzia a scala mobile, che cioè venga modificata a misura dell'aumento del prodotto, con vantaggio scambievole e di chi garantisce, e di chi è garantito.

L'onorevole Bonghi accettava questo secondo sistema riconoscendone l'utilità economica, e del pari l'onorevole Fiorenzi. Invece l'onorevole Cadolini, se ben ricordo, osservava non essere necessario un tale sistema a far progredire l'esercizio ferroviario quante volte le tariffe e gli orari debbono essere approvati dal Governo.

Mi permetta l'onorevole Cadolini di osservargli che le tariffe e gli orari approvati dal Governo non bastano a far progredire e migliorare il servizio di una ferrovia.

Di questi sistemi di garanzia io tenni discorso qualche anno fa con uno dei nostri colleghi, l'onorevole Ranco, ed egli molto lamentava il sistema della garanzia fissa, poichè a suo parere si costituiva una società concessionaria nella condizione della stabilità.

Essa non aveva in tal caso interesse veruno di progredire. Ed egli mi raccontava la difficile posizione in cui si era trovato qual direttore della ferrovia *Vittorio Emanuele*, che avendo una piccola garanzia, era stato obbligato a correre dietro, per dir così, ad ogni uomo che si moveva, ad ogni cosa che doveva essere trasportata, fossero anche mattoni e legna, per avere, ribassando le tariffe, il servizio delle merci, persuaso che quando le merci avevano preso la corrente della ferrovia, si potevano aumentare gradualmente le tariffe.

Se un siffatto procedere era una necessità per la ferrovia *Vittorio Emanuele* che aveva un piccolissimo interesse assicurato, non lo è per un'altra a cui sono assicurate lire 29,000 al chilometro; questa al contrario è nella condizione non solo di non correre dietro ad ogni uomo e ad ogni merce, ma di evitarli per quanto è possibile, perchè ogni aumento di carico è un aumento di esercizio, e quindi di spesa; ed il voler pretendere che una società possa operare in opposizione dei suoi veri interessi, è veramente un pretendere che le società industriali siano società di beneficenza.

L'onorevole deputato Soldi ieri ricordava che un nostro onorevole collega toscano aveva detto come non era stato possibile di stabilire un servizio di merci tra le Puglie e la Toscana, in modo che i grani della Capitanata arrivassero a Firenze, essendosi la società delle meridionali negata al ribasso della tariffa. Ed è giusto: la società delle meridionali avendo lire 29,000 per chilometro, non ha certamente interesse di trasportare il grano della Capitanata a Firenze, e quando questo grano trasportasse, quando quest'obbligo si assumesse, non farebbe che compiere un servizio molto penoso e molto costoso.

Laonde io credo che il metodo della scala mobile sia un principio grandemente economico, e sia anche un principio grandemente finanziario.

Dico che è grandemente economico perchè è diretto a far sviluppare il servizio delle ferrovie a miglior comodo del paese. Dico che è un mezzo utile finanziario, poichè quanto più il prodotto di una società aumenta, tanto più l'obbligo del Governo diminuisce. E certamente per ottenere questo scopo si deve trovar il mezzo di condurre sullo stesso terreno della utilità il Governo e la società, ossia di coordinare in guisa il pagamento della garanzia che ad ogni progresso del servizio essa diminuisca con far partecipe del vantaggio la società da cui il migliorato servizio dipende.

Però una volta ammesso questo principio, che davvero non è stato che messo in dubbio dall'onorevole Cadolini e negato dall'onorevole Soldi, credo che tutta la questione riposa nel vedere quale debba essere il limite della scala mobile, dove cioè si debbe arrestare.

Se fosse stato un contratto nuovo, un contratto senza antecedenti, se noi avessimo dovuto operare su terreno vergine, forse avremmo trovato un limite diverso, ma noi in questa presente combinazione non potevamo trovare altra guida che quella della condizione in cui precedentemente si trovano la società ed il Governo, e questa condizione era formata dalla convenzione del 1862.

Per questa convenzione lo Stato assicurava alla società lire 29 mila al chilometro di prodotto brutto. Quindi il maggior introito che si poteva fare doveva essere stabilito sopra questo terreno. Perciò noi abbiamo fissato il limite della scala mobile a lire 15,000, abbiamo stabilito cioè che fino a che il prodotto brutto non arrivava a tal punto, ogni aumento era a parte uguale diviso fra il Governo e la società: cosicchè partendo il Governo dalla 20 mila lire di pagamento di garanzia, e la società da 7,000 di prodotto, avveniva che ogni aumento di prodotto fino ad 11 mila lire portava una spesa minore gradatamente al Governo, ed al contrario ogni aumento dalle 11 alle 15 mila lire dava un aumento di rendita alla società.

Le quattro mila lire adunque fra le 7 e le 11, che costituiscono la scala di utili per lo Stato sono di fronte alle 4 tra le 11 e 15 che formano la scala di utile per la Società. È un sistema di equazione economica formato sulla base della completa uguaglianza in mezzo a cui vi sono duemila lire di premio per le due parti.

Gli avversari con fine accorgimento attaccano questo sistema con una gaia supposizione. Essi credono, o almeno mostrano di credere, che il prodotto delle ferrovie meridionali è fin dai primordi superiore alle lire 11 mila, e in conseguenza declamano contro la felice posizione fatta alla Società di guadagnar certamente, di perdere non mai. A riformare tale credenza contribuisce la focosa nostra immaginazione riscaldata sempre più dalle favole di coloro che amano di opporsi a tutti ed a tutto, sperando di acquistare per questa via nome egregio.

La vostra Commissione ha avuto presente i rendiconti, e da questi si rileva che nei mesi estivi, quando l'introito è maggiore, il prodotto medio delle ferrovie

meridionali è stato circa di 6060 lire al chilometro; ed ha osservato anche che man mano che la ferrovia si estendeva, il prodotto diveniva minore.

Per spiegare questo fatto reale, si è voluto salire alla ragione economica, e si è osservato quello che si è notato in tutti i paesi civili dove esistono ferrovie, cioè che il prodotto presuntivo d'una ferrovia è in ragione diretta della popolazione, poichè la popolazione esprime il movimento, la consumazione e la produzione.

Guidato da questa norma, io prendo ad esempio quello tolto dall'onorevole Cadolini, cioè l'esempio del prodotto della linea Bologna-Ancona.

L'onorevole Cadolini osservava che la linea da Bologna ad Ancona nel primo anno rendeva 9000 lire al chilometro e che poi arriva a quattordici ed a sedici mila lire. Certamente il fatto è quale il Cadolini il narrava, ma pregolo d'osservare che quando la ferrovia Bologna-Ancona rendeva 9000 lire il chilometro, era in quell'anno in cui non era stabilito il servizio delle merci e per alcuni mesi neanche quello dei viaggiatori fino ad Ancona. Quindi il maggiore aumento è avvenuto precisamente a cagione del servizio delle merci a piccola velocità e da allora la rendita si costituì nel limite in cui si è mantenuta quasi stazionaria. Ora per istabilire un preventivo del quanto possano rendere le ferrovie meridionali, allo scopo di vedere se facciamo un contratto, non dico utile e vantaggioso, ma giusto, è d'uopo esaminare il numero della popolazione. Per ciò fare, come l'onorevole Cadolini sa bene, bisognerebbe procedere ad una prima distinzione, quella di distinguere la popolazione della campagna e la popolazione della città, cioè vedere quanta popolazione di campagna e quanta popolazione di città v'è sopra una linea, quanto sull'altra. E mettendosi su questa disamina, si scorge che sulla ferrovia di Ancona-Bologna-Ravenna abbiamo due grandi città, una di 107,000 abitanti, Bologna, ed una di 57,000 abitanti, Ravenna; inoltre cinque città che noverano più di 30,000 abitanti quattro più di 20,000 e cinque più di 10,000.

Nella linea di Ancona-Trani non abbiamo se non che le città di Ancona e di Foggia che hanno una popolazione superiore ai 30,000 abitanti; Trani e Barletta, il cui numero d'abitanti è superiore ai 20,000. Questa è una distinzione che si dovrebbe aver presente per giudicare esattamente e senza preoccupazione di sorta. Ma credo di potermi dispensare dal farla. Quindi, lasciandola in disparte, prendo le cifre degli abitanti di ciascuna contrada e le metto in confronto fra di loro.

La linea Bologna-Ancona ha 247 chilometri di ferrovia, e su di questa vi sono 526,341 abitanti, vale a dire 2130 abitanti per chilometro.

La linea Ancona-Trani ha 407 chilometri con 328,034 abitanti, cioè 706 abitanti al chilometro, talchè la popolazione sulla linea Ancona-Trani sta a quella di Ancona-Bologna-Ravenna come uno a tre in cifra rotonda. Se adunque dopo tre anni la linea Ancona-

Bologna-Ravenna, presa insieme dà 14,555 lire in ragione di proporzione presuntiva, la linea da Ancona a Trani deve dare 4581 lire al chilometro.

Vede dunque l'onorevole Cadolini che se la Commissione della Camera ha stabilito per limite 11,000 lire, ha avuto in considerazione che le linee meridionali, in rapporto alla popolazione, non dovrebbero dare che circa 5000 lire al chilometro.

E se nei primi mesi ha presentato un prodotto maggiore, prego l'onorevole Cadolini di riflettere che ciò è dovuto in gran parte al maggiore concorso di curiosi e viaggiatori, che si verifica quando si apre al servizio pubblico una linea per la prima volta; ed è dovuto dare all'essere il periodo tenuto a base de' calcoli proprio il più fecondo, quello di està. Ma adesso, dalle intime indicazioni che abbiamo potuto raccogliere, in luogo di aumentare, questo prodotto viene a diminuire.

Dunque la Commissione...

DEVINCENZI. È interrotta la linea...

NISCO. Ma noi non abbiamo preso a base de' nostri calcoli il tempo dopo l'interruzione; e l'onorevole Devincenzi, il quale avrà avuto la benevolenza di leggere il rapporto della Commissione, avrà veduto che la Commissione non solo non ha tenuto conto del periodo dell'interruzione della linea, ma che non poteva tenerne conto, perchè il lavoro della Commissione, presentato il 17 dicembre, è precedente a cotesta interruzione.

In conseguenza la Commissione, la quale ha tenuto presente questo calcolo, non si è contentata di sapere quale effettivamente è il prodotto di queste ferrovie, ma ancora quale possibilmente poteva essere. Io vi domando: è questa una Commissione che curi poco gli interessi dello Stato, è una Commissione la quale non ha valutato bene il punto in cui giustamente e senza nessuna preoccupazione poteva stabilire il limite ove il prodotto brutto poteva arrivare?

Dunque ammettendosi che per questi primi anni il frutto delle ferrovie del mezzogiorno non può essere maggiore di sei o sette mila al chilometro, mi penso che la Camera debba apprezzare l'opera della Commissione, la quale ha modificata l'opera del Governo, ed in ciò debbo rendere omaggio grandissimo agli onorevoli ministri che da parte loro ci hanno appoggiato con tutta la loro autorità, ed il loro buon volere per farci riuscire a modificare la scala mobile.

Quindi io credo che abbiamo fatto cosa utilissima pel paese sia sotto l'aspetto economico, come anche sotto l'aspetto finanziario, nello stabilire la scala mobile.

Io auguro all'Italia che possa venire presto il tempo in cui il Governo venga a soffrire una perdita, che sarà questo il tempo dello svolgimento della ricchezza nazionale.

PRESIDENTE. Avverto di nuovo che domani alle dodici e mezzo comincerà la discussione.

La seduta è levata alle ore 6.

TORNATA DEL 28 MARZO

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del regno.

Discussione dei progetti di legge:

2° Abolizione degli ademprivi nell'isola di Sardegna;

3° Acquisto di oggetti per completare la dotazione di campagna delle divisioni attive;

4° Convalidazione di decreti per autorizzazione di spese nuove e maggiori sui bilanci 1860-61 ed anni precedenti;

5° Provvista di materiale per dotazione di ospedali militari;

6° Soppressione delle corporazioni religiose, e ordinamento dell'asse ecclesiastico;

7° Svolgimento della proposta di legge del deputato Crispi per modificazioni alla legge elettorale e per una indennità ai deputati.

TORNATA DEL 29 MARZO 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi. = Congedi. = Comunicazione del Ministero concernente il deputato Meloni-Baille richiamato all'impiego. = Convalidazione di un'elezione. = Seguito della discussione generale del disegno di legge per il riordinamento, e la vendita delle ferrovie — Il deputato Nisco termina il suo discorso in difesa del progetto — Discorso del deputato Marolda-Petilli contro il medesimo — Discorso del deputato Leopardi, e sue opposizioni e modificazioni — Spiegazioni personali del deputato Bonghi — Discorso del deputato Camerini in appoggio del progetto — Spiegazioni del deputato Nisco.*

La seduta è aperta al mezzo tocco.

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

CAVALLINI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

10668. Il sindaco della città di Spezia, interprete dei voti dei municipi delle provincie di Parma e Massa e del circondario di Levante, domanda che venga autorizzata la costruzione della ferrovia che da Parma metta a Spezia, percorrendo le località di Borgotaro e di Pontremoli.

10669. Le rappresentanze municipali di città Castello e di Fabriano fanno istanza perchè, approvata la soppressione delle corporazioni religiose, ne siano applicati i redditi a stromento di civiltà e di ben essere alle rispettive popolazioni.

10670. Demichele Pietro, consigliere provinciale di Girgenti e assessore municipale del comune di Borgo, rappresenta la necessità e convenienza di una strada rotabile che, legata con quella di Chiusa Scalfani, unisca le due provincie di Palermo e Girgenti.

10671. Centoundici cittadini di Acireale protestano contro una petizione di alcuni abitanti di quel comune

colla quale invitarono la Camera a respingere la proposta soppressione delle corporazioni religiose, asserendo che l'opinione della maggioranza della popolazione è all'opposto favorevole alla medesima.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Fecero i seguenti omaggi:

Il signor Merlini Vincenzo, da Palermo — Raccolta de' suoi scritti, una copia;

Il presidente della deputazione provinciale di Torino — Atti del Consiglio provinciale di Torino, Sessione ordinaria dell'anno 1864, copie 8;

Il signor Lorenzo Chiappetti, membro del Consiglio comunale di Spezia — Memoria sulla via ferrata da Parma per Borgotaro, Pontremoli e la Spezia, 250 copie.

Il deputato Montecchi, dovendo per urgenti affari assentarsi da Torino, chiede un congedo di un mese.

Il deputato De Boni, per indisposizione di salute costretto a letto, chiede un congedo di cinque giorni.

(Sono accordati.)

Il ministro di pubblica istruzione con lettera di ieri scrive: