

CLXVII.

TORNATA DEL 18 AGOSTO 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE VACCA.

Sommario. — *Sunto di petizione — Omaggio — Approvazione del progetto di legge per una modificazione alla Convenzione colla Società della strada ferrata centrale toscana — Discussione sul progetto di legge per la concessione di strade ferrate nelle province meridionali e nella Lombardia — Spiegazioni richieste dal Senatore Martinengo — Discorso del Ministro dei Lavori pubblici in risposta al Senatore Martinengo ed alle osservazioni inserite nella relazione dell'ufficio centrale — Parole dei Senatori Siotto Pintor e Avossa in favore del progetto — Istanze del Senatore Dragonetti, cui rispondono il Senatore De Monte ed il Ministro dei lavori pubblici — Ordine del giorno proposto dal Senatore Oldofredi (relatore) — Appunti dei Senatori Menabrea e Mosca, ai quali risponde il Ministro dei lavori pubblici — Adozione dell'ordine del giorno del Senatore Oldofredi e dell'articolo unico del progetto — Presentazione di uno schema di legge.*

La seduta è aperta alle ore 3.

Sono presenti i Ministri degli esteri, dell'interno, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, delle finanze e di grazia e giustizia.

Il Senatore Segretario Arnulfo dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata che viene approvato. Legge pure il seguente

SUNTO DI PETIZIONE:

N. 3126. La Giunta municipale di Monte Cosaro (Macerata) domanda che venga fatto un provvedimento mercè cui siano devoluti ai rispettivi municipi i beni delle sopresse corporazioni religiose.

Presidente. Invito il Segretario Arnulfo a dar comunicazione di una domanda di congedo.

Il Senatore Segretario Arnulfo legge la lettera del Senatore De Cardenas che domanda per motivi di salute un congedo che gli viene dal Senato concesso.

Presidente. Il signor architetto Camillo Ranieri fa omaggio al Senato di alcune copie dei tre suoi opuscoli riflettenti il porto di Napoli.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE
PER UNA MODIFICAZIONE ALLA CONVENZIONE
COLLA SOCIETÀ
DELLA FERROVIA CENTRALE TOSCANA.

(V. atti del Senato N. 206).

Presidente. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per una modificazione alla convenzione colla Società delle strade ferrate centrale toscana.

Leggo l'articolo unico:

Articolo unico.

« È data facoltà alla Società della ferrovia centrale toscana ed al Governo di sostituire obbligazioni del valore nominale di L. 500 a quelle di L. 420 da emettersi a forma della convenzione annessa alla legge del 21 luglio 1861, ferme stanti le disposizioni e le clausole relative alla somma complessiva del capitale da formarsi coll'emissione delle obbligazioni e alle garanzie prestate dal Governo ».

La discussione generale è aperta.

Se niuno chiede la parola, trattandosi di un progetto compreso in un articolo unico, si procederà senz'altro alla votazione del medesimo.

Se però il Senato credesse, per risparmio di tempo, si potrebbe passare alla discussione del secondo progetto di legge posto all'ordine del giorno, relativo alla concessione di strade ferrate nelle province meridionali e nella Lombardia, e allora si potrebbero riunire le votazioni di questi due progetti di legge.

Non facendosi osservazioni darò lettura del progetto di legge summenzionato:

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE
PER LA CONCESSIONE DI STRADE FERRATE
NELLE PROVINCE MERIDIONALI E NELLA LOMBARDIA.

(V. atti del Senato N. 202).

Articolo unico.

« Il Governo è autorizzato a concedere al signor conte Pietro Bastogi sotto l'osservanza dei patti da lui proposti, e relativo capitolato d'oneri, e colle modificazioni di cui nel testo unito alla presente legge, la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate:

« 1. Una linea lungo il litorale adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, con una diramazione da Bari a Taranto;

« 2. Una linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno;

« 3. Una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Celano, Solmona e Popoli.

« 4. Una linea da Voghera a Pavia, e finalmente una linea da Pavia a Brescia per Cremona, salvi per quest'ultima, i diritti della Compagnia delle ferrovie lombarde e centrali italiane contenuti nella legge 8 luglio 1860 ».

Senatore **Martinengo**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Martinengo**. Le comunicazioni delle province settentrionali colle meridionali è tale necessità amministrativa, economica e politica, che non ha bisogno di essere dimostrata. Il progetto per mandarle ad effetto, quale nella legge vi è sottoposto, o Signori riceve per parte mia la preferenza sopra ogni altro, se non fosse per altro argomento, per quello che non concentra in una sola Società, dirò così, monopolizzato tutto il movimento ferroviario della penisola, in tutta la sua lunghezza; e quindi non mi fermerò ad analizzare parte a parte questo progetto di legge in quanto che per parte mia certamente io lo approvo, e gli do il mio voto.

Questo progetto di legge ha anche per scopo di approvare una strada ferrata nella Lombardia, cioè che da Pavia lungo il Po, più o meno discosto da questo fiume, raggiungerà Cremona e Brescia.

Mentre io faccio eco a questo ramo del sistema ferroviario che tende, dirò così, a renderlo perfetto in quella parte del Regno, debbo dire che tuttavia non lo sarà ancora completamente, perchè tutta questa valle del Po, detta la Lombardia, avrà due strade ferrate, una che gira lungo il fiume Po, l'altra che costeggia le pendici delle Alpi; ma tuttavolta la parte più ricca di produzioni agricole ed industriali, e direi quasi la più popolosa, è affatto deserta e senza strade ferrate.

Di fatto se da Brescia vuoi venire a Milano siamo costretti a percorrere una linea tortuosa lunga 19 chilometri di più di quello che sarebbe stata la linea retta, già proposta e dismessa per motivi che sarebbe inutile ora esaminare, e che la fecero passare per Bergamo.

L'altra strada che da Brescia verrà a Cremona e Pavia e tende al mare, anche questa si dilunga per altri 15 chilometri più del bisogno, e ciò per toccare Cremona; quindi secondo il mio modo di vedere è dimostrata la necessità di una linea trasversale da oriente verso occidente, la quale appunto tenderebbe a congiungere più celeremente, e in modo diretto, i due punti fra di loro separati, e dirò quasi violentemente separati che sono Coccaglio e Treviglio. Io al certo non avrei in questi momenti coraggio di chiedere allo Stato nuovi sacrifici, se quanto io sono per chiedere, e che fu proposto nella relazione dell'ufficio centrale, non fosse la verifi-

cazione di un patto già convenuto colla Società esistente la Società lombarda e dell'Italia Media.

Nella legge dell'8 luglio 1860 veniva convenuto colla detta Società lombarda, che essa si obbligava di fare quel tronco di cui ho l'onore di occupare il Senato, qualora, finite le altre linee che deve compiere coll'anno 1862, ne fosse dimostrata la necessità commerciale, od il Governo pronunziasse essere desiderabile quel tronco di cui parliamo.

Io credo, che molto facile sarebbe dimostrare la necessità se non fosse troppo lungo il tesservi la storia di questo paese e dei suoi bisogni dal lato commerciale.

Abbiamo più di centomila abitanti in quella plaga, i quali non possono fruire, senza molto incomodo, dirò anzi senza un grave danno, della ferrovia, poichè trovansi d'avere la strada ferrata ad una distanza di più che 15 chilometri.

Dunque da questo lato parmi dimostrata la necessità del tronco di cui fo cenno.

E tale necessità fu sentita dalle rappresentanze locali, le quali produssero una petizione all'altro ramo del Parlamento, ed una a questo Senato della quale è fatto cenno anche nella relazione dell'ufficio centrale, che anzi ne appoggio il petito.

Altra volta il Senato fu occupato di quest'argomento e l'onorevole signor Ministro dei lavori pubblici, che sedeva allora su quei banchi, mi diede l'assicurazione, che la cosa sarebbe stata studiata. La pubblica stampa ne fece oggetto di esami, e tutto ciò concorre a farne chiara la necessità.

Il termine nel quale la Società lombarda è obbligata a dar principio al ripetuto tronco Treviglio-Coccaglio, sarebbe col 1863, epoca a noi vicina; ed è perciò che vorrei pregare il signor Ministro a volersi occupare di quest'oggetto. E sentirò dal medesimo quali osservazioni abbia a fare in proposito, riservandomi, quando queste non siano assolutamente contrarie ai desiderii ed ai voti, che ho avuto l'onore d'espore, di proporre un ordine del giorno relativo alla richiesta di questo tronco di strada ferrata.

Ministro dei Lavori Pubblici. L'osservazione fatta dall'onorevole preopinante è stata fatta anche dall'ufficio centrale.

Io prego il Senato di permettermi alcune osservazioni sopra i diversi punti sui quali l'ufficio centrale ha chiamato l'attenzione del Senato, e quando sarà venuto cronologicamente, dirò così, l'argomento accenato dall'onorevole Senatore Martinengo, io mi farò un dovere di rispondere anche alla sua interpellanza.

Io prego il Senato di voler fissare la sua attenzione sopra il criterio fondamentale dal quale è partito il Ministero nell'addivenire a questo contratto; questo criterio direttivo, che il Ministero ha creduto di seguire in questa importante contrattazione, giustifica gli atti del Ministero, e perfino, se così debbo chiamarli, quantunque non mi torni a conto, gli errori nei quali per avventura il Ministero in questo affare può essere caduto.

Il Ministero ha creduto, che in questo importantissimo affare delle ferrovie meridionali fosse oramai venuto il tempo di provvedere in modo, da eliminare qualsiasi dubbio sulla loro immediata e completa esecuzione.

Il Senato non ignora a quali tristi vicissitudini le ferrovie meridionali sono andate soggette.

Concedute una volta, la concessione è riuscita vana.

Una seconda volta concedute, ancora la concessione è rimasta senza effetto; i contratti si mutarono in continue delusioni, per modo che le popolazioni hanno dovuto persuadersi che realmente per loro le ferrovie fossero una sempre vana lusinga, e che mai non dovesse arrivare il momento in cui questo loro voto ardentissimo potesse essere soddisfatto.

Ora il Ministero credette suo strettissimo dovere di prendere tali precauzioni, e di stipulare tale contratto, che non lasciasse più dubbio che sarebbe stato condotto a termine.

Una considerazione ancora più sostanziale in questa infelice genesi del contratto delle ferrovie meridionali, è quella sulla quale fermavasi l'onorevole Senatore Martiniengo. Evvi qui una questione economica d'altissima importanza, e una questione politica d'importanza anche maggiore.

Importa che questa congiunzione tra la città di Napoli, tra le province meridionali e le altre parti del Regno, sia fatta, e sicuramente, al più presto possibile.

Farla e farla al più presto possibile era il criterio dal quale è partito il Ministero.

Perciò dopo avere ricevute ed esaminate diverse offerte, stretto dal tempo, persuaso che convenisse abbandonare il sistema delle aggiudicazioni parziali, perchè le condizioni finanziarie del paese, parve al Ministero, che non consentissero che si entrasse in questo sistema, si determinò a battere questa via delle grandi concessioni, che non è forse la migliore, ma che pure in molti casi conviene nell'interesse della cosa pubblica.

E fra le diverse offerte il Ministero si è fermato a quella la quale soddisfaceva di più al suo desiderio, cioè maggiormente assicurava che la strada sarebbe stata fatta e presto e bene, qualunque fossero le vicissitudini che avessero potuto attraversare il periodo della esecuzione, fissata entro termini brevissimi.

Fra le diverse offerte fatte da case sicuramente molto rispettabili, quantunque ve ne fosse alcuna, per esempio quella della casa Salamanca, la quale in quanto ai corrispettivi pecuniari potesse essere riguardata migliore, tuttavia perchè si pretendeva una dilazione del termine entro il quale quest'opera doveva essere eseguita, perchè si pretendeva la fusione della società delle linee meridionali con quella delle ferrovie romane, il Ministero ha creduto che non potesse accettarsi e fosse invece meritevole di preferenza la offerta della casa Rothschild, la quale non solamente presentava la garanzia morale della prima casa bancaria di Europa, ma inoltre, col mezzo di quella fusione colle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale che fu tanto

combattuta e che in verità io non credo che meritasse di esserlo così fieramente, presentava anche il vantaggio d'assicurare viemmeglio l'esecuzione delle ferrovie meridionali affidandola ad una società, la quale aveva de' valori già in commercio conosciuti, e accreditati, e che si sarebbero adoperati per procacciare il capitale necessario alla nuova Società, la quale senza sforzo nessuno avrebbe trovato i suoi titoli, fin dal suo nascere pareggiati a quelli che godevano di credito primo in Italia, ed uno dei primi in Europa.

Infatti tutti sanno che le azioni e le obbligazioni della Società lombardo-veneta godono di un credito incontestato su tutte le piazze d'Europa.

In questa offerta adunque il Ministero ha trovato che vi erano tutte le garanzie desiderabili, perchè le strade fossero eseguite, fossero eseguite bene, e fossero eseguite presto, ed ha creduto che fossero eliminati tutti i dubbi. Questo era lo scopo principale a cui mirava il Ministero, che credette perciò di stipulare un contratto assolutamente conveniente nell'interesse dello Stato. E ancora dopo le vicissitudini della discussione, e dopo l'offerta molto rispettabile dell'onorevole Bastogi, il Ministero crede che il contratto da lui fatto, malgrado quello che si è detto circa i pericoli di una fusione colla Società lombardo-veneta, circa gli inconvenienti inseparabili della formazione di una grande compagnia, malgrado l'antipatia che si è manifestata per la cessione di una linea dello Stato cioè di una parte della ferrovia di Stradella, malgrado quanto si è detto che i corrispettivi concessi per queste linee fossero troppo larghi e al di là di quello che si dovesse, malgrado tutto questo, dico, il Ministero credette e crede che il contratto da lui stipulato colla casa Rothschild fosse per tutti i rispetti conveniente, nel caso particolare di cui si tratta, agli interessi dello Stato.

E questo è tanto vero, o Signori, che chiunque volesse esaminare passionatamente come si esamina un affare importante e serio, la proposta fatta dall'onorevole Bastogi quando era imminente la discussione della legge, e qual trovavasi in quell'epoca formulata, colle sue varianti, colle sue intarsiature in diversi articoli colle differenze in confronto della proposta Rothschild, differenze che nella discussione vennero eliminate, chi avesse fatto il confronto di queste due proposte seriamente, io credo che non poteva rimaner dubbioso nel preferire ancora la proposta Rothschild alla proposta Bastogi.

Ma durante la discussione la proposta Bastogi venne molto migliorata; quasi tutti i dubbi che presentava, alla luce della discussione, vennero eliminati, ed in fine il testo adottato della proposta Bastogi, salve pochissime variazioni e qualche svista (che in discussioni così lunghe, così animate, così intricate ha pur troppo dovuto accadere) rimase il testo della proposta Rothschild.

Non eravi più che la differenza delle persone, differenza alla quale sicuramente si deve badare in un contratto simile e che d'altra parte non si credette dovesse

prevalere in faccia a questo fatto notevolissimo di una compagnia nazionale, che si forma la prima volta per costruire una gran rete di strade ferrate italiane.

I corresponsivi poi, in fondo, chi voglia esaminarli, troverà che non differiscono più che in una somma minore di 10 milioni.

Lo Stato dava 30 milioni di sussidio alla compagnia Rothschild e non ne dà che 20 alla compagnia Bastogi; ma non dobbiamo tacere che vi è ancora una piccola differenza ed è questa che se si fosse fatto il contratto colla Società Rothschild certo non ci sarebbe stata perdita nessuna sulle ferrovie che percorrono il suolo Lombardo per le quali la Società Lombardo-Veneta ha il diritto di esercitare ed eserciterà sicuramente la prelazione; poichè malgrado la riduzione che si fece portando la somma della garanzia da 25 a 20 mila franchi, qualche perdita si soffrirà ancora.

In complesso però, bisogna dirlo, i patti della proposta Bastogi, dal lato finanziario si sono migliorati in confronto della proposta Rothschild.

Quindi io rispetto il voto della Camera che ha dato a questa la sua preferenza.

Una prova della poca differenza che vi era fra tutte queste offerte, o Signori, è questa: che se ben si esaminano si vede che infin dei conti, in un contratto colossale com'è questo, dove il capitale si deve portar ben vicino a 300 milioni, queste differenze non sono fra loro che dell'1 del 2 o del 3 per cento.

Ora noi tutti sappiamo che soltanto per la differenza di persone, la sola circostanza di una persona che meriti tutta la fiducia del Governo, che dia tutta la sicurezza che le cose procederanno bene, regolarmente, senza litigi, senza cavilli, senza interruzioni e senza pericoli, questa sola differenza, quando si tratta di un affare di questa importanza, vale l'1, il 2 e forse anche il 3 per cento di differenza.

Non insisto su questo punto se non per dimostrare al Senato che in certo modo in un affare così grave il Governo si era tenuto a quel partito che era indubbiamente migliore.

Bisogna che dica una parola anche di una proposta della quale l'ufficio centrale ha creduto bene di fare un cenno, ed è la ultima proposta Salamanca.

Questa proposta riduceva il sussidio alla somma di 10 milioni, cioè conservava la linea di Stradella, e abbandonava i 20 milioni in più che erano concordati alla Società Rothschild.

Faceva anzi qualche cosa di più: diminuiva la somma del prodotto brutto garantito e la portava da 29 a 27,500 franchi per chilometro.

A prima vista pareva che questa proposta presentasse un vantaggio considerevole; ma chi la esamini un po' attentamente vede che non ci sarebbe che l'apparenza del vantaggio.

Noti il Senato che la proposta Bastogi o Rothschild comprende oltre la linea Lombarda, 1168 chilometri di strade ferrate nelle province meridionali, per le quali è

garantito un interesse di 29,000 franchi al chilometro; in questa rete sono comprese la traversata dell'Appennino e la linea longitudinale da Ancona fino ad Otranto con una diramazione da Bari a Taranto. In totale, ripeto, sono 1168 chilometri; e faccio notare queste cifre in quanto che ho già avuto occasione di rilevare in altro recinto come per avventura le cifre portate in conto dalla Commissione e da alcuni scrittori che si sono occupati di questa questione non sono esatte. Forse i dati si sono presi o da computi geografici, o da progetti antichi di massima.

Ora nei progetti di esecuzione fatti nel frattempo, queste linee vennero corrette; si constatarono delle importanti diminuzioni nella loro lunghezza. Il prodotto garantito a questa rete chilometrica sarebbe di 33 milioni 800 mila lire di prodotto brutto garantito annualmente sulle ferrovie meridionali; se invece si esamina il progetto Salamanca bisogna aggiungere a questa linea la linea da Capua a Termoli, che, misurata geograficamente, è di 186 chilometri, bisogna aggiungere un'altra linea da Benevento a Foggia, che sono altri 80 chilometri.

Si noti che queste due linee sembrano misurate sulla carta del Zannone, lo che vuol dire che quando si tratterà di studiare sul terreno una linea, avremo un aumento notevole di lunghezza. Questo è immancabile, poichè non si misura un tracciato, massime attraverso a paesi accidentati, dovendosi attraversare gli Appennini, sopra carte geografiche; inoltre parrebbe dal testo letterale di quest'ultima offerta che comprendesse anche la linea Lombarda, che è di 124 chilometri in più; sono dunque un'aggiunta di 400 chilometri circa: e se teniamo conto del maggior sviluppo delle linee di Termoli e di Benevento, cresce ancora la cifra.

Ciò produce, o Signori, un aumento di circa 8 milioni nel prodotto garantito: ora noti il Senato che per le ferrovie lombarde questo aumento sarebbe una pura perdita, e se queste non sono comprese, l'aumento per le sole ferrovie meridionali importa una somma di 6 o 7 milioni di maggior prodotto brutto garantito senza molta speranza che il movimento sia proporzionale a questo prodotto.

Col sistema della proposta Salamanca voi avreste quattro traversate dell'Appennino; ma credete che su queste quattro traversate si avrebbe un prodotto brutto come lo si otterrà prima sulla linea di Conza, poi su quella di Ceprano e Pescara, sulle quali tutti i transiti saranno accumulati? Ma no, o Signori. Il medesimo movimento suddiviso in queste diverse direzioni lascierebbe lo Stato esposto ad una perdita enorme.

È evidente che con questo sistema quantunque in apparenza migliore, tuttavia per lo Stato sarebbe immensamente più oneroso, e assolutamente, a mio avviso, inaccettabile.

Ho voluto accennare questi fatti perchè non rimanesse nemmeno questo dubbio che, cioè, questa ultima proposta potesse essere preferita. Si noti che vi sarebbero

altre considerazioni che avrebbero determinato il Ministero a respingerla nel caso in cui si fosse insistito per la fusione colle ferrovie romane, formandosi una compagnia cui si dovessero concedere tutte quante le strade ferrate che percorrono l'Italia meridionale, lo che avrebbe veramente formato un monopolio di tutto il movimento industriale e commerciale di quelle province. In quel caso sarebbe stata veramente preclusa la via ad ogni concorrenza, essendo le linee dell'Adriatico e quelle del mar Tirreno possedute dalla stessa compagnia.

E questo io dico affinché il Senato si persuada che parecchie erano le considerazioni per le quali non potevasi accettare la proposta del signor Salamanca.

Il Senato deve permettermi ancora una osservazione intorno ai corrispettivi.

La Commissione che esaminò questo progetto di legge nell'altro ramo del Parlamento venne d'induzione in induzione a stabilire che gli azionisti avrebbero avuto dalle loro azioni un interesse niente meno che del 15 per 0/0, e l'ufficio centrale facendo i calcoli sopra quei dati, non poteva venire ad una conclusione diversa. Egli pure è di avviso che gli azionisti ricaveranno ad un dipresso il frutto del 16 per 0/0. Mi si permetta di dichiarare al Senato, che se avessi avuto la persuasione che tale era il frutto che si doveva ricavare da una speculazione simile, sicuramente avrei contrastato con tutte le forze, e non avrei ceduto per nulla, non avrei aderito al contratto; ma le mie convinzioni sono state assolutamente diverse.

Innanzi tutto dirò che sicuramente il prezzo chilometrico di questa strada può essere valutato diversamente. Ma in quanto a me debbo dire che ho preso anch'io i dati ufficiali, e sono quelli che risultavano da una perizia già preparata molto tempo prima dall'ingegnere Bella; ma questi dati io non li ho presi che per le cose cui si riferivano, e non credendo che fossero completi e intangibili, e da ammettersi senza esame.

Il cavaliere Bella quando fece il suo lavoro pensava ad accertare la somma che sarebbe stata necessaria per finire le strade e cominciare il loro esercizio; non pensava già al costo totale, al valore vero che doveva avere questa opera una volta che fosse intieramente finita; perciò mi son creduto in dovere di sottoporre ad esame le sue cifre, e di vedere se per avventura vi fosse qualche faccenda che meritasse di essere riempita.

Due ingegneri assai distinti, incaricati da me, sono venuti a un dipresso allo stesso risultato, e poco più poco meno hanno conchiuso che per 1031 chilometri di strade da costruire nell'Italia meridionale occorrevano all'incirca 260 a 270,000 lire al chilometro.

Noti il Senato che in queste strade si comprendono due traversate dell'Appennino, che una di queste traversate passa la catena dell'Appennino ad una elevazione di 1080 metri sul livello del mare, e l'altra ad una elevazione di 512 metri, ma con un tunnel d'oltre a tre chilometri. Noti anche il Senato che ci sono altri luoghi difficili da passare come sarebbero nella prima

linea le gole di Popoli, nella seconda il colle di Candelo.

Inoltre vi è una località assai scabrosa da passare, nelle vicinanze di Salerno, che non esito a dire essere uno dei passaggi più difficili che si possa trovare.

Allora su questi dati ecco quale sarebbe stato il risultato dei miei conteggi.

Valutando questi 1031 chilometri di strade ferrate da costruire a 270 mila lire il chilometro, si ottiene una somma totale (parlo sempre della rete delle sole ferrovie meridionali) di 278,370,000.

Bisogna aggiungere a questa somma il costo probabile della linea da Ancona al Tronto che sono 85 chilometri, e per cui vi è una legge che stabilisce la spesa, alla quale bisogna però aggiungere il materiale mobile, e qualche spesa maggiore. E così bisogna aggiungere la spesa del tronco di Salerno. Valutando il costo di queste due linee che sono di 137 chilometri, 28 milioni all'incirca, vengo ad avere una spesa complessiva che sorpassa i 300,000,000.

Che se valutate queste linee a 260 mila lire al chilometro, (e credo che difficilmente a lavori compiuti e ad esercizio che frutti 29 mila lire al chilometro di prodotto brutto, si possa spendere meno), valutando dico queste linee a 260 mila lire al chilometro avremo un costo totale di 268,000,000, a cui aggiungendo le linee da Ancona al Tronto e da Napoli a Salerno, in 28 milioni, avremo 296,000,000 in totale; dalla quale somma deducendo i 20,000,000 di sovvenzione che si abbandonano al concessionario, il complesso di queste linee verrebbe a costare da 270 a 275,000,000.

Questi sono i calcoli sui quali si è fondato il Ministero.

Ora vediamo brevemente quale sarebbe il frutto che gli azionisti ricaverebbero dal capitale impiegato.

Io prescindendo dall'ipotesi del contratto Rothschild nel quale le azioni erano la metà del capitale sociale, e l'altra metà poteva costituirsi in obbligazioni, e mi sto all'ipotesi attuale nella quale il concessionario ha il diritto di emettere due terzi di obbligazioni ed un terzo d'azioni. Ritengo allora che il capitale in azioni

sia	92,000,000
e il capitale in obbligazioni sia	183,000,000
che farebbe il totale	275,000,000

Farò un'osservazione di passaggio solo per rispondere ad un'avvertenza dell'ufficio centrale che ha creduto, che l'articolo il quale stabilisce che la società concessionaria ha il diritto di fare il suo capitale per 1/3 di azioni e 2/3 di obbligazioni, la esoneri dall'altra prescrizione che è pur scritta nella legge, colla quale il concessionario si obbliga a costituire una società con un capitale di 100 milioni. Io credo che quella disposizione non deroghi a questa, che deve star ferma, essendo un obbligo assunto in modo preciso e tassativo. Se le circostanze lo esigeranno, se cioè si dovranno emettere tanti valori per due volte il capitale delle

azioni, i concessionari saranno padroni di farlo, emettendo due terzi di obbligazioni, ma non potrassi mai derogare alla disposizione chiara e positiva, e che ha una vera importanza, di costituire la società con un capitale di cento milioni in azioni.

Vedendo dunque a spiegare il risultato de' miei conteggi, esso sarebbe il seguente:

L'ufficio centrale ha creduto che si potessero le obbligazioni collocare a 250 lire; ma io lo prego di notare che questo collocamento sarebbe supposto in condizioni troppo favorevoli.

Noi abbiamo veduto il collocamento recente di alcune obbligazioni delle ferrovie toscane, le quali non sonosi potute collocare a questo tasso: io quindi, trattandosi di un collocamento da farsi in non so quali condizioni del credito, per stare sul sicuro, crederei di non essere lontano dal vero, nè dalla discrezione, nello stabilire che queste obbligazioni si potrebbero collocare a 240 lire, nette, si intende, delle spese di provvigione.

In questo caso occorrerebbero 762,500 obbligazioni per le quali a 15 lire per ciascuna, onde servire l'interesse, si assorbirebbe una somma di L. 11,437,500.

Vediamo ora quale è il reddito della linea.

Il reddito sarebbe di L. 33,872,000.

Per le spese d'esercizio, l'ufficio centrale crede che si valuti largamente, e che possa bastare la somma di L. 10,500 al chilometro.

Mi perdoni l'ufficio centrale, ma io non posso ammettere questa cifra. L'esperienza la più certa, almeno del nostro paese, la contraddice. Noi abbiamo il 49 p. 0/0 di spesa di esercizio sulle linee dello Stato con una sola traversata dell'Appennino; ma con due traversate dell'Appennino io credo di non essere molto lontano conservando le stesse proporzioni fra il prodotto brutto e le spese di esercizio.

Ora in questo caso che cosa avremo? Avremo che la spesa di esercizio al 49 p. 0/0 del prodotto brutto darebbe 16,597,280 lire, cioè darebbe un prodotto netto di L. 17,274,720.

Gli interessi delle obbligazioni lascierebbero quindi disponibili per servire gli interessi o il dividendo delle azioni. L. 5,837,220, il che corrisponde al 6 e 3/8 per 0/0.

Ma voglio supporre per un momento che questo collocamento sia fatto a condizioni eccezionalmente favorevoli ai concessionari.

Io valuterò anche la spesa di esercizio al 45 p. 0/0 del prodotto lordo, e valuterò il collocamento delle obbligazioni ad un saggio più elevato, a 215.

Io credo che nessuno mi accuserà, posti questi dati e queste basi, di attenermi ad una ipotesi meno che favorevole ai concessionari, trattandosi, torno a dirlo, di una linea che ha due traversate assai difficili dello Appennino.

Allora quale sarà il risultato?

Supposto che si collocino le obbligazioni non a L. 240 ciascuna, ma a L. 245 nette, ripeto, di provvigione, in

questo caso occorrono 746,938 obbligazioni, per servire le quali ci vorranno L. 11,204,070. il reddito netto valutato sulla base anzidetta del 45 per 0/0 del prodotto lordo sarebbe di L. 18,629,500; il residuo prodotto netto da ripartirsi sulle azioni sarebbe di L. 7,425,420, cioè all'incirca l'8 per 0/0, e noti il Senato che il capitale sociale lo ritengo di 92 milioni, mentre credo che l'obbligo della Compagnia è di portarlo a 100.

Io credo che questi conteggi bastano a dimostrare che i corrispettivi lasciati ai concessionari, i quali massime per lo strettissimo termine loro prefisso per eseguire i lavori, debbono fare sacrifici enormi, restano nei limiti i più convenienti e moderati. Credo dunque di poter affermare che veramente tutto quello che si è detto di profitti esagerati da parte della Compagnia concessionaria siano, mi sia permesso dirlo, asserzioni che non sono state abbastanza ponderate.

Del resto se realmente ci fossero quei guadagni favolosi che si dicono, io credo, Signori, che ci sarebbe stata una maggiore concorrenza da parte dei capitalisti e, fra gli altri credo che se i concessionari precedenti, se la casa Rothschild fosse stata persuasa che vi era un beneficio per le azioni del 16 per cento, non avrebbe esitato a mantenere la sua concorrenza e non si sarebbe ricusata durante le trattative, e dopo concluso il contratto, a qualsiasi diminuzione dei corrispettivi pecuniari.

Dopo questi ragionamenti mi rimane a dire una parola intorno ad un altro eccitamento che mi fu fatto dall'ufficio centrale relativamente alla linea di Termoli, o meglio di Benevento.

Io devo far conoscere al Senato che su questa questione, di una nuova traversata dell'Appennino, da Napoli per Benevento e Campobasso a Termoli, il Ministero attuale ha già trovato la questione esaminata dal Ministero precedente.

L'amministrazione precedente in una deliberazione presa nel Consiglio dei Ministri nel mese di febbraio ultimo, ha deciso che non fosse il caso di prendere in considerazione il progetto di legge presentato alla Camera dei Deputati per una nuova diramazione a traverso l'Appennino.

Le considerazioni, a quanto pare, erano principalmente finanziarie.

Una nuova traversata dell'Appennino dopo che ve ne sono già due, a non molta distanza e dopochè in tanti anni non ne abbiamo che una aperta e due altre sole in costruzione, una nuova traversata dell'Appennino aggiunta alle due di cui tenni discorso, è sembrato una impresa troppo gravosa alle finanze, e che fosse, non dirò da scartarsi assolutamente, ma sicuramente da differirsi.

Il Ministero avendo trovato questo stato di cose, ha creduto di persistervi quanto all'intera linea, senza disconoscere la utilità e la convenienza di fare qualche cosa per le province di Benevento e di Molise, e nella discussione che ha avuto luogo nell'altro ramo del Par-

lamento, non ho esitato a dichiarare che il Ministero era disposto a far studiare una diramazione da Capua o da Santa Maria o da un altro punto della linea in esercizio per Benevento e da Benevento più oltre nella direzione di Campobasso.

Una volta che il Ministero abbia elementi sufficienti per valutare, per risolvere questa questione s' impegna di presentare nella prossima sessione un progetto di legge o per un capitolato-programma sul quale aprire un concorso, e quando fosse possibile venire ad una conclusione con un offerente che facesse delle condizioni accettabili, anche presentando un progetto di legge con una proposta positiva di concessione.

Più in là il Ministero crede non potrebbe andare senza ledere gli interessi dello Stato.

E mi permetta il Senato che io dica qualche parola su questa questione anche per rispondere ad un'osservazione che fu fatta dall'ufficio centrale, dove dice che secondo gli studi dell'ingegnere Rossi questa ferrovia offrirebbe un minore percorso di circo 80 chilometri per recarsi a Napoli in confronto della linea per Conza.

Io credo, o Signori, che questa questione non sia stata studiata, e che perciò siano nati tanti erronei giudizi.

Molti ragionamenti si sono fatti sopra uno scritto che fu pubblicato da un ingegnere napolitano il signor Rossi; ma in quello scritto si sono valutati, a quanto sembra, come dati positivi, delle distanze studiate geograficamente e proibizioni sulla sola carta dello Zannoni.

Ora questi studi in confronto alla realtà ei sono trovati contenere degli errori notevoli. Naturalmente io ho fatto esaminare questi studi; o me ne sono persuaso.

Vuole il Senato qualche esempio degli errori in cui è incorso, certo innocentemente, l'ingegnere che ha fatto quei ragionamenti sulle ferrovie napolitane? Eccone alcuni saggi:

La distanza tra Salerno e Foggia non è che di 162 chilometri; l'ingegnere Rossi l'ha valutata 179; differenza di 16 chilometri. La distanza tra Foggia e Termoli è di 84 chilometri; l'ingegnere Rossi l'ha valutata 70; dunque 14 chilometri in meno.

La distanza tra Foggia e Barletta è di 68 chilometri; l'ingegnere Rossi l'ha valutata 82; differenza anche qui di 14 chilometri.

La distanza fra Ceprano e Pescara è di 234 chilometri, l'ingegnere Rossi la valuta 184; 50 chilometri di differenza.

Con questi dati capisce il Senato come sia facile illudersi ed errare nei risultati. Si ammettono delle distanze diverse da quelle che sono in fatto, e quindi si adottano conclusioni fallaci.

Diffatti esaminando questa questione, quale è uno dei principali elementi che ci deve guidare per determinarci nella scelta?

Bisogna vedere qual è la strada più breve che mette in comunicazione alcune parti del Regno, con alcuni centri principali. Pigliamo Napoli, come punto di partenza, e prendiamo come punto obbiettivo Torino. Pi-

gliamo poi le Puglie, la Capitanata, le Calabrie, per accedere a Napoli.

Io trovo che da Napoli per giungere a Torino abbiamo due vie. Adesso, se non vogliamo attraversare lo Stato Pontificio dobbiamo attraversare l'Appennino: ma questa è una eccezione che non può durare e sulla quale non possiamo fermarci. Noi dobbiamo pensare che da Napoli si verrà a Roma, poi a Firenze, a Genova e a Torino per la via diretta e più breve. Ora sa il Senato qual'è la differenza tra l'una e l'altra? Cento chilometri. Cioè se da Napoli veniamo a Torino direttamente per Roma, Livorno, Genova abbiamo 912 chilometri: se invece vogliamo passare l'Appennino per la linea di Termoli abbiamo 1050 chilometri circa.

Può esservi qualche convenienza ad andare per Termoli ad Ancona che è pure uno dei punti obbiettivi a cui si deve mirare.

Ebbene da Napoli ad Ancona per la linea di Ceprano e Pescara abbiamo 520 chilometri all'incirca. Per la linea di Termoli abbiamo qualche cosa di meno di 500 chilometri; differenza insignificante.

Ma abbiamo questo inconveniente notevole che la linea Pescara-Ceprano sta geograficamente in un punto intermedio tra l'altra traversata dell'Appennino che da Roma tende direttamente ad Ancona, e la linea di Conza la più conveniente per mettere Napoli in comunicazione con le Puglie, la Basilicata e le Calabrie: mentre la linea di Termoli sarebbe a pochissima distanza da questa ultima traversata.

Ora trattandosi di ripartire il movimento in giuste proporzioni tra tutta quella popolazione che abita la grande schiena d'Italia e tutte le valli che partono dalle creste dell'Appennino, bisogna assolutamente spaziare queste linee di traverso in modo che stiano possibilmente ad una distanza eguale fra loro.

Venendo all'altro caso della comunicazione fra Napoli, e le province delle Puglie, di Basilicata e di Calabria, la questione offre anche minori dubbiezze.

Da Napoli a Foggia, ci sono 212 chilometri, da Napoli a Barletta chilometri 268. Andiamo invece passando per Termoli. Abbiamo da Napoli a Termoli 231 chilometri: da Termoli a Foggia 84; siccome poi quei 231 chilometri di distanza tra Napoli e Termoli sono conteggiati geograficamente, e dobbiamo supporre che uno sviluppo maggiore sarà una inevitabile conseguenza del tracciato, avremo quindi una distanza di 345 chilometri all'incirca in confronto dei 212 tra Napoli e Foggia per la via di Conza. Bensì chi volesse seguire la linea di Benevento e fare un'altra traversata dell'Appennino da Benevento direttamente a Foggia avrebbe forse una abbreviazione di linea: e dico, forse, perchè il tracciato è incerto. Ma anche questo vantaggio sparirebbe per le comunicazioni dirette fra Napoli e Barletta, o Brindisi, perchè la linea che da Napoli va a Foggia giunta alla Incoronata, a 14 chilometri prima di giungere a Foggia, piega a destra e volge per la linea più breve a Barletta.

Del resto non può sfuggire a nessuno che la linea di Conza è una linea che potendosi allacciare a molte altre linee è per ciò solo di una evidente utilità.

Una volta che la linea da Salerno a Conza sia giunta nelle vicinanze di Contursi o di Campagna probabilmente si staccherà da essa un'altra linea che andrà verso la Calabria, penetrando nel piano di Diano, e di là passando nella Valle dell'Acri in Basilicata. Passato l'Appennino nelle vicinanze di Melfi potrà distaccarsi ancora dalla linea di Conza un'altra diramazione che vada a penetrare nella parte superiore di Terra di Bari. Questa linea di Conza è senza confronto la più breve quanto alle comunicazioni fra Napoli ed il porto di Brindisi che sono, dirò, i centri principali che bisogna riunire con una linea fondamentale di ferrovie.

Se poi esaminiamo questa questione della linea di Termoli dal lato tecnico, dirò, che i tracciati non sono studiati, e che di profili non ne abbiamo affatto. Non abbiamo che un pezzo di strada studiato, da Capua al Ponte sul Calore: questi studi li ho veduti, ma non li ho esaminati; ma è la parte piana dove non vi sono difficoltà; in tutto il resto non furono fatti dei rilievi se non col mezzo del barometro. Furono notate alcune elevazioni di alcuni punti da due ingegneri mandati da una Commissione incaricata di studiare in grande la questione delle ferrovie; ma io domando agli esperti se questi rilievi bastino per formarsi un criterio del tracciato di una linea? Evidentemente non bastano; ed anche questi soli elementi, se ben li consideriamo ci danno già dati sufficienti per ammonirci che bisognerà che il Ministero vada cautamente nell'impegnarsi così, senza studi maturi, ad eseguir questa linea. Noi abbiamo la linea di Conza in cui il punto di maggior elevazione sul livello del mare è di 512 metri; la maggior elevazione sulla linea di Termoli è di metri 654.

Sia pure che la linea di Termoli possa praticarsi senza trafori, senza grandi trinciere, ma le maggiori pendenze da superare le avremo con tutte le loro conseguenze, cioè con una spesa maggiore di trazione che corrisponde ad un maggior allungamento della linea.

Per farsi un'idea di una parte di questo tracciato bisogna che il Senato noti che dal ponte di Solopaca alla Sella di Fragnito, sulla linea di Termoli noi abbiamo 20 chilometri di strada col 16 p. 0/00 di pendenza.

Su questi 20 chilometri non sappiamo poi come la pendenza sia distribuita, cioè se avremo 10 chilometri col 32 p. 0/00, ed altri dieci coll'otto. Dopo questo tronco abbiamo 34 chilometri con una pendenza media dell'otto per mille, che pure non sappiamo come distribuita, e dopo questi, altri 17 chilometri con una pendenza del 15 p. 0/00.

Ora io domando se con questi dati sott'occhio può il Ministero capacitarsi di ciò che avverrebbe quando si impegnasse a costruire questa linea senza aver fatto studi un po' regolari. Del resto questi stessi rilievi imperfettissimi ci dimostrano che se la linea di Conza

pella maggiore pendenza che ha nella traversata dello Appennino può credersi allungata di 26 chilometri sul suo intero percorso, la linea di Termoli per le sue pendenze quali le ho esposte, importerà una maggior spesa di trazione corrispondente a 37 chilometri di maggior percorso.

Per questo motivo credo che il Senato troverà ragionevole che il Ministero si mantenga in una certa riserva e si limiti a far gli studi di questa linea fino a Benevento, e da Benevento più oltre verso Campobasso, ma senza un punto stabilito.

Nella prossima sessione io presenterò il risultato di questi studi, e con essi un capitolato-programma per un concorso o se sarà possibile combinare dei contratti ad eque condizioni, anche una concessione stipulata, ma il Ministero non potrebbe impegnarsi assolutamente nè per l'intera linea nè per una diramazione che andasse a punti fin d'ora determinati.

È in questo senso e non più in là che il Ministero si è impegnato avanti all'altro ramo del Parlamento.

Mi resta da fare qualche osservazione ancora sopra due punti sui quali l'ufficio centrale ha creduto di chiamare l'attenzione del Senato.

L'ufficio centrale ha notato che le disposizioni degli articoli 11 e 37 non si possono accordare coi principii che tutti professiamo del libero scambio. Ma ognuno vede che l'eccezione fatta in questo caso non vuol dire rinunziare ad una dottrina. Tengo grandemente a che sia noto che il Ministero non intende punto abbandonare i principii fin qui professati. Ma io prego di notare che certo, la dottrina del libero scambio cui facciamo tutti omaggio non bisogna spingerla fino al segno, per esempio, di interdire la fabbrica delle armi per conto dello Stato, perchè per avventura si possano ottenere più a buon mercato nei paesi esteri. Vi ha una considerazione superiore che costringe a fare una eccezione ai principii assoluti; e così di altri casi che si riferiscono alla difesa del paese.

Ora noti il Senato un fatto importantissimo che accade a tutti di osservare, cioè la trasformazione del materiale marittimo. Importa che lo Stato abbia stabilimenti metallurgici, ed una popolazione educata a queste industrie del ferro, per poter provvedere ai navigli militari senza dover ricorrere all'estero.

Credo questa una considerazione di una grande importanza e tale che quando si tratti di stabilimenti metallurgici e per quanto possano collegarsi strettamente colla organizzazione militare del paese e colla sua difesa, in questi casi un'eccezione alle norme generali del libero scambio credo possa farsi senza per avventura essere tacciati d'eretici o di miscredenti.

Noti poi il Senato che vi è già una educazione di questo genere a Napoli.

A Napoli si costruisce tutto il materiale delle strade ferrate. Perciò non è un peso che si impone al concessionario il quale sia costretto a rivalersene facendo più gravoso le altre condizioni a carico delle finanze;

L'operaio è a Napoli intelligente, già educato a questi lavori; non si tratta quindi che di dare una spinta perchè il concessionario, camminando sulla via del suo toruaconto, impianti in Napoli uno stabilimento industriale che del resto per lo stesso interesse suo avrebbe dovuto stabilire anche senza una obbligazione imposta dalla legge.

Viene qui l'osservazione dell'onorevole Senatore Martinengo che chiamava l'attenzione del Ministero sulla disposizione dell'art. 2 del capitolato annesso alla legge 8 luglio 1860. La stessa avvertenza fu fatta anche dall'ufficio centrale.

Perchè il Ministero possa costringere il concessionario della ferrovia Lombardo-Veneta ad adempiere alle obbligazioni portate dall'art. 2 del capitolato annesso alla legge del luglio 1860, bisognerà che concorrano due circostanze: che siano costruite tutte le linee contemplate nella legge, (siccome questa costruzione dovrebbe essere finita al principio dell'anno 1863, questa condizione è prossima ad essere verificata); poi bisogna che l'esperienza abbia dimostrato che questo tronco sia necessario al commercio e desiderabile nell'interesse dello Stato.

Il Governo in questo caso pronuncia egli stesso il suo giudizio e la Compagnia è obbligata a costruire il tronco nel termine di due anni.

Io riconosco la convenienza di affrettare la costruzione di questo tronco, ma fin d'ora non potrei pigliare impegno preciso e dichiarare che sia il caso di procedere senza altro a questa specie di intimazione alla Compagnia.

Quello che posso dire al Senato si è che il Ministero studierà il movimento di quella linea, vedrà la convenienza di aprire questo nuovo tronco sia per servizio del commercio locale, sia anche nell'interesse del movimento generale della linea.

Il Senato può essere sicuro che il Ministero non esiterà, quando abbia riconosciuta la necessità del nuovo tronco, ad imporre quest'obbligo alla Compagnia.

Ma adesso non potrei far altro che far studiare la questione, la quale essendomi venuta improvvisamente nella relazione dell'ufficio centrale, non la saprei sul momento risolvere.

Ma prometto di esaminarla, ed una volta scaduto il termine prescritto dalla legge, che è il 1° gennaio prossimo, quando riconosca gli estremi voluti dalla legge per imporre quest'onere alla compagnia, non mancherò di invitarla ad assumerselo e a darvi esecuzione.

Non mi resta che a dire una parola per sdebitare il Ministero intorno all'ultima avvertenza abbastanza grave fatta dall'ufficio centrale in quanto sarebbe conveniente che i progetti di legge e massime quelli di molta importanza fossero presentati abbastanza in tempo perchè il Senato potesse discuterli agiatamente, e non fosse impossibile quasi di introdurvi le modificazioni credute necessarie, perchè più non fosse convocato o riunito l'altro ramo del Parlamento.

Io non posso far altra risposta a quest'osservazione, se non esponendo i fatti come sono avvenuti.

Il contratto, sottoposto alle deliberazioni del Senato, fu concluso il 15 giugno colla casa Rothschild; il giorno sedici fu presentato alla Camera dei Deputati, e chiesto che fosse discusso in via d'urgenza.

Sono adunque scorsi due mesi dacchè il Ministero per parte sua ha adempito al suo dovere; se la discussione nell'altro ramo del Parlamento fu per avventura più lunga, più difficile, più complicata di quello che potesse supporre, ed il Ministero potesse aspettarsi, in questo la colpa non è del Ministero, nè di alcuno: ciò avvenne per la gravità dell'aff.re.

Ma per sua parte il Ministero si darà sempre tutta la premura possibile perchè i progetti che hanno molta importanza possano essere presentati abbastanza in tempo perchè i due rami del Parlamento possano discuterli, con quella libertà d'azione che si addice ai consessi legislativi i quali non debbono nè direttamente nè indirettamente essere mai assoggettati a nessuna sorta di pressione nelle loro deliberazioni.

Senatore **Martinengo**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Martinengo**. Ringrazio l'onorevole signor Ministro dell'assicurazione che mi ha favorito, e di cui prendo atto, cioè, che vorrà occuparsi dello studio relativo a questo tronco di strada ferrata da Coccaglio a Treviglio, del quale fu già, come ho detto, tenuto discorso altra volta in Senato. Io ho poi ommesso di accennare una circostanza molto grave intorno all'importanza, ed attuale opportunità di questo tronco, per la variazione avvenuta di fatto, ed è l'essersi aperta la linea ferroviaria da Bergamo a Lecco, per cui quella strada ha il suo punto obbiettivo diretto verso le Alpi a cui accenna, e così al commerciale servizio della Valtellina.

Inoltre havvi nell'articolo 31 della convenzione 8 luglio 1860 il patto colla società ferroviaria lombarda, pel quale essa percepisce il prezzo di trasporto delle merci da Brescia a Milano ed oltre, come se percorresse la linea retta; per cui essa ha già lo scapito di questo percorso capriccioso verso Bergamo, già reso più costoso per la grave pendenza che devesi vincere e quindi, ancorchè si costringa essa società a fare questo tronco, che dietro li esami spero risulterà dimostrato non solo utile ma necessario, non vi sarà perdita per la medesima, giacchè come dissi la Società percepisce le tariffe delle merci come se percorresse la linea retta; restano però a danno dei viaggiatori la spesa e il tempo impiegato.

Inoltre l'articolo 31 così si esprime:

« Finchè la linea diretta a Coccaglio non sarà compiuta ed aperta al pubblico, la Società non potrà percepire tanto pel trasporto delle merci procedenti da Milano a Brescia ed oltre, quanto pel trasporto di quelle procedenti da Brescia a Milano ed oltre, una tassa superiore a quella cui avrebbe diritto quando questo trasporto si effettuasse per mezzo della linea diretta fra

la stazione di Treviglio, e di Caccaglio valutata nella lunghezza di 32 chilometri ».

Or dunque non si tratta che di 32 chilometri pei quali non si dà peso allo Stato: si serve ad una numerosa popolazione che ormai è abbandonata e non ha nessun vantaggio delle tanto sospirate ferrovie. Per tutto ciò voglio tener per certo, che gli studi di cui l'onorevole Ministro ebbe la compiacenza promettermi di occuparsi, verranno a dare il risultato tanto desiderato e ai lungamente sperato.

Senatore **Stotto Pintor**. Io non intendo pigliare parte alle difficili questioni delle quali parlavano l'egregio Ministro dei lavori pubblici e l'onorevole Senatore Martinengo, avvegnachè esse escono dalla mia competenza.

Io mi restringo a esprimere un voto di simpatia per le ferrovie delle nobili province napoletane i cui rappresentanti tanto ne dimostrarono in favore della mia isola natia; nè penso sia mestieri, dopo un voto solenne della Camera dei Deputati, molto o poco ragionando, venirvi a dimostrare, come sia utile e opportuno che le proposte ferrovie si facciano, e tosto si facciano; e come sia cosa giustissima, che tutti i popoli delle diverse province dello Stato trovino in esse a un tempo il compenso dei sacrifici che incontrano e il mezzo di farli. Io mi permetto soltanto di fermare per un istante l'attenzione del Senato sopra la strettissima relazione che a mio avviso è tra le ferrovie e lo estirpamento di quella peste terribilissima che chiamano brigantaggio. Il quale non sarà del tutto spento infino a che col possesso di Roma, che è nostra, non avremo coronato l'edifizio della nostra indipendenza nazionale.

E Roma, io spero, avremo noi quando, armata di tutto punto e sino ai denti, l'Italia sotto al vessillo del più leale e del più valoroso tra i Re, i giornalisti d'oltremonte smetteranno il triste vezzo di santificare il delitto cuoprendolo col velo dell'onore; quando le volpi, o meglio le iene mitrate attingeranno nella disperanza del trionfo la rassegnazione che non sanno attingere al codice di quel Cristo che non conoscono; quando i popoli accoglieranno col sibilo o col sorriso le teorie di certi scrittori i quali mettendosi ogni tratto innanzi una non so quale *sovranità spirituale*, mostrano di ignorare compiutamente i rudimenti primissimi delle sacre discipline e di conoscere lo spirito dell'evangelio; quando infine a coloro i quali notte e giorno ci parlano della immortalità del papato, concordi risponderemo: che noi non conosciamo a questo mondo altra immortalità che la immortalità del dritto.

Ma frattanto e finchè sovra costoro che sangue sili-
scono e di sangue si empiono, o nel sangue sguazzano, e di sguazzarvi dentro si soddisfano non disciolti l'ultima maledizione di Dio, quando la tribolata terra napoletana dovrà fremendo rendere dalle sue viscere il sangue che ha bevuto, non altro è rimedio migliore al male che lamentiamo fuor questo delle ferrovie.

Signori! Volete Voi istruzione? Fate le ferrovie. Vo-

lete civiltà di temperati costumi? Fate le ferrovie. Volete buona e solerte amministrazione di giustizia? Fate le ferrovie. Volete amore di popoli verso il Governo? Fate le ferrovie. Volete la unificazione d'Italia? Fate le ferrovie. Volete Roma? Fate le ferrovie.

Senatore **Avos**. Lunanzi di votare affermativamente la proposizione di legge sulle strade ferrate nelle province meridionali, chiedo dalla bontà del Senato la permissione di dare questa volta un po' di ampiezza al mio voto, cogliendo il destro di avere a propugnare una causa molto giusta, e propugnarla *pro aris et focis*.

Io sarei certo, o Signori, di non trovare parole adeguate al mio concetto se volessi rappresentarvi al giusto di che grand'effetto riuscirebbe, e di quali e quanti incalcolabili beni sarebbe apportatrice l'attuazione della presente legge a quelle province derelitte; ma sia a voi facile il conghietturarlo posto mente che detta legge tende ad assicurar loro uno di quei beni positivi e materiali, che i popoli, a torto o a ragione, preferiscono sempre a beni d'un ordine più elevato, ed estetico, ma meno tangibili, e meno appariscenti.

Di là quale popular preferenza non è a meravigliare, anzi credo potersene ricercar la ragione in questo, che i popoli non fanno le rivoluzioni per far rivoluzione, ma per poter vivere meglio che prima non vivevano sotto il Governo da essi distrutto, o almeno per cessar di patirne; cosicchè, da semila anni, almeno, che c'è mondo, si son veduti sempre accarezzare e più o men lungamente surreggere solo quei Governi che li servono bene, e vogliono e possono meglio provvedere ai loro interessi, ai loro bisogni, alle loro speranze. Ah! lo sono stato spesso tentato a credere che codesti benedetti popoli sieno dei tremendi calcolatori, stantechè mi è venuto fatto di osservare che per un frusto di felicità materiale, e di prosperità mondana da essi desiderata, o che ha potuto loro venir meno, non si son fatto scrupolo di gittarsi dietro le spalle l'antica loro obbedienza alle leggi, e di mutare in odio l'amore verso colui che ieri salutavano loro benefattore, loro liberatore.

Ecco perchè in fatto di leggi che provveggono ai vantaggi materiali delle popolazioni noi, uomini di ordine e di mondo, dovremo mostrare molta dispostezza d'animo, e moltissima abnegazione d'ogni contrario interesse e di ogni privato affetto nel votarle, ed accoglierle; siccome spero che praticerà l'alto senso del Senato col prossimo suo voto in pro di una legge, che quantunque imperfetta, e a parer mio un tantino abborracciata, pure conferirà assaiissimo a promuovere ed assicurare il ben'essere generale di quelle popolose province napoletane.

Ma lascio stare gli argomenti generali per raggiungere più sollecitamente che posso, e col minor vostro tedio l'obbietto, cui ho principalmente mirato nel dimandar la parola.

E dappoi che siete voi stati invitati a pronunziarvi sulla convenienza di una legge intesa a beneficiare, e spendio pubblico, le napoletane province, io non credo

fuori proposito tratteggiarvi per alquanti momenti la natura e l'indole del popolo che vi abita. Siatemi cortesi, Signori, della vostra indulgenza.

Il popolo che abita quella parte meridionale d'Italia, vuol essere meglio studiato e meglio conosciuto di quello che è stato finora dal resto degli italiani fratelli; e studiato, non sulle sue parvenze passeggere ed imperdurabili, ma nelle realtà del suo essere, nei suoi istinti, nelle sue passioni, nei suoi bisogni, nei suoi costumi, e specialmente nella sua originalità fisiologica, e, starei per dire, nella sua idiosincrasia fisico-morale, se la Camera fosse disposta a dare ospitalità a questo grecismo.

Da così fatto studio, ciascuno di voi, sagaci scrutatori e statisti profondi, ciascuno degli onorevolissimi Ministri della Corona, abili e solerti amministratori, desumer potrebbe la spiegazione e la scusa in un tempo dei molti difetti di quel popolo, ma trarrebbe eziandio un tesoro inestimabile di eccellenti e preziose qualità, e soprattutto (quello che da lui più di ogni altra cosa si desidera), ricaverebbe argomenti moltissimi di amarlo.

Senza questo studio, quel popolo presenterà sempre una fotografia falsata, una *Silhouette*, per dir così, infedele; massime se l'una o l'altra di codeste diverse effigie fosse presa nei tempi che corrono, i quali non gli consentono mostrare che una fisionomia alterata, convulsa, malinconica, insoddisfatta, un carattere inquieto, diffidente, sospettoso, quale convien si a coloro che vivono nel desiderio e nel non possesso nel godimento di un bene.

Ond'è che addimostarono della natura umana ignotissimi, oppure de' perfidi, e certamente traditori del vero, certi macchini sgorbiatori d'immagini, che sorprendendolo quasi in una postura di eccezione e di collera, si piacquero nel dipingerlo e gridarlo ai quattro venti come un popolo indocilissimo, ingovernabile.

Ebbene! lo oso affermare innanzi al venerando cospetto vostro, che giammai popolo al mondo, al pari di lui tuffato fino ai capelli nelle avvertità, e nelle male contentezze, fin dall'alba della sua rinnovazione, ha dato prove maggiori di più patriottica rassegnazione, anzi, dirò pure, di più facile contentatura.

Voi forse stupite nel sentire che io, parlando del popolo napoletano, rilevi ed elogi in lui delle qualità che sembrano al opposte alle rapide ed ardenti pulsazioni del suo cuore e della sua vita: ma io sto nel vero, o Signori, e voglio darvi subito la prova delle mie non temerarie affermazioni.

Potreste voi mai credere, bravi e leali gentiluomini, che dacchè quel popolo, pur esso ricco ed altiero delle sue memorie, venne nella grave ed ostinata risoluzione di entrare nel parentado comune col resto d'Italia, dacchè scelse far parte dell'italico impero sotto un sol principe, una sola legge ed un sol Parlamento, non ha mai colto nè assaporato un solo di quei frutti veraci e duraturi, che, in nome della libertà e del patto unitivo, con tanta dovizia di blandimenti e di decreti gli si

promettevano? Credete voi mai, che il solo ed unico bene, reale, concreto, positivo, che dopo sì lungo ed angoscioso attendere, sta egli per conseguire, è quello che voi gli decreterete stamane? Torno a dire di star nel vero, e mi combatta chi può.

Or quando in mezzo ad un popolo assetato e meritevole di miglior fortuna, si rinnovasse ogni dì il supplizio di Tantalo, chi è che oserebbe accusarlo di brame inespugnabili, di irrequietezza e di giraripamenti? O non è egli piuttosto nel caso e nel dritto di prorompere a voce squarciata in quell'oraziano lamento: *Quo mihi fortunas si non conceditur uti?*

Io non intendo con questo chiamare in colpa nessuno delle lamentate jatture, perchè so per anticipazione in quali e quanti modi potrebbero le mie querimonie e censure essere respinte, massime dai presenti reggitori della cosa pubblica, i quali anzi potrebbero di qualche benevola eccezione essere rimeritati, ma intendo che sia fatta giustizia di una calunnia apparsa ad arte contro quel popolo sensibilissimo, e per mille echi ripetuta da coloro che vivono pasciuti di mille e cento fortune.

Io so che gli esseri felici (individui e popoli) sono spesso crudeli ed increduli, so che è facile predicare il digiuno a pancia piena (mi permetta il Senato la parola un po' triviale); ma so pure che il miglior predicatore sarebbe quegli che si conformasse alle sue prediche, e so che chi non pati non sa compatire.

Stando così le cose, rifugge l'animo mio dal pensiero che la sapienza del Senato possa non deferire alla proposizione di una legge, la quale al postutto non sarebbe che un atto di tarda giustizia riparatrice, avvegnachè non sancirebbe che questo semplice pronunziato; che cioè a coloro che abitano il lato meridionale della casa comune (il quale è il terzo di tutto l'edifizio, non ci burliamo) sia conceduta la stessa libertà di moto che da sì lunga pezza di tempo stanno godendo gli avventurosi abitanti degli altri scompartimenti di essa casa.

Ma astrazione fatta da queste considerazioni di domestica eguaglianza e di politica imparzialità tra membri della medesima famiglia, io prego la Camera del Senato a voler rivolgere il suo sguardo sopra le condizioni speciali in cui gemono quelle interessanti contrade; così vedrà l'alto suo senno che la concessione della legge che qui mi fo a sollecitare per esse, riuscirebbe mezzo potentissimo come salvarle da due flagelli onde son travagliate; intendo dire la mancanza del lavoro, e la permanenza del brigantaggio. Sì, son queste le due ulcere che rodono miserabilmente le sorgenti della vita a quelle bellissime regioni, e che non permettono che ivi si consolidi ed attecchisca un sol vestigio di sicurezza e d'ordine.

Or chi non accerne che alla estirpazione del primo dei due accennati mali, la provvidenza della presente legge giungerà opportunissima, offrendo e dissimulando lavoro e pane a miriadi di operai, stimolati al male dell'ozio e dalla fame, che furono sempre i due

anticursori e susori d'ogni sorta di scompigli sociali e di delitti?

In quanto poi alla distruzione dell'altro flagello, quello del brigantaggio, la costruzione e la diffusione delle strade ferrate non solo lo sradicherebbero dalle contrade che ne sono infestate, ma ne renderebbero impossibile la riproduzione.

In effetti ciascun sa e comprende come i briganti si abbarbichino, e pongano il loro nido solo nei paesi dove trovano impunità. Ora essi troveranno sempre la impunità in un paese fino a quando l'azione e l'esplacamento della forza pubblica, la convergenza e la rapidità dei movimenti militari, l'azione repressiva delle leggi saranno impacciate dalla lontananza dei siti, dalla impermeabilità dei sentieri, dalle non libere e celeri comunicazioni, e sino a quando la codarda astinenza delle popolazioni troverà un pretesto ed una scusa nei ritardati aiuti o nell'abbandono completo del Governo inabilitato a soccorrerle per la mancanza di strade che il trattiene.

Vedete dunque, o Signori, di quanti aiuti voi verreste a privare quelle ubertuosissime province, privandole dei benefici di una legge che darebbe al grande incremento a quelle naturali risorse di cui il cielo la benedisse ed arricchì, e che tanto conferirebbe al progresso del loro incivilimento ed al loro definitivo riposo.

Finisco sperando che la Camera del Senato voglia dare nella presente occasione una testimonianza di giustizia e di simpatia ad un tempo alle napolitane province, votando ed accogliendo la legge con quella affluenza di suffragi che potrà maggiore. E spero eziandio che la Camera del Senato n'abbia condonata qualche espressione un po' forse vivace troppo che ha potuto sfuggirmi. Io sentiva il bisogno di versare nel suo seno un fraterno sfogo in prò del mio loco natio prima di rientrarvi, prima di separarmi da lei.

Senatore **Dragonetti**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Dragonetti**. Per la conoscenza che ho dei luoghi nei quali si tratta di far passare la linea segnata nel N. 3 del contratto approvato dalla Camera dei Deputati, mi occorre l'obbligo di fare osservare al Senato che quella linea da Celano a Solmona traversa una regione poverissima di abitanti, e da Solmona a Pescara procede su di un terreno mobile e profondamente cretoso e soggetto a frane larghissime nell'inverno, e lascia fuori di ogni comunicazione i due principali distretti della provincia; e che per contrario la linea, già in gran parte studiata dall'ingegnere in capo della provincia, la quale da Caprano andrebbe ad Avezzano, Aquila, Amatrice, Ascoli, traverserebbe la popolosa Valle Subequana, per la cui lunghezza passavano le famose vie dell'antica Roma, la Claudia e la Valeria che mettevano capo alla Salaria, e andrebbe a raggiungere il Tronto ed a passare per la città di Ascoli nelle Marche ed a riunirsi presso Ancona alla ferrovia dell'Adriatico. Io pertanto proporrei al Senato di approvare il contratto colla ri-

serva di aversi a definire il tracciato di quella linea in seguito degli studi comparativi delle due direzioni per attenersi a quella che sarà riconosciuta più utile alle popolazioni ed allo Stato, che per 29,000 lire al chilometro ne garantisce il fruttato, quale non potrà mai ottenersi dalla linea Celano, Solmona e Pescara, e che a mio credere potrà facilmente verificarsi dall'altra linea Avezzano, Aquila, Amatrice, Ascoli ed Ancona.

Senatore **De Monte**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **De Monte**. Pare che le idee additate dall'onorevole Senatore Martinengo siano le vere e quelle che non debbono sfuggire in nessun modo dalla discussione attuale, imperocchè vi è necessità, come provvedimento economico, come provvedimento di giustizia, come provvedimento di alta politica che si accorra il più presto e il meglio alla formazione delle ferrovie progettate.

Quindi dopo i lunghi studi e le accurate discussioni che si son fatte nell'altro ramo del Parlamento dopo che tutti quanti abbiamo seguito colla più scrupolosa attenzione tutti i risultamenti di quelle meditazioni e discussioni, dopo che ci siamo persuasi che l'urgenza è quella che esige assolutamente si prenda e definitivamente un espediente, io credo che sia antieconomico, ingiusto, ed antipolitico il proporre che si versi in novelli studi, per procedere poscia ad una comparazione e per scegliere da ultimo l'una o l'altra proposizione.

Le cose unane debbono avere un termine. Avverrà che dopo quella linea, che la saviezza del Senato approverà sulle tracce di quanto ha fatto l'altro ramo del Parlamento, avverrà, come diceva poc'anzi l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, che si faranno altri studi, ed altre linee si congiungeranno alla prima, ma per ora non si arresti il Senato dall'approvare quello che è stato già approvato dall'altro ramo del Parlamento, imperocchè sarebbe propriamente il caso che:

« Dum Romae consulitur Saguntum expugnatur ».

Senatore **Oldofredi**, *Relatore*. Domando la parola.

Presidente. Il Relatore dell'ufficio centrale ha la parola.

Senatore **Oldofredi**, *Relatore*. Veramente l'ufficio centrale non avrebbe ad entrare più nell'esame delle cifre in quanto che la questione politica è stata rimossa nell'esame della convenzione che è stata sottoposta alle deliberazioni del Senato.

Occorre però rispondere ad alcune considerazioni presentate dall'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici.

L'ufficio centrale, come la Commissione della Camera dei Deputati, non potevano esaminare fuorchè le perizie state loro comunicate dal Ministero, le quali vennero redatte da un distintissimo ingegnere, il cav. Bella, sui cui calcoli e l'ufficio centrale e la Commissione della

Camera elettiva non potevano ammettere alcun dubbio. Come il signor Ministro avrà rilevato nella relazione della Commissione della Camera elettiva, oltre la spesa già indicata dall'ingegnere Bella ve n'è aggiunta un'altra di lire 30,000 al chilometro per spese di materiale e per altre aggiunte; ciò che portava la somma totale per i 1214 chilometri a 232 milioni che è quanto dire a circa 250,000 lire il chilometro.

Parve all'ufficio centrale che se la compagnia che ha avuto la concessione di questa linea per tema che si oltrepasse la somma di lire 250,000, ha chiesto che il Governo sopperisse del proprio all'eccedenza, avrebbe dovuto farlo lo stesso se avesse creduto che anche per il resto della linea si fosse realmente spesa una somma che eccedesse di molto le 200 000 lire come avrebbe indicato l'onorevole signor Ministro dei lavori pubblici.

Quanto poi all'esercizio della strada, questo si calcola sempre in ragione del movimento commerciale, del numero dei convogli, e se si dovesse argomentare da ciò che costa l'esercizio della strada da Bologna ad Ancona, certamente non si supererebbe di molto la spesa di 6000 lire al chilometro; ma non è a supporre che la strada verso Napoli, almeno per un lunghissimo tratto di tempo, possa avere tale movimento e interlocale e internazionale da comportare una spesa la quale dai calcoli fatti dall'ufficio centrale che sono conformi a quelli della Camera dei Deputati, ascenderebbe a 10,500 lire circa al chilometro.

Vi è un'altra osservazione della quale bisogna tener conto, ed è quella relativa al tasso a cui sarebbero emesse le obbligazioni della nuova Società.

L'ufficio centrale ha supposto che le obbligazioni dovessero essere emesse a 250 lire; e ciò perchè quelle della Compagnia Lombarda, che servono di modello, sono da molto tempo in media quotate alla borsa dalle 260 lire alle 265.

Ma poichè la discussione si può dire completamente esaurita, vengo alle parziali indicazioni fatte dall'ufficio centrale rispetto alla nuova linea che doveva essere studiata da Capua per Benevento a Termoli, come pure alle osservazioni presentate dall'onorevole Senatore Martinengo per il tronco da Coccaglio a Treviglio.

Mi pare che per riassumere questi due punti si potrebbe adottare un ordine del giorno concepito presso a poco in questi termini:

« Il Senato prendendo atto delle dichiarazioni del Ministro che farà studiare una linea di ferrovia alla città di Benevento e più oltre verso Campobasso, e presenterà un progetto di legge nella nuova sessione del Parlamento; non che dell'impegno dal medesimo assunto di esaminare se le condizioni dell'art. 2 della legge 2 luglio 1860 per obbligare la Compagnia Lombarda alla costruzione del tronco Treviglio-Coccaglio si siano verificate, passa all'ordine del giorno. »

Rispetto alle dichiarazioni fatte dal signor Ministro circa agli articoli 11 e 37, credo che il Senato potrà prenderne atto, giacchè qui non si tratta di costruire

del materiale da guerra: si tratta di costruzioni che riguardano le ferrovie, e per conseguenza sta il principio che non si possano obbligare le Compagnie ad esercitare per così dire un monopolio, e a pagare più care le macchine facendole costruire all'interno piuttosto che all'estero.

L'importanza è che queste linee vengano costruite: sono richieste dai bisogni urgentissimi delle province meridionali e credo che il Senato vorrà accogliere la proposizione fatta dall'ufficio centrale.

Ministro dei Lavori Pubblici. Non farò che brevissime osservazioni a quanto venne detto dall'onorevole Relatore dell'ufficio centrale, il quale notava che tanto la Commissione della Camera elettiva, come l'ufficio centrale del Senato avendo sott'occhio dei dati ufficiali, una perizia compilata da un nostro distinto ingegnere il cav. Bella, doveva attenersi a quella, e quindi fondare su di essa i suoi ragionamenti.

Ma la Commissione dell'altra Camera aveva avuto delle comunicazioni anche da parte del Ministro in aggiunta, e dirò meglio, a rettificazione della perizia Bella: e di questi schiarimenti fece cenno nella relazione.

Senza addentrarmi ad esaminare una per una le diverse lacune che a colpo d'occhio si trovavano nella perizia Bella, (ben inteso senza colpa di chi ha compilato quella perizia), si era notato che le stazioni, e casseggiati erano stati calcolati per una somma di 9300 lire al chilometro.

Prego l'onorevole Oldofredi e chiunque voglia esaminare una qualche linea di strada ferrata di cui possiamo farci più completamente un'idea a dichiarare se questa somma basti. Non dirò della strada ferrata dello Stato dove evvi una somma molto maggiore; ma prendiamo quelle delle società private, per esempio la linea di Stradella: non basta una somma doppia di questa per provvedere alle stazioni e a tutto quello che occorre pel movimento di quella linea; massimamente quando si parte da un punto fisso, cioè da una linea che abbia un movimento che fruttasse 29 mila lire al chilometro di prodotto brutto ed abbia quindi un materiale mobile corrispondente e tutti i casseggiati in proporzione pel ricovero e la manutenzione di questo materiale e pel servizio di questo movimento.

Dunque era impossibile non correggere questa cifra. Così non era calcolata nessuna spesa per le spese generali, e non era ufficio del perito di fare questi calcoli.

Questi calcoli devono fare da chi voglia considerare il complesso di tutte le spese per determinare il capitale sociale.

Così per dire un'altra cifra, le vie di scambio e di servizio erano valutate nel decimo della lunghezza totale. Assolutamente, per una linea che abbia un tal movimento che fruttasse 29 mila lire al chilometro le spese in questa proporzione non sono sufficienti; quindi si è fatta un'aggiunta. Queste aggiunte che naturalmente si sono fatte con una certa esattezza e con una certa cura ebbero per risultato di portare il costo delle linee

vicine a 260 o 270 mila lire al chilometro; per modo che il Ministero in questa parte crede di essere nel suo diritto di sostenere che la Commissione doveva tener conto di queste lacune, che, come dico, al primo colpo d'occhio e da un esame anche superficiale della perizia Bella, appariscono in piena evidenza.

Nè vale l'argomento messo innanzi dall'onorevole Relatore, e desunto dalla linea di Ceprano che fu valutata lire 250 mila al chilometro, oltrepassata la qual cifra la Società vorrebbe ad essere scaricata dall'obbligo di costruire quella linea.

Ma noti l'onorevole Relatore dell'ufficio centrale che in questa cifra di 250 mila lire non si comprende il materiale mobile, e che con questo il prezzo di quella linea si eleva a 280 o 285 mila lire al chilometro.

Vede dunque il Senato che sono già oltre a ventimila lire in più per chilometro sopra una linea di 234 chilometri, maggior spesa che sarebbe del resto ampiamente giustificata dalle più difficili condizioni in cui questa linea si trova.

Quanto all'altra osservazione che fu messa in campo, che cioè per molto tempo non vi sarebbe un movimento ragguardevole su questa linea, mi permetterà l'onorevole proponente di manifestare un'opinione diversa.

Si noti che si ha un gruppo di province popolate: le tre Calabrie, la Basilicata (che è quasi un regio per ampiezza), la terra di Otranto, la terra di Bari, la Capitanata, i due Principati, in complesso quasi due terzi della popolazione del Regno di Napoli, che tutte affluiranno su queste principali linee che da Napoli andranno ad Otranto, e da Foggia a Ancona: gli interessi, i prodotti di quelle province si riuniranno o sopra uno o sopra l'altro dei tronchi di queste linee che poi vengono a metter capo a Napoli, immensa città con una forza assorbente grandissima e una potente espansione.

Notisi inoltre che fra la città di Napoli e il porto di Brindisi dove speriamo, si attiverà un commercio dei più importanti, non potrà a meno che determinarsi un corrente fortissimo di traffichi e di commerci: quindi io penso che queste linee non tarderanno gran tempo a rendere un prodotto che si avvicinerà al prodotto garantito.

È tanto più io mi accosto a questa speranza, perchè vedo il tronco imperfetto che non ha sbocchi, che non fa che il servizio dei viaggiatori, che non ha tutti i vantaggi grandissimi delle lunghe linee, quale è il tronco da Napoli a Salerno per Castellammare; ebbene questo tronco di soli 50 chilometri circa, rende adesso circa 20 mila lire il chilometro di prodotto brutto per soli viaggiatori.

Ora giova sperare che quando queste linee principali saranno in pieno esercizio, ben presto il prodotto sarà considerevole.

Un'altra osservazione io debbo fare intorno a quanto fu detto circa il saggio di emissione delle obbligazioni.

Capisco che se potissimo aver fiducia di negoziare

le obbligazioni della nuova Società al saggio a cui si negoziano le obbligazioni della Lombardo-Veneta, non sarebbe azzardata la speranza di collocarle a 250 lire.

Se si fosse potuto ottenere la fusione tra queste due Società era quasi certo questo fatto, ma una Società nascente, per quanto solida e ben costituita, che porti questi valori sul mercato, non potrà forse ottenere le condizioni di valori riconosciuti.

Abbiamo il fatto recente del collocamento delle obbligazioni della Società Livornese. Il Senatore Oldofredi sa a che tasso si sono collocate queste obbligazioni? Non già a 250 nè a 240 lire, ma a 216.

Credo dunque, che il più sicuro, almeno amministrativamente, sia di ritenere che il valore delle obbligazioni della nuova Società sarà di 240 o 245 lire, e non oltre.

Rimane che io risponda anche una parola all'onorevole Senatore Dragonetti, il quale faceva istanza al Senato perchè volesse sospendere la sua approvazione di questa legge.

La sua domanda si ridurrebbe in conclusione a fare eseguire degli studi di confronto sul tronco di Pescara a Ceprano, e vedere se non sarebbe conveniente di pigliare un altro tracciato attraverso gli Appennini nella direzione di Aquila, per discendere verso la strada litoranea nelle vicinanze di Ancona.

Io mi limito ad osservare che questa proposta equivale a quella del rigetto della legge perchè non si potrebbe tenere in sospenso la legge in questo modo. I contratti non sarebbero più vincolati, nè il Governo avrebbe più possibilità nessuna di fare questo contratto durante questa sessione del Parlamento.

Nato poi anche che il concetto messo avanti dall'onorevole Dragonetti potrebbe forse anche combattersi sotto molti punti di vista. Ad ogni modo da Pescara a Ceprano avvi una strada studiata, solo in massima, e certamente essa può esser meglio studiata, e si vedrà se si potranno fare variazioni, ma comunque, non abbiamo qualche cosa di sufficientemente concreto per stipulare un contratto. Una determinazione invece che ci allontanasse da questo concetto ci condurrebbe a nessuna conclusione.

Tutto quello che vi può essere di ragionevole nello interesse della provincia di Aquila, per la quale credo che l'onorevole Senatore si interessi grandemente sarebbe questo: che quando siasi giunti colla strada al di là di Popoli si veda se si possa modificare il tracciato per modo di avvicinarsi alquanto ad Aquila per agevolare a quella cospicua città l'accesso alla strada ferrata.

Fino a questo punto il Ministero ha fatto una dichiarazione nella Camera dei Deputati e non avrebbe difficoltà di farla anche qui. Abbiamo un anno avanti a noi durante il quale debbono farsi gli studi definitivi. Pendente quest'anno il Ministero non ha difficoltà di fare esaminare se sia possibile di avvicinare un po' più l'andamento della linea alla città di Aquila.

Più di questo io non credo che si potrebbe ragionevolmente pretendere, a meno che non si voglia compromettere il risultato di questa convenzione.

Senatore Dragonetti. Ringrazio l'onorevole Ministro delle spiegazioni date sul miglioramento del tracciato della linea; ma debbo dire che non ho inteso di fare sospendere l'approvazione della legge; io intendeva soltanto che gli studi che si andranno a fare fossero diretti ad ottenere il maggior comodo e l'utile di quella popolazione e dello Stato.

Del resto, dopo le osservazioni del signor Ministro, io mi determino a ritirare la mia mozione.

Senatore Menabrea. La lucida esposizione fatta dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha tolto i dubbi che io potevo avere ancora su questa legge. Tuttavia io non potrei dividere con lui l'opinione che ha espressa intorno all'articolo 11 il quale fu censurato opportunamente dall'ufficio centrale, e non veggio che abbia anche risposto agli eccitamenti dell'onorevole Relatore di vedere il modo di togliere ciò che quell'articolo ha di contrario ai principii economici.

Io non posso fare a meno che protestare altamente contro quest'articolo, non solamente perchè è contrario ai principii economici che informano l'amministrazione attuale del nostro Regno, ma perchè sono persuaso che se esso fosse applicato strettamente, il servizio delle strade ferrate meridionali sarebbe dopo alcuni anni forse il peggiore di quello di tutte le altre dello Stato.

Infatti, o Signori, basta leggerlo per esserne convinti.

Art. 11.

« La Società ha l'obbligo di fondare in Napoli un grande stabilimento, nel quale si possa costruire la metà almeno di tutte le locomotive o di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate napoletane, per quanto i termini fissati per il compimento delle medesime saranno per consentirlo ».

E va bene questo paragrafo primo, ma poi viene l'altro:

« Compiuta la rete delle strade contemplate nella concessione, dovrà essere fabbricato nel predetto stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante che verrà richiesto per i successivi aumenti e rinnovamenti del medesimo. »

Ora, questo non soltanto è contrario ai principii di libertà commerciale che debbono esistere tra Nazione e Nazione, ma è anche un ostacolo all'esercizio della libertà industriale che deve esistere fra le province di un medesimo Regno.

Inoltre, o Signori, mi rincresce di vedere anche in questo articolo un riflesso dell'antico principio economico che dirigeva il Governo borbonico. Si scorge che questo articolo ha per oggetto lo stabilimento di Pietrarsa che esiste in Napoli; è vero che lo stabilimento di Pietrarsa ha reso dei servizi importanti, che va sostenuto in modo che non possa decadere, ha formato dei meccanici molto abili, ma è stato diretto con un

sistema pessimo, e basta dire che sotto un Governo borbonico invece di far venire le rotaie dall'Inghilterra dove le avrebbe avute a 250 franchi la tonnellata, le fabbricavano in Pietrarsa con spesa due o tre volte maggiore, e questo per avere il piacere, l'onore e la gloria di fabbricare tutto il materiale delle strade ferrate nello stabilimento.

Ora io veggio che la cosa attualmente è limitata alla materia circolante, ma anche inconveniente consimile accadrà per questo materiale. Poichè ve n'è parte che converrà far venire di preferenza dall'estero. Io credo che bisogna aiutare la creazione e lo sviluppo di grandi stabilimenti meccanici per la nostra industria, e più specialmente per la Marina.

Anche relativamente alla fabbricazione d'armi, si possono fare le eccezioni accennate dal Ministro; ma dall'incoraggiamento passare al monopolio, questo passaggio per la parte industriale non la posso ammettere. Che cosa succederà? Succederà che quando tutto il materiale delle strade ferrate sarà provvisto, avverrà col monopolio, che ogni progresso, ogni perfezionamento, sarà paralizzato, perchè ognuno sa che cose dispendiose in un grande stabilimento sono gli studi ed i modelli. Ora quando la rete delle strade ferrate meridionali sarà in attività lo stabilimento che si vuole proteggere avrà fatto i suoi studi, i suoi modelli e certamente non si vorrà dare la fatica nè fare la spesa di perfezionarli e di migliorarli, per cui mentre in altri paesi si faranno progressi, è molto probabile che sulle ferrovie meridionali si starà stazionario, perchè la legge crea un privilegio esclusivo per un solo stabilimento.

Io non voterò contro alla legge, la voterò anzi di buon grado, perchè credo che essa è uno de' più potenti principii d'unità che possa sanzionare il Parlamento; voterò anche senza fare un ordine del giorno relativo all'articolo 11. Soltamente io pregherei il signor Ministro di fare in modo che io avvertirei quest'articolo sia modificato in maniera che non sia così contrario ai suoi principii economici che regolano il nostro paese.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Non ho nessuna difficoltà di dichiarare che questa seconda parte dell'articolo concepita in termini così assoluti è stata forse una svista.

Il Ministero non ebbe altro scopo che di promuovere la costruzione, o l'impianto di un grande stabilimento per costruzione di materiale mobile che serva per la costruzione delle ferrovie; ma non ha mai inteso di circondare di una muraglia di ferro quello stabilimento per modo, che fossero interdetti perfino i miglioramenti della scienza di avervi accesso come teme l'onorevole Senatore Menabrea.

Credo poi che in pratica qualunque sia questa disposizione della legge, nessuno impedirà che quando all'estero od in altro stabilimento italiano si costruissero

dei materiali che non si potessero costruire con eguale vantaggio nello stabilimento che sarebbe a Napoli (che non sarebbe quello di Pietrarsa perchè dev'essere ritenere che non fu per nulla l'idea del Ministero di cedere in questa occasione lo stabilimento di Pietrarsa) dico che nessuno in questo caso impedirebbe l'amministrazione di quelle strade ferrate di farne l'acquisto, perchè vi è qualche cosa di più forte di una letterale disposizione d'un contratto ed è la forza delle cose, e la luce della verità. (*Bravo*).

Senatore Mosca. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Mosca. Si è con titubanza che ho chiesto la parola in questa questione, e ciò perchè non avendo ricevuto la relazione che all'ingresso in Senato, credeva che questa legge dovesse discutersi almeno domani; da altra parte le mie circostanze sanitarie non mi hanno permesso di esaminare in ogni sua parte questa grave questione; quindi mi è forza limitarmi a poche osservazioni, che mi sento in debito di sottoporre al Senato.

Io concorro con l'onorevole Senatore Gioia nel dire che il sistema di questi contratti, i quali sono per loro natura vaghi ed indeterminati, tanto più se vi si aggiunge una guarentigia di un tanto per cento, sono veramente dannosi alle nostre finanze, già così poco prospere, e ci conducono su di una china che deteriora la nostra condizione anzichè migliorarla.

Il Governo stesso ebbe già a provare gli effetti che emergono da questo genere di contratti aleatorii, dai quali la cosa pubblica è grandemente lesa, perchè i progetti non sono studiati, che in massima, ed in massima generalissima.

Io certo fo plauso al cavaliere Bella che ho avuto il piacere d'aver meco per molti anni, e non dubito che avrà posto ne' suoi calcoli tutta quella perizia di cui egli è abbondantemente fornito, ma certo è, che nel breve tempo in cui egli ha dovuto occuparsi di queste gravi pratiche, non ha potuto somministrare al Governo che cifre molto vaghe e soggette a variazioni grandissime in più od in meno.

Quanto poi al sistema della guarentigia di un interesse, lascia in balia della società l'impiego de' suoi capitali senza nessun rischio di perdita, a vece che il Governo è certo, o quasi certo di sottostare ad una perdita che può farsi assai grave.

Malgrado ciò, siccome io scorgo benissimo, che l'urgenza è tale da non lasciar differire l'intrapresa di queste strade (né certo io vorrei avere la responsabilità delle conseguenze che potrebbero derivare da un ritardo) darò un voto favorevole alla legge, pregando però il Ministero a trovare il modo di evitare gli inconvenienti che l'esperienza ha dimostrato.

In questo genere di contratti succede che il costruttore s'ingegna di avere una strada al minor costo possibile purchè la possa dare in esercizio.

Allora poi si debbono fare maggiori spese per complemento, e si cerca di metterle sul costo della manu-

tenzione; dal che deriva, che gli azionisti hanno il loro 6 per cento garantito dal Governo, ma la spesa a carico del Governo diventa grandissima.

L'urgenza, ripeto, non consente che si studino meglio le cose, e si cerchi il modo di ottenere che queste strade costino meno di quello che verranno a costare secondo il contratto di cui ci occupiamo, ed a cui non manca che l'approvazione di questo ramo del Parlamento e la sanzione reale.

Quindi, per diminuire il danno che da questo genere di contratti il Governo può risentire, non mi rimane che a sollecitare il signor Ministro a far sì che i commissari, che saranno nominati dal Governo, siano muniti d'istruzioni talmente positive, che abbiano la forza di costringere la società a fare il suo dovere.

Per tale riguardo io rammento al Senato che già ebbi alcun tempo fa a proporre che un decreto reale, o meglio ancora una legge circoscriveva i doveri dei commissari, e ciò non solo per frenare la società, si ma anche nell'interesse del pubblico; giacchè quando viene ad intaccare le proprietà private, naturalmente i proprietari hanno diritto di fare i loro reclami ed essere sentiti, tanto più che la società ha la facoltà di variare in certi limiti il tracciato delle strade.

Fo presente al Senato che in Inghilterra dove la proprietà si rispetta di più, non si ammette la costruzione di strade anche da società private, se non siano studiate dal Governo con progetti regolari nei quali la linea è tracciata senza che si possa in alcun modo deviare nè a destra nè a sinistra. Questo è veramente un rispettare la proprietà altrui; il che non si riscontrava in questo genere di contratti aleatorii.

Il Ministero aderendo a quella proposta, che io feci or sono tre o quattro anni (non ebbi il tempo di verificarne l'epoca precisa) promise che avrebbe dato queste istruzioni per Decreto reale o meglio ancora con una legge.

Ora insisto più che mai perchè il Ministero voglia mantenere la sua promessa.

Ma stante l'urgenza d'intraprendere i lavori basterà per ora un Decreto reale (salvo a sottoporlo al Parlamento per ridurlo in legge) col quale si mettano, per così dire, i commissari in istato di far sì che il Governo non abbia a sottostare a tanti danni.

A tale proposito dirò pure che in Francia esiste, io credo, una consimile legge per i Commissari governativi.

In questo progetto di legge veggio che il Governo è autorizzato a farsi presentare i conti dell'esercizio: questo sta bene: ma, come io notava testè, si cerca naturalmente di dare altro aspetto alle cifre.

Concluderò, per non tediare maggiormente il Senato, col ricordara di nuovo la promessa che il Ministero fece nel tempo che ho sovra accennato, onde il Governo sia meno danneggiato, per quanto è possibile.

La promessa non è stata fatta dal Ministero attuale, ma i Ministeri sono solidali tra loro, epperchè spero che

esso vorrà attuare questa preghiera che io fo nell'interesse della cosa pubblica.

Ministro dei Lavori Pubblici. L'onorevole Senatore Mosca ha fatto due avvertenze a questo progetto di legge. Ha avvertito l'inconveniente che accade o che può accadere nelle società concessionarie di ferrovie quando loro sia garantito un *minimum* d'interesse, che cioè possano metter nel conto della costruzione delle ferrovie e quindi a carico dello Stato che garantisce un interesse, delle somme che per avventura dovrebbero essere classificate altrimenti.

L'onorevole Senatore Mosca non ha forse avvertito che nella concessione attuale questo caso non può accadere se non forse negli ultimi anni dell'esercizio, quando avvenisse l'epoca in cui il Governo volesse esercitare il diritto di riscattare la linea, perchè in tutti gli altri casi siccome ha garantito una quota invariabile di un tanto di prodotto brutto al chilometro, qualunque sia la spesa di costruzione che faccia la Società, questa non può per nulla variare i pesi che stanno a carico dello Stato. Se fosse garantito un interesse del capitale impiegato, starebbe l'osservazione fatta dal Senatore Mosca, ma essendo garantito un prodotto brutto per chilometro, qualunque sia il capitale impiegato e qualunque sia la spesa di esercizio che possa fare la Società, non mutano le condizioni dello Stato. Se le spese d'esercizio saranno esorbitanti, lo saranno a carico della Società. Dunque per questa avvertenza l'onorevole Mosca mi permetta di osservargli che qui non è il caso in cui possa essere utile.

Riguardo a quanto disse intorno ai commissari, questo suo suggerimento potrà essere tenuto a calcolo quando venga la riforma della legge sulle opere pubbliche, che è anche una cosa da farsi. L'attuale legge sulle opere pubbliche non è applicata interamente a tutte le province del Regno; ora l'applicazione di questa legge è una delle principali necessità, perchè senza di essa il servizio delle opere pubbliche non potrà mai essere interamente regolarizzato. Quando adunque si tratterà di applicare la legge sulle opere pubbliche a tutte le parti dello Stato, e si tratterà di applicare anche quella parte di essa che riguarda la costruzione e l'esercizio delle ferrovie che, come sa l'onorevole Senatore, è una delle parti più importanti di quella legge, allora sarà forse il caso di determinare specificamente con qualche disposizione le attribuzioni che devono essere affidate ai commissari incaricati di assistere, sorvegliare, e dirigere la costruzione delle linee di ferrovie e massime di quelle sulle quali lo Stato ha un interesse diretto, sia che guarentisca il prodotto delle linee stesse o l'interesse della spesa fatta per la loro costruzione.

Voci. Ai voti! Ai voti!

Senatore Mosca. Domanderei la parola.

Voci. Ai voti! Ai voti!

Senatore Mosca. È una semplice spiegazione.

Vorrei sapere, allorquando la Società concessionaria

dovrà procurarsi i capitali che le mancano per la via di emissione di obbligazioni, se i possessori di queste saranno ancor essi guarentiti?

Che interesse avranno costoro? Se questi prodotti saranno pagati al concessionario o al titolare?

Ministro dei Lavori Pubblici. I portatori delle obbligazioni sono creditori verso la Società concessionaria, hanno un interesse abbondante se si vuole del loro credito, l'estinzione a determinate epoche dei loro titoli, ma non hanno ingerenza veruna nell'andamento amministrativo della Società, e quindi sono estranei ad ogni evenienza sia nel bene che nel male, sia nei vantaggi che nei pericoli, i quali riguardano unicamente gli azionisti.

Voci. Ai voti! Ai voti!

Presidente. Do prima di tutto lettura dell'ordine del giorno presentato dall'ufficio centrale, e che credo accettato dal Ministero.

Ministro dei Lavori Pubblici. Sì.

Presidente. Rileggerò l'ordine del giorno (V. sopra). (Approvato).

Interpellerò il Senato se intende di chiudere la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa).

L'unico articolo di cui si compone la legge porta la approvazione del capitato di concessione.

Interrogo il Senato se intende che ne dia lettura.

Voci. No, no.

Ministro dei Lavori Pubblici. Siccome i signori Senatori hanno sotto gli occhi il testo stampato della legge e del capitato che vi è annesso, e siccome in questo testo erano occorsi alcuni errori materiali, io mi credo in debito di avvertire il Senato che mi son creduto in dovere di far rilevare questi errori materiali alla presidenza del Senato, e di introdurre le opportune correzioni. Ma non sono che errori materiali, più di stampa che d'altro.

Voci. Ai voti, ai voti.

Presidente. Si passerà alla votazione segreta tanto sull'uno che sull'altro progetto di legge.

PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO DI LEGGE.

Ministro della Marina. Domando la parola.

Presidente. La parola è al Ministro della Marina.

Ministro della Marina. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge già approvato dalla Camera dei Deputati nella tornata del 6 corrente per l'impianto di un nuovo cantiere militare in Livorno.

Presidente. Do atto al signor Ministro della presentazione di questo progetto, il quale avrà il suo corso ordinario.

Debbo avvertire il Senato, che secondo l'ordine del giorno d'oggi rimarrebbe ancora a discutere il progetto di legge pel passaggio al Demanio dei beni immobili appartenenti alla Cassa ecclesiastica.

Interrogo il Senato se intenda ancora occuparsene nella tornata d'oggi.

Voci. A domani.

TORNATA DEL 18 AGOSTO 1862.

Presidente. Domani potranno mettersi all'ordine del giorno, oltre questo progetto, anche gli altri che saranno in pronto.

(Il Senatore *Segretario Arnulfo.* fa l'appello nominale).

Risultato della votazione sul progetto di legge relativo alla concessione delle ferrovie meridionali.

Votanti	67
Favorevoli	59
Contrarii	8

(Il Senato approva).

Sul progetto per una modificazione della convenzione colla Società della strada ferrata centrale toscana.

Votanti	67
Favorevoli	60
Contrarii	7

(Il Senato approva).

La seduta è sciolta (ore 5 1/2).