

CCXIX.

TORNATA DEL 12 MAGGIO 1865

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CADORNA.

Sommario — Appello nominale — Congedi — Discussione del progetto di legge per riordinamento e ampliamento delle reti ferroviarie del Regno — Rettificazioni del Relatore (Mosca) e cenno intorno alle petizioni su questo progetto — Appunti e proposta di un articolo addizionale del Senatore Benintendi — Eccitamenti al Governo del Senatore Doria — Considerazioni del Senatore Menabrea in favore del progetto — Aggiornamento della discussione a domani.

La seduta è aperta alle ore 2 e 1/4.

Non è presente alcun Ministro, e più tardi intervengono i Ministri dei Lavori Pubblici, di Grazia e Giustizia, di Agricoltura e Commercio, delle Finanze e dell'Interno.

Il Senatore, *Segretario*, **San Vitale** dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, il quale viene approvato.

Presidente. Il Senato non essendo ancora in numero legale, si procederà all'appello nominale.

Il Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** procede all'appello nominale, e risultano assenti i signori Senatori:

Antonacci, Baracco, Bolmida, Bona, Borghesi, Borromeo, Caveri, Colobiano, Colonna Gioacchino, D'Adda, D'Amitto, Dalla Valle, De Gori, Della Verdura, Fenzi, Filingeri, Florio, Gozzadini, Imbriani, Irelli, Lauri, Lella, Linati, Lissoni, Loschiavo, Malvezzi, Mamiani, Manna, Marliani, Marsili, Matteucci, Melodia, Montanari, Monti, Moscuza, Natoli, Nigra, Pallavicini Fabio, Pallavicini Ignazio, Pallavicino Mossi, Pallavicino-Trivulzio, Panizza, Pepoli, Piazzoni, Piria, Prudente, S. Elia, Scovazzo, Sella, Serra Domenico, Taverna, Tommasi, Torrecarsa.

Presidente. I nomi degli assenti saranno inseriti nella *Gazzetta Ufficiale*.

(Si leggono le lettere dei Senatori Giovanola, Sylos-Labini e Bevilacqua, i quali domandano un congedo che viene loro dal Senato accordato.)

Presidente. Or sono due giorni, il Senato ha stabilito che l'ordine del giorno d'oggi comincerebbe colla discussione del progetto di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del Regno, quindi

secondo questa decisione del Senato, io apro ora la discussione su questo progetto di legge, riservando la continuazione della discussione incominciata ieri sul progetto di legge relativo alla cauzione della Società concessionaria delle ferrovie di Sardegna dopo l'approvazione del progetto che si porrebbe oggi in discussione.

Il Senato poi ricorda che io aveva proposto di porre all'ordine del giorno per oggi questo progetto di legge sul riordinamento ed ampliamento delle reti ferroviarie del Regno, in seguito alle istanze fatte dal Governo perchè questa legge fosse discussa il più sollecitamente possibile, così richiedendo, come il Governo dichiarava, una grave ragione di pubblico interesse.

DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE
PER IL RIORDINAMENTO E L'AMPLIAZIONE
DELLE RETI FERROVIARIE DEL REGNO.

(V. *Atti del Senato*, N. 222.)

Presidente. Se quindi non vi sono opposizioni, io aprirò la discussione sopra questo progetto di legge.

Senatore Farina. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Farina. A pagina 11 del rapporto dell'Ufficio Centrale vi è una relazione, dirò così, di notizie, circa alle trattative che concernono l'Hambro, redatta da me, e le ultime parole della stessa pagina contengono un'inesattezza che io desidero di rettificare.

Traducendo il primo periodo della nota comunicata dal Governo inglese così alquanto all'ingrosso, invece di *firma*, misi la *casa* Hambro, ed ora rettifico la cosa, riferendo le parole precise.

Ecco come comincia la nota: « Gli interessi della *firma* (e non della *casa*) Hambro e compagnia di Londra, che sono implicati nella proposta vendita delle ferrovie del Regno d'Italia, essendo stati sottoposti all'attenzione del Governo di S. M., io riceveva istruzioni di fare la seguente rappresentanza al Governo. »

Questo è il primo periodo col quale comincia la nota diplomatica stata presentata dal Governo inglese.

Siccome mi si fece osservare che vi era inesattezza nel dire che era la casa Hambro che aveva fatto questa osservazione, ho creduto mio dovere di ristabilire precisamente come sta la cosa, giacchè la nota dice:

« Gli interessi della *firma* non della *casa* Hambro. »

Questo poi dico a scarico di mia delicatezza, e per togliere ogni equivoco che per avventura potesse nascere al riguardo dalle mie parole.

Presidente. Si dà ora lettura del progetto di legge per il riordinamento ferroviario ed avverto intanto il Senato che in seguito a nota pervenuta alla presidenza del Senato per parte della presidenza della Camera dei Deputati fu introdotta qualche correzione nello stampato, della quale si terrà conto nella lettura del progetto di legge, e di cui io farò avvertito il Senato man mano che si presenteranno gli articoli sui quali cadono queste variazioni.

Il Senatore, *Segretario*, Arnulfo dà lettura del progetto Ministeriale. (*Vedi infra*).

Presidente. Farò presente al Senato che oltre al progetto di legge di cui si sta per intraprendere la discussione, ve ne sono parecchi altri pure pronti per la discussione.

Io chiederei al Senato la licenza di intercalare la discussione di alcuni di questi progetti che probabilmente non daranno luogo a seria discussione durante quella sulle ferrovie. Il Senato comprenderà l'importanza che queste discussioni camminino di pari passo.

Do notizia al Senato dello stato di questi lavori.

Vi sono due progetti di legge dei quali è già stata distribuita la relazione e sono: Modificazioni alla legge di privativa dei sali e tabacchi — Facoltà al Governo di acquistare cavalli indigeni a partito privato e ad economia.

Di questi due progetti di legge, come dissi, fu già distribuita la relazione, una ieri e l'altra questa mattina.

Il secondo, quello relativo ai cavalli indigeni, la cui relazione fu distribuita stamattina, se il Senato lo consente, avuto riguardo alla non grave importanza della materia, io lo porrò in discussione insieme all'altro antecedentemente accennato sulle privative dei sali e tabacchi, tostochè sia finita la discussione generale sulle ferrovie.

Poi vi sono quattro altri progetti di legge le cui relazioni sono in corso di stampa e sono:

Spese a ponti e strade; Autorizzazione di vari contratti di vendita e per cessione di beni demaniali; Distribuzione delle acque del Canale Cavour; Vendita della tonnara di Porto Paglia in Sardegna.

Quando siano distribuite le relazioni pregherei il Senato di fare lo stesso come per gli altri due dianzi accennati.

Ve ne sono ancora altri due dei quali le relazioni non sono ancora preparate e di cui non occorre ora di parlare, essi sono:

Abolizione di decime ecclesiastiche; ed affrancamento di prestazioni d'origine feudale nelle Provincie napoletane.

Quindi, se non vi sono opposizioni, riterò che il Senato mi accorda questa facoltà.

Senatore Roncalli F. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Roncalli F. Avendo l'onore di presiedere la Commissione delle petizioni, faccio presente che anche questa relazione è in pronto, e se il Senato crede prima che sia chiusa la Sessione di dar passo alle petizioni che sono state presentate, il relatore è agli ordini del Senato.

Presidente. È aperta la discussione generale del progetto di legge sul riordinamento delle ferrovie.

Senatore Mosca, Relatore. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola l'onorevole Senatore Mosca, Relatore.

Senatore Mosca, Relatore. Nella fretta con cui si dovette stendere questa relazione, occorsero due errori che importa correggere.

Il primo è a pagina 7 della relazione in cui è detto: « È perciò conveniente per ogni verso determinare il progetto che la nuova Società deve eseguire col solo sussidio di sette milioni per parte del Governo. »

L'articolo 29 del Capitolato, compreso nell'allegato A, prescrive che la Società non sarà soggetta per far passare la strada ferrata attraverso la città di Genova che a sette milioni, rimanendo l'eccedente a carico del Governo.

Sarà certamente grave questo eccedente, e perciò è importante conoscere il definitivo progetto sia nell'interesse del Governo sia nell'interesse della Società. Dunque il primo errore è stato che sette milioni è il solo sussidio che la Società deve dare, mentre l'eccedente deve essere a carico del Governo.

L'altro errore trovasi a pagina 10, nello quale si legge: « gli oneri vari imposti all'acquirente, cioè il concorso nelle spese di miglioramento dei porti di Genova e di Savona; deve esser detto: il concorso nelle spese di miglioramento del porto di Genova; giacchè Savona va colle ferrovie.

Poichè ho la parola, chiederò al Senato se preferisce che sia fatto ora cenno delle petizioni che hanno tratto a queste legge, ovvero che ne sia riferito dopo la discussione.

Presidente. Io proporrei al Senato di udire il cenno che il signor Relatore deve fare delle petizioni.

Senatore Mosca, Relatore. Le petizioni sono in numero di 4 a cui se ne è aggiunta una quinta, che testè ho letta e credo che potrà essere riferita contemporaneamente.

La prima porta il numero 3501.

« Il municipio di Catanzaro fa istanza perchè nella prossima discussione del progetto di legge sulle ferrovie del Regno venga decretata la costruzione di una linea di strada ferrata da Catanzaro al porto Santa Venere con diramazione a Nicastro e diretta ad evitare il lungo giro del capo Spartivento. Da lungo tempo si è chiesto d'abbreviare il tragitto dal mare Ionio al Mediterraneo, con un canale dapprima ed ora con un tronco di ferrovia. Non si può contestare l'utilità del chiesto nuovo tronco di ferrovia per il cui studio furono date a quella provincia le opportune facoltà. Ma considerando che il porto di Santa Venere, attorno al quale si stanno eseguendo lavori, non è porto commerciale, ma solo di rifugio, e che, a fronte della rete delle ferrovie che sarà autorizzata coll'adozione della legge in discussione, non si potrebbe ammettere per ora la dimanda senza provvedere ad un tempo a tante altre analoghe, è forza di sostare per ora da maggiori spese, essendo già molto gravi quelle autorizzate od in procinto di esserlo. D'altra parte il signor Ministro dei Lavori Pubblici, a norma dell'articolo 5 della legge in discussione dovrà presentare nella prossima sessione un progetto di legge per la classificazione delle ferrovie e per le ferrovie complementari della rete ferroviaria del regno di cui potrà far parte la nuova richiesta ferroviaria. Per questi motivi si conchiude che la petizione sia trasmessa ad esso signor Ministro per tenerne conto a suo tempo, se lo reputerà opportuno.

Presidente. Lo prego di riferire le altre perchè il Senato non può votare le conclusioni sulle petizioni che mediante, od in seguito al voto, che emerterà sulla legge.

Senatore Mosca, Relatore. La petizione N. 3706 è di un certo Noceto Lorenzo, il quale domanda il rigetto della legge tendente ad approvare l'alienazione delle ferrovie dello Stato.

La petizione è mancante dell'autenticità della firma, quindi a tutto rigore si potrebbe prescindere. Tuttavia siccome sono poche righe, le leggerò:

« Noceto Lorenzo, elettore politico del collegio di S. Remo, veditore alla dogana, fa opposizione, a nome della patria e della nazionale indipendenza, alla vendita delle ferrovie dello Stato. » Non si può che lodare lo zelo del ricorrente, ma siccome la questione della vendita predetta è discussa nella relazione sul progetto di legge, e che la petizione non dà luogo a maggiori spiegazioni oltre quelle contenute nella relazione dell'Ufficio Centrale, si propone l'ordine del giorno sulla petizione in discorso.

Vi sono due petizioni coi numeri 3725-3737 riferentisi a vive opposizioni per l'abbandono della linea di Conza intorno alla quale si tenne discorso nella relazione dell'Ufficio Centrale, ad essa quindi mi riferisco senza nulla aggiungere. Altra ne è giunta testè, (N. 3767), la quale è anche relativa alla soppressa linea di Conza,

e perciò vale anche per questa la conclusione presa rispetto alle altre due.

Solo è opportuno l'osservare che il tenore delle due petizioni è un atto d'accusa contro il Ministero e la società delle ferrovie meridionali. Non è il caso di suggerire cosa meglio convenga di fare in proposito. In via di semplice consiglio si crede che gli interessi che si credono lesi, facilmente trasmodano; epperò qualora l'opinione pubblica sia meglio informata sul vero stato delle cose, cesseranno naturalmente i clamori e sarà ristabilita quella fiducia nella pubblica amministrazione, stata momentaneamente turbata dalla soppressione della linea di Conza, e ciò si otterrà più facilmente qualora il Ministro accolga i consigli espressi nella relazione sul progetto di legge in proposito. Il vostro Ufficio Centrale vi propone frattanto, o Signori, di serbare le due petizioni nell'archivio del Senato per avervi all'uopo ricorso.

Presidente. L'Ufficio avrebbe fatto delle proposte, e delle conclusioni speciali per queste petizioni. Io credo di dover riservare la votazione di questa proposta all'epoca in cui la legge sarebbe votata, imperocchè non si potrebbe anticipatamente prendere una risoluzione senza pregiudicare in qualche parte il voto sulla legge, sulla quale il Senato ha ancora da pronunziarsi. Quindi mi riserverò di mettere ai voti l'approvazione delle conclusioni su queste petizioni dopo che sia discussa la legge.

La parola è al signor Senatore Benintendi sulla discussione generale.

Senatore Benintendi. La vastità dell'argomento della legge che noi stiamo per discutere è, si può dire, piuttosto unica che rara. In essa si contengono considerazioni finanziarie, politiche e tecniche.

In essa vi è la vendita di linee di strade ferrate, vi è la formazione di nuovi tronchi, vi è l'abbandono di antiche linee, la concessione di nuove, e nuovi oneri allo Stato.

In essa si trovano tutte le varie forme di garanzie, garanzie d'interessi d'azioni, garanzie di prodotti netti, di prodotti brutti, garanzie fisse, garanzie a scala mobile, insomma tutto ciò che la mente umana può immaginare.

Questo progetto di legge, se il Senato mi permette l'espressione, è un'olla podrida di tutti i progetti possibili che si possono fare sulle strade ferrate.

Io non sono così sicuro nè presuntuoso per ciò; del resto mancherebbe a me la lena, e la pazienza ed il tempo al Senato per trattare partitamente ad una ad una queste gravissime questioni. Ad una sola io mi atterro, perchè la credo importantissima per l'interesse del paese, ed è alla forza stragrande che prendono queste Compagnie, massime afforzate dall'innumerabile coorte di uomini politici che prendono parte alla loro amministrazione; e per provare il mio assunto vi fare una breve, ma veridica storia della società delle ferrovie meridionali.

Io, o Signori, non nominerò persone, una sola ne dovrò per forza nominare, ed è quella del conte Bastogi. Ma, o Signori, egli è nominativamente indicato nella concessione e se cercassi una perifrasi, sarebbe inutile, perchè tutto il mondo indovinerebbe di chi si parla.

Io vi narrerò fatti, non giudicherò sulla moralità dei medesimi, lascerò alla coscienza del Senato ed alla coscienza del paese di giudicare.

Dopo i prosperi e prodigiosi avvenimenti che per fortuna, e dirò anche per la virtù del paese, resero una realtà i sogni della nostra giovinezza, l'indipendenza d'Italia, si trovarono scossi molti interessi cui si doveva prontamente provvedere.

E per provvedervi la prima idea era sicuro quella di rivolgersi a fare una ben ragionata rete di strade ferrate. Ma di questa pur troppo molto si parlò, molto si scrisse, molto si spese; ma, a mio giudizio, si spese anche male; e di ciò non voglio incolpare gli uomini che si trovavano al Governo in quel tempo. Per la volontà di far presto, e dare alle popolazioni una giusta soddisfazione, non si aveva pazienza, si era insopportanti di perdere tempo a fare degli studi ordinati e calmi, si segnavano le strade sopra la carta geografica, così, come si suol dire, a volo d'uccello; ed il rapido mutamento di persone, che una rivoluzione porta con sé, anche questo a ciò contribuiva.

Ogni uomo che ascendeva al potere voleva far prevalere le sue nuove idee; intanto nulla si faceva, intanto cresceva il malcontento nel paese, infuriava, in crudeliva il brigantaggio, e gli amici dei passati ordini di cose imbalanzavano.

Nel 1862 un Ministro trovò che bisognava fare qualche cosa, e gli venne un'idea molto grandiosa, sebbene molto costosa. Egli disse: bisogna per avere gran frutti spendere molto. Egli fece con una casa bancaria, colla prima casa, la più solida d'Europa, un contratto, nel quale era stabilito che col primo maggio 1863 essa doveva dare la comunicazione con Napoli, con una continuata strada di ferro interrotta solo dall'Appennino a Conza e pochi chilometri a Salerno, e col 1° gennaio 1865 la ferrovia doveva andare dilata sino a Napoli.

Per poi riparare ad altri inconvenienti, chè le scosse politiche avevano prodotto un po' di stagnazione di lavoro a Napoli, nel contratto si stabiliva che il concessionario dovesse stabilire in Napoli un opificio, dove dovessero essere fabbricate almeno metà delle macchine e del materiale mobile occorrente a questa Società, e ciò si fece, anche forse un po' scostandosi da quei principii astratti dall'economia politica; ma, a mio senso, in quei momenti la politica valeva più dell'economia politica: e si poteva anche utilizzare il nostro stabilimento di Pietrarsa che ci costava molto e ci rendeva poco. Ma ad ottenere un tale scopo erano necessari molti sacrificii; in conseguenza si stabiliva una sovvenzione di 10,000,000 di danaro e 10 milioni di beni nazionali e la cessione gratuita della strada da Voghera

a Piacenza, più 29 mila franchi al chilometro di garanzia di prodotto brutto, e si rifiutavano le ben più utili, finanziariamente, offerte del Salamanca solo perchè domandava tempo maggiore.

In quell'epoca si stabiliva, e si stabiliva a ragione, che il tempo era moneta; ma vicino a questa moneta si mettevano delle condizioni dure, delle condizioni che dovevano essere eseguite inflessibilmente eseguite, si stipulavano molte inaudite, si dichiarava che non si sarebbe ammesso nessun caso fortuito; solo si davano tre mesi di tolleranza per la traversata degli Appennini; insomma, se il Senato mi passa questa comparazione, era una legione straniera che si pagava e si strapagava, ma che si mandava all'assalto con una batteria posta a tergo pronta a far fuoco alla menoma esitazione che questa avesse mostrato.

L'idea, come dissi era grandiosa, essa onora il Ministero che l'ha proposta e così fosse ella stata eseguita.

« Ma ora comincian le dolenti note. »

Il 16 giugno 1862 si presentò il progetto di questa concessione (prego il Senato di notare bene questa data del 15 giugno perchè avrò varie volte da ricordarla); ed intanto scorreva il tempo, e l'invidia e la cupidigia che si sogliono attaccare a tutte le imprese già combinate; cominciarono a susurrare di enormi lucri del 15 per cento netto di guadagno sulle azioni e speculatori italiani che prima non avevano neppure voluto sentire a parlare di queste strade, avuto, e per le pubblicità e anche per qualche modo che, secondo me, non è affatto onesto, ragguaglio minuto ed esatto delle condizioni di quel contratto, si pentivano e cominciarono a volerne, e di qui nascevano declamazioni sul pericolo delle ricerche estere, sull'interesse dei capitali esteri, quasi che il capitale avesse patria; e qui si gridava che una società con duemila chilometri di strade ferrate diveniva troppo potente, quando si noti che dei gruppi su cui discutiamo uno supera i duemila chilometri e gli altri vi si avvicinano molto.

In questo le circostanze politiche presentavano a chi voleva subentrare a Rothschild nel contratto favorevoli occasioni.

Tutti vi ricordate con dolore le tristi circostanze della Sicilia nel 1862; in quel terribile momento il Ministero che reggeva la cosa pubblica, come lo dichiarò l'illustre Presidente del Consiglio, non poteva nè abbandonare il potere perchè sarebbe stata una viltà, non poteva fare una questione di gabinetto del cambiamento del contratto, e di ciò si approfittò.

Il 31 luglio 1862, 45 giorni dopo la presentazione del contratto, si fece un gran colpo di scena. Nell'altro recinto si era al momento di aprire questa solenne discussione, quando l'ex-Ministro di Finanze conte Bastogi scrive al Presidente che per mostrare al mondo che gli italiani hanno lo spirito d'associazione, si deter-

minò di formare una grande società italiana e demandò per sè la concessione della strada ferrata.

Io vi confesserò che ho una gran diffidenza quando sento il sacro nome della patria nominato in occasioni di affari, e mi fa decisamente orrore quando sento cantar la *Marsigliese* a proposito di finanze, e quanto accadde pur troppo non fece che confermarini in questi sentimenti.

Il Bastogi offeriva per il capitolato condizioni pressochè identiche a quelle di Rotschild; solo domandava alcune modificazioni, che a suo tempo dimostrerò che la Camera dei Deputati ha rifiutate. Riguardo al corrispettivo era il medesimo di quello di Rotschild; solo il Bastogi rinunciava alla cessione gratuita della strada Voghera a Piacenza, concessione che per la società Rotschild si calcolava pomposamente di circa 10 milioni, ma che il signor Ministro dei Lavori Pubblici di allora nella seduta del 4 agosto ridusse con cifra a mio parere inappuntabile a soli 6 milioni, strada poi che non doveva essere consegnata alla società, che dopo aperta la strada da Voghera a Pavia e fatto il ponte sul Po che fin ora non è ancor fatto. In conseguenza le condizioni finanziarie del Bastogi sono all'incirca identiche a quelle del Rotschild. Di qui nasceva che doveva applicarsi rigorosamente il contratto, per la ragione che il concessionario avendo avuto 45 giorni di tempo per informarsi di tutto, non poteva in alcuni casi allegare la non perfetta cognizione delle circostanze.

Ma qui, o Signori, comincia a mostrarsi quello che io chiamerei peccato originale della Società; il vizio che in luogo di essere una società puramente industriale, era una società industriale-politica; lo era per il nome del concessionario, lo era pel modo con cui la concessione fu fatta, lo era perfino pel luogo dove si negoziavano le azioni. E il primo ostacolo che si presentò fu nell'approvazione degli statuti.

Il Ministro di Agricoltura e Commercio d'allora nel proporre al Consiglio di Stato l'approvazione degli statuti, faceva questa giustissima osservazione:

« Che dire (così quella nota) degli appaltatori a corpo dell'intera linea o di una parte considerevolissima di essa, i quali hanno di continuo o per uno spazio assai lungo non interrotto di tempo un interesse sul quale il consiglio discute e delibera? il referente preza questo rispettabile consenso a considerare se non sarebbe più logica e più completa la disposizione di detto articolo colla seguente aggiunta:

« Gli appaltatori delle linee non possono far parte del consiglio d'amministrazione. »

Il Consiglio di Stato approvò questa modificazione.

Ma, Signori, la società non vi si sottometteva e spinta da interesse politico quantunque il Ministro dei Lavori Pubblici non li avesse firmati, il Ministero d'allora approvò questi statuti.

Ma la società si sentiva su di un terreno molto debole ed aveva bisogno di rafforzarlo e procedè alla nomina del Consiglio d'Amministrazione. Quattordici mem-

bri del Parlamento ne facevano parte, più il segretario dell'Amministrazione e l'ingegnere capo della Società.

Permettetemi che vi legga in proposito due parole di un documento reso celebre nella storia nostra parlamentare, il rapporto della famosa Commissione d'inchiesta.

« Signori, sarebbe vano il tacere che quando si riseppe il risultato di questa elezione l'opinione pubblica ne risentì un'impressione sfavorevole. Non ci fermiamo alle voci allora diffuse, intorno al mo lo onde l'assemblea degli azionisti deliberò, alle proteste che nel seno di quella riunione furono fatte, e delle quali hanno parlato anche testimoni uditi nell'inchiesta; nell'opinione pubblica parve grave inconveniente che potessero chiamarsi ad aver parte in un'impresa sussidiata dal Governo, un numero di Deputati relativamente molto forte, più grave ancora che fosse chiamato a prendervi parte chi per ufficio aveva propugnato efficacemente in Parlamento l'approvazione della concessione al Bastogi. »

E come diceva un momento fa è provata quanta speranza mettesse la Società nell'afforzarsi di uomini parlamentari, vi narro questo fatto: un numero di azionisti costruttori mise per condizione alla sua entrata nella società la nomina di due distinti personaggi che non erano nè ingegneri nè banchieri, che non avevano grandissime antecedenze amministrative solamente che erano membri del Parlamento, tra questi il Relatore della legge. Ed ecco quella tale legione straniera, di cui io vi parlava un momento fa, cambiata in un reggimento di cittadini che strapaghiamo come la legione straniera, reggimento di cittadini ove vi sono i compagni vostri di ieri, o signori Ministri, e forse compagni vostri di domani; avete voi il coraggio di dar fuoco a quella tale batteria?

I fatti mi dicono no. Intanto si raggruzzolava a stento il capitale, ed era naturale, all'estero avevate offese molte suscettività, e nel paese già era corsa la voce di que' certi due generi di azioni di costruzione, che dovevano sempre certamente guadagnare, e di azioni scurplici che guadagnano difficilmente, come in quasi tutte le società; e da questa differenza di azioni scaturisce il guadagno di quei certi 14 milioni di cui vedemmo in un celebre documento la storia, storia di cui per un milione siamo già giunti alla fine; per gli altri 13 ci mancano le tracce per sapere ove andarono a finire.

Che avrebbe dovuto fare la Società in questo frangente? Allora avrebbe dovuto sorvegliare gli appaltatori lasciati dal Talabot, osservare se essi eseguivano puntualmente il loro incarico, se davano a tempo fissato il lavoro finito; se no, prescindere dai contratti che ne aveva il diritto ed il dovere, e fare con i fondi suoi, se ne avesse avuto, ed intanto portare tutta la sua forza sulla linea Foggia-Conza, spendendo e spandendo; era pagata per ciò, ma non doveva far perdere al paese il tempo, e se si era usato e servito del sacro nome d'Italia onde avere la concessione, si doveva far onore all'Italia, mantenendo puntualmente i patti.

Invece la Società lasciò andare avanti tra male e bene i contratti che erano in corso del suo; fece niente o quasi niente.

Se vi ricordate, la strada doveva essere aperta al primo maggio 1863 fino a Conza, eravamo nella primavera del 1864 e la strada, non a Conza, ma neppure era a Foggia. Di qui lamenti, mormorazioni, malcontento nelle popolazioni, e di qui la necessità di fare qualche cosa.

Allora si ideò la famosa apertura di Foggia, quell'apertura che un nostro Collega in altra seduta trattò di fantasmagoria.

Allora non piacque il paragone: lo mi proverò di farne un altro, ne farò uno storico.

Quell'apertura mi ricorda il famoso viaggio di Caterina II in Crimea quando Potenkin per provare quanto si era fatto in quel paese, faceva vestire da paesani i cosacchi e dipingere in lontananza prospettive di palazzi, e poi, passata l'imperatrice, scomparvero e paesani e palazzi.

Noi abbiamo tutta una strada ferrata posticcia, ed appena passato il convoglio, anzi nel suo ritorno la strada si sfasciò, e quei signori che vi si trovarono, passarono un brutto quarto d'ora, arenati in mezzo ad una campagna.

Il ponte dell'Asinello precipitò, ed ora noi che dovremmo essere già da due mesi a Napoli, sapete in che posizione ci troviamo?

Ci troviamo nella posizione che facendo maggiori sacrifici, e adottando l'emendamento che io proporrò e facendo eseguire in conseguenza rigorosamente il nuovo contratto, noi, spendendo di più non saremo a Napoli che da qui a tre anni. Del famoso stabilimento che doveva erigersi in Napoli non esiste neppure una pietra; ed intanto il nostro stabilimento di Pietrarsa che dovevamo vendere a così buone condizioni alla Società l'abbiamo dovuto dare per poco, o niente.

Ecco il beneficio che ha portato l'introduzione degli uomini politici nelle società industriali.

Ma che doveva fare in queste circostanze il Governo?

Doveva esigere spietatamente l'osservanza del contratto. Non doveva pagare neppure un soldo delle garanzie, finchè non fossero aperte le intere linee, come era stabilito dal contratto; doveva applicare inesorabilmente le multe.

E qui sento ripetere le solite obiezioni: si dice: ma se il governo applica il rigoré alle società resta rovinato il credito italiano, tutto il mondo fallisce. Signori, che direste voi di un uomo che avesse molti debiti, ed avesse però anche qualche credito, avreste voi più fede in quell'uomo che avendo questi crediti gli esigesse rigorosamente, oppure in quello che per debolezza di animo non li esigesse? applicate il paragone allo Stato.

Io credo che il credito pubblico guadagnerebbe molto, se le leggi fossero rigorosamente applicate.

Ma io intesi già che si fanno tre obiezioni all'applicazione delle multe. Si dice in primo luogo, che infuriava il brigantaggio: secondo l'eredità avuta dei contratti con Talabot; terzo: i progetti non essere stati a tempo approvati.

Signori, in quanto al brigantaggio era ben più feroce al momento in cui la convenzione fu firmata; l'incomodo del brigantaggio era già stato largamente scontato nel firmare il contratto, ed a convincervi, vi leggerò poche parole del ministro dei Lavori Pubblici d'allora pronunciate nella seduta del 4 agosto.

« Ma volete porre l'obbligo reciso sotto pena di multa assai grave di dare la linea aperta come è prescritto nel contratto 12 maggio. Credete che per ottenere questo risultato non occorrono grandi sacrifici? E sa la Commissione di qual contratto si tratta? Essa non ha onninamente ignorato i fatti deplorabili avvenuti sulle rive del Sangro. Ebbene ne possono arrivare altri pur troppo. Nel bosco di Monticchio non si sono potuti fare studi definitivi, perchè sempre infestato dai briganti. Essa debbe sapere, che gli ingegneri del circondario di Taranto per fare gli studi chieggono di essere scortati dai soldati. La Commissione deve dunque capire, che tutte queste considerazioni corrispondono a danaro per cui un capitalista, che vuole assumere impegni cui sia sicuro di far onore, vuol essere risarcito. »

E dopo queste parole nelle quali chiaramente si legge che nessuno avrebbe potuto più invocare il caso fortuito del brigantaggio, che esisteva già al momento della convenzione si osa parlare del caso fortuito del brigantaggio?

Un'altra obiezione è quella sulla responsabilità dei contratti ereditati dal Talabot.

Riguardo a questa responsabilità fin nella seduta 8 agosto il concessionario Bastogi aveva domandato di essere esonerato: la Commissione d'allora, anche essa sotto l'influenza della magica parola di Società italiana, vi si accostava.

Ma un illustre ingegnere dichiarava, che egli piuttosto avrebbe abbandonato l'idea di una Società italiana; benchè assai gli sorridesse, vi si opponeva virilmente e dimostrava, che i contratti con Talabot erano rescindibili, così che se la Società credeva che Talabot non potesse finire a tempo, era in poter suo il rescindere il contratto: si trattava della sola questione di danaro; avrebbe sicuramente dovuto spendere molto di più per finire a tempo; ma poteva farlo, ed il Ministro dei Lavori Pubblici dichiarava (sono parole testuali): « Non vi è dunque alcun pretesto per dire, che sarebbe poco morale da parte del Governo l'imporre una condizione troppo severa. Del resto è tutt'altro, che troppo onerosa da non potersene pretendere ragionevolmente la osservanza. Certo bisogna pagare la rapida esecuzione, ma quest'obbligo è largamente contemplato nel contratto e nei corrispettivi stabili. » e non ostante gli erculei sforzi del Relatore, si adottò l'emendamento Valerio che lasciava al Bastogi tutta la responsabilità.

E dopo ciò si osa ancora invocare la non responsabilità pei contratti Talabot?!

Come poi l'amministrazione, che ha nel suo seno molti membri, che presero parte a questa discussione, tra i quali il dotto relatore, osa negare la responsabilità della Società?

La terza e più forte obiezione, è il ritardo dell'approvazione degli studi.

Qui io farò osservare, che il ritardo nell'approvazione degli studi potrebbe anche provenire da accordo col Ministero.

Ma se il Senato mi permette, gli darò lettura di pochi paragrafi di un discorso dell'onor. Depretis Ministro dei Lavori Pubblici d'allora.

« Mi permetta poi la Camera di osservare che tutto questo non spiega punto il ritardo nell'esecuzione del tronco da Foggia a Conza: questo non è punto, nè poco spiegato. Si dice che il brigantaggio ha impedito gli studi: ma gli studi si sono sempre fatti colla scorta della truppa, ed io ho molestato grandemente il generale Petitti, quando è stato mio Collega, perchè disponesse per una specie di campagna a favore delle strade ferrate in costruzione; nessuno poi lo sa meglio del general La Marmora. Gli studi adunque si potevano fare. Ora che cosa si è fatto? Si dice che ci sono stati ritardi nell'approvazione degli studi. Ma bisognava prima vedere se questi studi meritavano di essere approvati, poichè ci sono studi che si fanno per eseguire una linea, ci sono degli studi che si fanno per ritardarne l'esecuzione, e ci sono studi che si fanno per non eseguirla punto. Dunque gli studi si potevano fare. »

» Mi dispiace, ma adesso che ho incominciato bisogna che finisca.

» Voci. Parli! Parli!

» **Depretis.** Come va che il progetto che doveva essere eseguito il primo, cioè il progetto del tronco da Santa Venere a Conza, si è presentato, se non isbaglio, soltanto il giorno 8 marzo 1864, e non è ancora approvato?

» Il tronco doveva essere finito ed aperto all'esercizio il 1 maggio 1863, e si è presentato il progetto addì 8 marzo 1864, mentre pel tronco da Foggia a Barletta il progetto si presentò un anno prima, quantunque dovesse essere aperto otto mesi dopo.

» Gli studi pel tronco Barletta-Brindisi furono presentati otto mesi prima di quelli del tronco di Conza, cioè il 4 luglio 1863, quantunque il tronco Barletta-Brindisi non dovesse aprirsi all'esercizio che il primo gennaio 1865, cioè venti mesi dopo quello da Foggia a Conza.

» Non so veramente come si potrebbe sostenere la parte della legge che si riferisce ai compensi per lo abbandono della linea di Conza. Abbiamo sentito una lunga descrizione di tutte le difficoltà eccezionali di quei lavori, del tempo lunghissimo che ci vuole per eseguire le gallerie.

» Che cosa significa questo?

» Significa che quel tronco costa molto e noi dobbiamo pagar molto all'appaltatore perchè lo abbandoni.

» Ma non credo che si persisterà in simili proposte. Se si persistesse in tutte le condizioni di quel contratto, mi si permetta di dirlo, sarebbe veramente cosa enorme.

» Ma, se io dicessi alla Camera che la multa è confusa nei corrispettivi del contratto, ed è stata prevista dal concessionario prima di fare la sua offerta.

» Eppure la cosa è così.

» Del resto, che la multa sia stata contemplata nella costituzione della Società, questo risulta da un atto pubblico rogato dal notaio Turvano, dal quale apparisce che fino alla somma di sei milioni fu posta dall'appaltatore a carico della Società; questo è notorio, evvi un istromento che ognuno può vedere: e ci sono le formole delle sottoscrizioni, delle azioni che precedettero la concessione; e si sa che la multa fu ripartita fra i gruppi.

» Dunque questo onere è stato contemplato nei corrispettivi del contratto, e non solo adesso scompare la multa, ma pagasi largamente l'appaltatore, perchè i lavori più difficili e costosi siano abbandonati. »

» E sapete voi a che somma ammontano le multe?

Da Eboli a Lavriano vi sono 40 chilometri, si tardò due anni l'apertura, al 10 per cento l'anno fa 5800 fr. il chilometro, che vuol dire fr. 232,000.

Da San Benedetto a Conza 333 chilometri; ritardo di due anni al 10 per cento all'anno, fanno 1,931,400.

Da Foggia a Barletta 68 chilometri; ritardo sette mesi e mezzo; 117,640.

Da Barletta a Bari chilometri 55; ritardo 10 mesi fa 127,600: totale 2,408,640.

Non di capitale, Signori, ma di rendite il che vuol dire la piccola bagattella di 50 milioni che noi regaliamo alla Società.

Signori, era pur necessario anche per giustizia in faccia a Salamanca e Rotschild il mantenere lealmente questo contratto, e chi volete che venga dall'estero a far contratti nel nostro paese, se da loro si esige la stretta esecuzione dei contratti, e dagli uomini del paese si lascia che eseguiscano o non eseguiscano a loro piacere i contratti e dagli uomini del paese si lascia che approvino o non approvino i contratti, basta che si facciano pagare.

Vi ha anche un'altra ragione che doveva rendersi inesorabile ed è questa di dare un appagamento alla coscienza pubblica. Signori, mi ricordo di due Società. La Società transatlantica che aveva ben 10 milioni di capitali e che morì senza sussidio del Governo; i capitalisti tutto perdettero; ed un'altra di cui l'altro giorno parlava l'onorevole Senatore Lauzi, la Società del telegrafo sottomarino, a cui nessuno venne in sussidio e si lasciò morire, e si fece bene; ma che volete che dica il pubblico quando vede a morire queste Società perchè non sono protette e vede altre Società che

hanno appoggio valido parlamentare non solo a vivere, ma ad ottenere maggiori favori dall'Erario?

Difatti noi vediamo qui un condono della multa, noi vediamo che si pagano le garanzie quando non sono aperte le sezioni intiere.

Vediamo abbandonata la linea di Conza perchè troppo cara e vediamo ancora la più bella, vediamo pagata la Società per abbandonare una linea troppo costosa, e vediamo pagata la Società fino di che? di quei pezzi di strada di cui non sono ancora approvati i progetti.

Ad ovviare in parte questi gravi inconvenienti, io oso di proporre un articolo addizionale che prenderebbe posto dopo l'ottavo e sarebbe il seguente:

« Le Società contemplate in questa legge cui il Governo dà garanzie o sovvenzioni, non potranno nominare ad impiego stipendiato od in alcun modo retribuito, alcun membro del Parlamento salvo a direttore generale, od ingegnere in capo. »

Se il Senato me lo permette per non annoiarlo una seconda volta, spiegherò brevemente questa mia proposta.

Tre obiezioni si possono fare a quest'articolo; il tempo, la legalità e l'utilità.

Il tempo in cui esso è presentato; questa è l'eterna obiezione che si fa risuonare agli orecchi; si dice: sarà giusto, sarà buono quello che proponete, ma se questo passa, l'altra Camera non essendo più riunita, la legge naufragherà.

Signori, questo non è un nuovo legno che io faccio è un legno che si è sentito molte volte in questo recinto, ed in prova vi citerò un brano della relazione che faceva il Senatore Oldofredi a proposito delle ferrovie meridionali.

« Questo sistema di presentare così tardi i progetti offende la dignità del Senato, e falsa lo spirito dell'istituzione: i diritti che competono al Senato a termini dello Statuto si residuerebbero ad una semplice formalità, se si perdurasse in questo sistema. »

Signori, questa era la lagnanza che si faceva nel 1862, questa è la lagnanza che ho visto fatta dal relatore della presente legge, questa è la lagnanza che si farà dai relatori delle leggi dell'anno venturo. A me, se il Senato mi permetta la comparazione sembra di sentire le solite proteste della Corte di Roma per la Chiesa di tributo della Corte di Napoli: si fa tutti gli anni, ma non si paga mai (*si ride*). Signori, è necessario che noi prendiamo una misura forte ed energica, e che la prendiamo in un'occasione che tanto risponde agli interessi e dirò anche alla moralità del paese.

Io ho più fede di molti altri nel patriottismo dell'altro ramo del Parlamento, e sono sicuro che, se noi rimandiamo una proposta di questo genere, esso si affretterà a radunarsi ancora per qualche giorno onde finire così gloriosamente la sua carriera. Che se ciò non succedesse, all'opinione pubblica, sovrana suprema, il dare a tutti i propri torti.

Si disputa di legalità, si dice: ma questa è una proposizione di incompatibilità parlamentare; una simile proposta fu già iniziata nell'altro ramo del Parlamento.

Signori, io non propongo una incompatibilità generale, io propongo la proibizione alla Società a cui noi accordiamo favori nuovi e speciali di rendersi troppo forte a danno dell'interesse del paese. L'utilità poi di quest'articolo mi pare abbastanza chiara e palpabile, ed occorrono poche parole a dimostrarla.

Quest'utilità è duplice; vi è l'utilità per la Società giacchè se voi avete avuto la bontà di ascoltare con attenzione il mio articolo vedrete che io ho escluso dal non poter essere nominati l'Ingegnere Capo ed il Direttore. Io non voglio che se nel paese si trovano, come grazie a Dio qualcheduno si trova, uomini superiori, questi non possano prestare la loro opera alla Società; questi non mi fanno nessun timore, questi restano continuamente applicati al ben essere della Società e state certi che essi non cercano di portare influenze politiche in favore della medesima, essi cercano di farla ben progredire e nulla più.

Quello che io voglio escludere è il numero immenso delle mediocrità, di quelli che con pochissima opera prendono grassissimi stipendi; quelli che voglio escludere e che non voglio più vedere, sono individui, che per due o tre sedute al mese sono pagati più d'un Consigliere di Stato, e più d'un Generale: e guadagnano il loro stipendio col prestare solo il proprio appoggio politico alla Società. Ed anche le Società ne trarranno profitto se si persuaderanno che per guadagnare non basta il procurarsi l'influenza parlamentare, ma bisogna adempiere esattamente i contratti e vi guadagnerà infine pur anche l'utilità pubblica.

Signori, a me basta richiamare alla vostra mente la posizione di un impiegato subalterno, di un ispettore, per esempio, il quale si può trovare di fronte ad uno che può essere stato ieri per ipotesi, Presidente del Consiglio, e che lo può nuovamente essere domani, e può conseguentemente avere per così dire in sua mano la di lui carriera.

Potrebbe succedere che questo impiegato avesse abbastanza forza di animo da resistere, ed allora sarebbe un eroe, ma pur troppo gli eroi son rari onde non convien porre la comune degli impiegati a sì dura prova.

E per aggiungere forza a queste mie parole, mi varrò di quelle dell'attuale signor Ministro dell'Interno, il quale in altra circostanza dicea: « Ma, o Signori, vi è un altro lato politico da considerare in questo argomento. Qual è la condizione, non dirò di un Ministero, ma di un Ministro il quale sia per le proprie attribuzioni chiamato a trovarsi in rapporto diretto con l'amministrazione di questa società? Tuttavolta che questa società rappresentata dalla propria amministrazione, costituita in buone parti di Deputati, si presentano avanti ad un Ministro per sollecitarlo di qualche facilitazione

elativa alla propria impresa, il Ministro, sia quello delle Finanze, dei Lavori Pubblici, ovvero di Agricoltura e Commercio si trova in una posizione molto delicata e difficile.

« Questo Ministro non può sentirsi affatto libero di concedere o non concedere quanto gli è chiesto, avuto solo riguardo al bene dello Stato, quando alcuno di essi si trova in presenza non solamente di persone ragguardevoli, e per molti rispetti degne di stima, che rappresentano gli interessi di una potente società, ma queste stesse persone rivestono il carattere di Deputati e che egli è sicuro di trovarli di fronte a sé, tuttavolta che sorge una grande questione politica dinanzi al Parlamento.

» Io vi dico, o Signori, che quel Ministro non può che provare un senso di esitanza e di debolezza; se pur talvolta le esigenze della politica non lo renderanno pieghevole alle esigenze particolari di quei rappresentanti.

» L'opinione pubblica, che non fa distinzione fra individuo e individuo, ma considera gli abusi possibili, non può far a meno di preoccuparsi gravemente di una condizione tale di cose, e di reclamare un rimedio pronto ed efficace. »

Qui finiscono le parole del signor Ministro, che vi ho riferite, ed io, o Signori, a queste parole non aggiungerò del mio che una sola osservazione, che non ha potuto fare il signor Ministro, perchè allora il fatto cui allude non era ancor successo:

Votate dunque, o Signori Senatori, votate l'articolo che propongo, e così non si verificherà più lo scandalo che si trovi nel paese un uomo, che si tenga abbastanza forte da credere di potere, quando il Parlamento ha quasi ad unanimità stigmatizzato un individuo, coprirlo con un certificato di probità.

Presidente. La parola spetta ora al signor Senatore Doria.

Senatore Doria. Non per combattere il progetto di legge in discussione, nè per muovere appunti all'onorevole Ministro, ho chiesto facoltà di parlare: è mio solo intendimento di fare un eccitamento al Governo intorno a due punti speciali: cioè circa la linea che da Genova mette alla Spezia, e circa quella che dal golfo passando per la valle del Macra e del Taro fa capo a Parma.

Relativamente alla prima, cioè quella che scorre lungo la riviera Ligure orientale non rianderò le vicissitudini che la costruzione di questa strada ferrata ha subito; mi basterà l'accennare che ordinata con legge del 27 ottobre 1860 secondo il prescritto dell'articolo 64 della convenzione per l'appalto, dovéva essere ultimata nello spazio di sei anni cioè colla fine del 1866.

Io non voglio riandare le cagioni che hanno impedita l'esecuzione di questa legge col frapporre ritardi dapprima al principio dei lavori sul terreno, in seguito alla loro continuazione, constaterò soltanto che fu metieri concedere più lunghi termini, e modificare in

parte colla legge che si discute le condizioni stabilite dalla legge del 1860.

In tale stato di cose io credo di dover fare un eccitamento all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici perchè si provveda nel modo più efficace a che i nuovi patti stipulati colla società delle strade Romane, e colla società appaltatrice sieno osservati, e che per il 1870 termine perentorio, stabilito nella legge che stiamo discutendo, sia questa linea aperta alla circolazione.

La lacuna attualmente esistente interrompe il corso dei convogli fra una delle più lunghe linee europee che partendo da Parigi per la strada ferrata di Lione, del Mediterraneo, di Marsiglia a Genova e da Spezia a Napoli mette in comunicazione diretta Parigi e Napoli. L'interruzione che si lamenta non è solo pregiudizievole sotto il rapporto commerciale e trasporto di viaggiatori, ma a questo danno internazionale si aggiunge per lo Stato italiano un danno interno di gran lunga maggiore, perchè porta incaglio alle comunicazioni rapide in tempo di guerra, e quindi può nuocere alle operazioni militari, interesse supremo questo della patria.

Intanto parmi sarebbe utile lo stabilire un buon servizio di piroscafi tra Genova e Spezia onde usufruire il tratto di linea già compito da Spezia alle vie ferrate Toscane.

Vengo al secondo punto, cioè alla linea tra il Golfo di Spezia e Parma.

Fin dal 1861 il Ministero dei Lavori Pubblici preoccupavasi dell'importanza di aprire una comunicazione diretta tra il mare e la media valle del Po per sistemare una via commerciale fra queste regioni, e la Lombardia centrale. Un'apposita Commissione recavasi nell'autunno di quell'anno ed in quello del successivo 1862 sul luogo per studiare quale fra le diverse linee progettate meritasse la preferenza tanto sotto il rapporto commerciale, quanto sotto quello importantissimo delle esigenze militari. Veniva alla unanimità scelta la linea che dal Golfo di Spezia rimontando la valle del Macra passando l'Appennino sotto il monte Borgallo scende nella valle del Taro, e fa capo a Parma.

Più volte i Ministri dei Lavori Pubblici che dal 1862 in poi ressero il portafoglio di questo Dicastero, rispondendo ad interpellanze fatte a riguardo di questa linea tanto in questo consesso che nell'altra aula parlamentare, riconobbero non solo la convenienza di questa linea ma altresì l'urgenza di addivenirne alla costruzione.

L'importanza immensa poi di questa linea sotto il rapporto militare consigliava d'iniziarla urgentemente. Le condizioni finanziarie, la tema di non trovare Società che ad eque condizioni ne chiedesse la concessione, il desiderio di conglobarla colla sistemazione della rete generale delle ferrovie dello Stato, fecero probabilmente ritardare la presentazione di una legge a questo scopo.

Nella legge che si sta discutendo, la Camera dei Deputati abbreviando i termini proposti dal Ministero, stabiliva all'articolo 11 che entro il 1866 il Governo do-

vesse presentare il progetto di legge per la costruzione delle strade ferrate da Terni ad Avezzano per Rieti, dell'altra da Avezzano a Ceprano, e di quella da Parma a Spezia.

Non è mio scopo parlare delle prime due linee, accennerò soltanto alla terza. Se si trattasse di un progetto nuovo non ancora studiato non troverei fuor di luogo il tempo concesso al Ministero, ma in questo caso si tratta di una linea sulla quale furono già studiati due progetti di massima, che percorre una regione nella quale possono continuarsi gli studi durante l'anno intero. Io chiedo al Governo di fare cominciare immediatamente gli studi, profittare della buona stagione per compierli almeno nel versante settentrionale degli Appennini, e quindi continuarli in Val di Magra, onde il relativo progetto di legge possa essere presentato al principio della nuova Sessione. Non credo difficile l'ultimare questo progetto quando l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici vi adoperi quell'attività di cui è dotato.

L'importanza di questa linea sotto il rapporto commerciale, ma molto più ancora per l'interesse militare, ci consiglia a guadagnare il tempo sinora perduto.

Ho speranza che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici vorrà accogliere benignamente le esortazioni da me fatte intorno alle due linee sulle quali ho discorso, e mi conforta in questo pensiero il rammentarmi che fu durante il suo primo Ministero che queste due linee furono iniziate, quella della riviera mediante la legge del 27 ottobre da esso controsegnata, e quella da Spezia a Parma mediante la nomina nel 1860 della Commissione incaricata di fare studi e rapporti su di essa. Io non dubito perciò ch'egli il quale ne fu iniziatore, vorrà altresì spingerne colla massima alacrità il compimento.

Presidente. Il signor Senatore Menabrea ha facoltà di parlare.

Senatore Menabrea. Dopo la lunga discussione che ebbe luogo nella Camera dei Deputati sulla legge che è ora sottoposta al Senato, forse ognuno avrà formato la propria opinione intorno alla medesima, ed a confortare coloro che propugnano la convenienza di questa legge, basterebbe la dotta relazione che fu compilata nell'altro ramo del Parlamento, non che il brillante e giustamente applaudito discorso del signor Ministro dei Lavori Pubblici. Ma siccome ho avuto parte alle convenzioni più importanti che fanno oggetto della presente discussione, credo debito mio di esporre alcune idee al Senato e nello stesso tempo giustificare il sistema che è stato seguito dal Ministero precedente nell'iniziare il riordinamento che fa oggetto della legge attuale.

Signori, se noi portiamo l'attenzione sopra l'ordinamento delle varie strade ferrate che esistono nel Regno, e specialmente consideriamo in quale condizione si trovassero nei primi anni della costituzione del Regno di Italia, non si può fare a meno di riconoscere la massima confusione nella ripartizione delle medesime, e la massima ineguaglianza negli oneri della Società.

Difatti, il numero delle varie società ferroviarie, che

esistono, ascende, se non erro, a 18 o 20; ma un tal fatto non sarebbe meritevole di speciale osservazione se tutte queste varie società avessero avuto, non dirò sistemi uniformi, ma almeno conformi tra loro, se lo Stato avesse avuto oneri analoghi rispetto alle une ed alle altre, e se talvolta queste società non fossero state di ostacolo al conveniente esercizio delle varie reti che appartengono alle diverse regioni del paese.

Ma se noi esaminiamo come fossero distribuite queste varie strade ferrate, troviamo che le une vanno a incastrarsi in altre, ed essere così di ostacolo fra loro per un conveniente sviluppo commerciale. Per esempio, prendiamo la linea delle ferrovie che da Torino vanno ad Ancona, si incontrano già tre tronchi appartenenti a diverse società.

Vi è la rete dello Stato, vi è quella dell'Italia così detta centrale, e quindi giungiamo alla linea da Bologna ad Ancona che appartiene alle ferrovie Romane. Se inoltre vogliamo andare a Brindisi, punto obbiettivo di grandissimo interesse per lo Stato, troviamo ancora un'altra società (spiegherò più tardi di quale inciampo siano queste combinazioni ad un grande sviluppo del commercio).

Se poi ci volgiamo nell'altra parte dell'Italia, vi troviamo ostacoli analoghi; per esempio, abbiamo la linea della riviera di Genova, a questa succedono le linee Livornesi, vengono dopo le linee Romane, che conducono a Roma ed a Napoli, ed anche qui nuovi ostacoli pel rapido movimento. Troviamo ancora nell'alta Italia una linea, (la quale dovrebbe appartenere o allo Stato o alle strade lombarde, e che appartiene invece alle meridionali), voglio parlare delle linee da Voghera a Pavia, Cremona e Brescia. Se le guardiamo ora sotto un altro aspetto, ed esaminiamo cioè, i vari sistemi di garanzia che hanno queste società, è evidente che gli oneri che ne derivano per lo Stato si trovano diversi, e anche non razionali.

Per esempio, per le ferrovie Livornesi è in vigore un sistema di garanzia tale che il Governo è obbligato di garantire dei capitali senza avere una sufficiente ingerenza diretta, sopra l'amministrazione e l'impiego di questi capitali, cosicchè per certe linee si può, per così dire, quasi indefinitamente spendere senza che il Governo abbia mezzo efficace di porre un freno alle spese.

La società delle ferrovie meridionali, fra le altre, ha un sistema di garanzia tale che ove non avesse un giusto sentimento della propria dignità, avrebbe interesse a non lavorare onde guadagnare maggiormente.

Dal poco che ho detto, e che svolgerò maggiormente nel mio discorso, già sarebbe provato che vi era qualche cosa a fare per dare un ordinamento più regolare al sistema generale delle strade ferrate del Regno.

Ma era inoltre necessario pensare a completare le nostre reti affinché le garanzie accordate alle varie società non fossero sempre d'onere allo Stato. Il completamento delle reti dà luogo a sviluppare il commercio

ed a promuovere così il bene delle popolazioni ed il vantaggio diretto dello Stato.

Ciò posto, già prima che io avessi l'onore di far parte del Ministero precedente, erasi pensato di portare rimedio all'accennata confusione, ma i Ministeri vivono così poco, che ognuno di essi difficilmente può compiere ciò che aveva ideato e lascia così al suo successore una eredità soggetta ad essere accettata o respinta; io stimo l'attuale Ministro molto fortunato di aver voluto e potuto compiere un'opera che ravviso della massima importanza per lo avvenire economico dello Stato.

Ora, ritornando all'indirizzo che il Ministero, cui ebbi l'onore di appartenere, ebbe nella riforma generale delle strade ferrate, dirò che esso trovò necessario di costituire delle grandi società, le quali non fossero già per esercitare una dominazione assoluta sul paese, come alcuni possono temere, ma che avessero bastante vita e forza per reggere a tutti gli oneri che incombono alle medesime, e cercò nello stesso tempo che le reti attribuite a queste varie società fossero tali che il movimento commerciale potesse svilupparsi con maggior facilità, e che fosse interesse anche delle società stesse di maggiormente spingere quello sviluppo.

Di più era necessario combinare queste varie società, queste varie reti ferroviarie in modo che le une non fossero, non potessero essere di nocimento alle altre, e che ciascuna avesse, dirò così, la sua ragione propria d'attività, la quale fosse ben distinta da quella delle altre.

Ciò posto, se noi esaminiamo la conformazione geografica dell'Italia, vediamo che essa è divisa in due grandi regioni dalla catena degli Appennini.

Una di queste versa le sue acque nel Mediterraneo, l'altra nell'Adriatico.

Lungo il Mediterraneo possiamo avere una linea ferroviaria quasi orizzontale fino oltre Napoli; dall'altra parte se partiamo dal piede delle Alpi e seguiamo la valle del Po, volgendo quindi verso l'Adriatico possiamo spingere un'altra linea ferroviaria, anche orizzontale, fino all'estremità della Penisola.

Ora è evidente che tale conformazione suggerisce che i varii gruppi ferroviarii che debbono formarsi nell'interesse stesso del commercio, debbano corrispondere alla divisione anzi accennata.

Vi è inoltre una parte dell'Italia, la quale forma per così dire un sistema proprio a sè, ed è quello delle Calabro-Sicule, che naturalmente debbono costituire un gruppo speciale. Questo gruppo deve poi essere riannodato a qualche gran centro, e questo gran centro sarà da una parte Palermo, dall'altra Napoli, come è previsto nelle convenzioni.

Onde raggiungere l'intento anzi esposto, molte difficoltà erano da sormontare. Si doveva anzitutto far sparire alcune delle società, alle quali appartenevano parecchi di quei tronchi che debbono far parte della rete principale, che io chiamo arteriale (e arteriale dico quella strada ferrata che raccoglie il movimento commerciale generale ed a cui vengono a convergere tutte

le altre comunicazioni secondarie), e che debbono appartenere ad una medesima società; mentre io ammetto che vi siano poi ferrovie secondarie destinate a servire interessi locali, le quali possono benissimo appartenere a società secondarie, ma che debbono altresì trovare un aiuto, un sussidio nella ferrovia arteriale, colla quale esse vengono congiunte.

Per ottenere il risultato che ho testè accennato, era prima di tutto necessario di togliere un ostacolo grave che esisteva nella parte superiore d'Italia. Voglio parlare del tronco della ferrovia V. E. che si estende da Susa al Ticino; e nello stesso tempo era urgente di provvedere al riordinamento della società delle ferrovie Calabro-Sicule, la cui costruzione era stata affidata alla compagnia Adami e Lemmi.

Il Senato ricorderà come la società Adami e Lemmi non fosse veramente che una società costruttrice, la quale aveva dei vantaggi ragguardevoli e non presentava garanzie sufficienti per la pronta e buona esecuzione dei lavori. La prima cosa che si dovette fare fu quella di risolvere il contratto Adami e Lemmi, mentre si pensò nello stesso tempo a togliere di mezzo nell'Italia superiore il tronco da Susa al Ticino, che considero come una parte essenziale della rete arteriale dell'Italia del Nord. Si fece allora un contratto mediante il quale, mentre la Società Vittorio Emanuele cedeva allo Stato la ferrovia testè accennata da Susa al Ticino, d'altra parte assumeva l'incarico della costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule, risolvendo ad un tempo il contratto con Adami e Lemmi.

In questo modo si venne a costituire la società Calabro-Sicula di cui è a tutti nota la concessione che fu approvata dal Parlamento, ma la quale trova il compimento di sua rete nelle nuove convenzioni.

Tolto l'ostacolo della linea Susa-Ticino, questa linea venne riunita alle ferrovie dello Stato, e si formò così una rete importante che ha più di 600 chilometri di sviluppo. Accanto di questa rete dello Stato vi era la Lombarda, la quale ha un'estensione di circa 715 chilometri. Avevamo così già nella parte superiore dell'Italia due reti ferroviarie principali: quella delle antiche Province e la Lombarda che costituiscono un gruppo assai importante.

Vi era però sempre di mezzo come vi sta tuttora la linea di Voghera-Pavia, Cremona a Brescia che appartiene alle ferrovie Meridionali.

Passiamo attualmente alla regione del Mediterraneo. Qui troviamo anzitutto la linea Ligure che è eseguita da una società la quale riceve in compenso dal Governo una somma determinata per chilometro (370 e più mila lire).

Dopo questa linea vengono le ferrovie Toscane.

Il gruppo delle ferrovie Toscane si compone specialmente di tre distinte concessioni. La concessione delle Livornesi, quella della Maremmana e quella infine Centrale Toscana.

Ora queste varie società presentano tutte grandi difficoltà per il Governo, come si vedrà più oltre.

Continuo la mia rivista ferroviaria.

Dopo le Toscane troviamo la società delle ferrovie Romane la quale comprende la linea da Bologna ad Ancona, quella da Castel Bolognese a Ravenna, la linea da Ancona, Orte a Roma, e quella da Roma per Capranica a Napoli.

L'idea che si presentava naturalmente era quella di formare una società sola delle linee del Mediterraneo, cioè della linea Ligure, delle linee della società Toscana e di quelle della Romana; quindi distaccare dalla rete Romana la linea da Ancona a Bologna per aggiungere questa linea alle ferrovie Meridionali o a quelle dell'Italia superiore.

Questo fu il divisamento che guidò il Ministero passato nel fare la convenzione colla quale vennero fuse le società Toscane colla società Romana, cui venne accordata la ferrovia Ligure.

Vi erano dunque già formati cinque grandi gruppi, direi, delle ferrovie, cioè il gruppo delle ferrovie dello Stato, il gruppo Lombardo, il gruppo delle Meridionali, il gruppo delle linee, Romana, Toscana e Ligure, ed infine il gruppo Calabro-Siculo.

Vi sono inoltre altre linee secondarie, e specialmente in Piemonte, che in generale sono tutte esercitate per cura dello Stato.

Ora vengo ad una delle questioni principali che formano oggetto della legge attuale, cioè alla cessione delle strade ferrate dello Stato alla compagnia Lombarda.

Ammesso il principio che ho accennato, della necessità di formare grandi gruppi, e di avere grandi linee affinché le società sieno abbastanza solide e forti per poter reggere a tutti gli eventi che si possano presentare, e nello stesso tempo possa convenientemente svilupparsi il movimento commerciale, era evidente che si doveva cercare di fondere in una sola le ferrovie dello Stato colle Lombarde.

E per ciò ottenere, era necessario o che lo Stato acquistasse le ferrovie Lombarde oppure la compagnia Lombarda acquistasse le ferrovie dello Stato.

Il Ministero ha allora esaminato la questione sopra tutti i suoi lati. Esso non si limitò solo a trattare colla sola società Lombarda, ma fece anche negoziati per vedere se con altre società era possibile di raggiungere lo scopo anzidetto a condizioni migliori che quelle della società Lombarda; dovette però riconoscere, che non era possibile di avere condizioni migliori.

E ciò si capisce, poichè le strade ferrate Lombarde ridotte come sono, quantunque abbiano uno sviluppo di 715 chilometri, non l'hanno però abbastanza grande per poter svolgere tutta la loro azione e per poter acquistare quanto perdono colla loro separazione dalle ferrovie del Veneto e dell'Austria, giacchè, come ben sa il Senato, le ferrovie Lombarde debbono separarsi definitivamente dal gruppo delle ferrovie Venete ed Austriache.

Dunque era interesse delle ferrovie Lombarde di fare l'acquisto delle ferrovie dello Stato, perchè avendo così un gruppo molto esteso, e di più avendo la speranza del varco delle Alpi, è evidente che dalla unione di queste linee doveva sorgere per questa società un brillante avvenire, ed in conseguenza il complesso dei due gruppi uniti presentava assai maggiori vantaggi che non i gruppi separati.

Ciò posto, e quando furono cedute le strade ferrate dello Stato alla società Lombarda (dico cedute perchè non vi fu vendita, poichè dopo 99 anni le ferrovie debbono ritornare allo Stato) il Governo prese per base la rendita effettiva delle strade ferrate in un anno determinato ed ha scelto l'anno 1862 come quello in cui il movimento delle strade ferrate dello Stato presentava le condizioni le più normali, e nello stesso tempo quello in cui la rendita era meglio stata accertata.

Il capitale venne determinato in base a questa rendita e dietro il saggio per l'interesse di quell'anno; io credo che su questo riguardo nulla vi si possa opporre.

Ho sentito dire da alcuni che la vendita avrebbe dovuto farsi al saggio in cui erano le azioni dell'imprestito Hambro, ma io credo che prendere per saggio dell'interesse quello dell'imprestito Hambro, non sarebbe stata una cosa equa, perchè bisogna considerare la strada ferrata dello Stato isolatamente, ed è evidente che se la ferrovia dello Stato non avesse avuto ipoteca per l'imprestito Hambro, certamente non si sarebbe potuto pretendere da una Società industriale che essa collocasse il suo danaro ad un interesse minore del saggio esistente nel paese, ed in conseguenza, siccome era allora del 7 0/0, non si poteva pretendere di più.

Ora volere poi che si fosse pagato in base all'imprestito Hambro che superava il corso ordinario, sarebbe pretendere che un immobile, il quale è gravato d'ipoteca, valga di più che un immobile il quale non è gravato da alcuna ipoteca, perchè è evidente che se non vi fosse stata l'ipoteca di Hambro, la ferrovia dello Stato avrebbe maggiore valore.

Era dunque impossibile regolare il prezzo delle strade ferrate sul valore effettivo delle azioni Hambro, queste hanno acquistato momentaneamente questo alto valore, per la speranza di poter cambiare la natura dei titoli.

In quanto poi al prestito Hambro, il Senato mi permetterà di non entrare in discussione a questo riguardo.

La questione è stata largamente trattata da distinti giureconsulti, di più vi fu una Commissione nominata dal Ministero, presieduta da un autorevole uomo di Stato, l'onorevole conte Di Revel, la quale ha giudicato che la questione qual era stata stabilita dal Ministero, era giusta, e che in conseguenza non si erano pregiudicati i veri diritti che avevano i possessori dell'imprestito Hambro nella convenzione di cui si tratta; ed io mi rimetto interamente al giudizio portato da quegli egregi personaggi; il Senato adunque, ripeto, mi

permetterà che io non mi estenda maggiormente sopra quest'argomento.

Ho detto come le Società divengano forti quando siano costituite in grandi gruppi di ferrovie, e per provare il mio asserto, citerò solamente quanto ha ottenuto l'attuale signor Ministro dalla Società delle ferrovie Lombarde.

Egli ha ottenuto che questa dovesse concorrere per una somma di 10 milioni pel passaggio delle Alpi Elvetiche, ed io lodo molto il signor Ministro per questo buon risultato, ma dico che anche la Società Lombarda non fu soverchiamente generosa, perchè se ha dato 10 milioni è perchè spera di ottenere un nucleo molto più vistoso con questa concessione di 10 milioni. Quando sarà aperto il passaggio delle Alpi Elvetiche, le ferrovie dell'Alta Italia prenderanno certamente una grande attività, e molto maggiore dell'attuale.

Per avere un'idea di ciò che potrà guadagnare la Società delle ferrovie Lombarde unita alle ferrovie dello Stato, basta notare che il gruppo dell'Italia superiore, costituito dalle ferrovie Lombarde, e dalle ferrovie dello Stato, sarà attualmente di circa 1668 chilometri, e quando sarà compiuto, di 1938 chilometri circa.

Ora supponete che l'apertura di una via ferrata attraverso le Alpi Elvetiche venga soltanto ad aumentare di due mila lire al chilometro il prodotto lordo della rete. Questo aumento ne darebbe uno almeno di un milione e 800 mila lire sul reddito netto e quando sarà ultimata la rete, quest'aumento di reddito netto sarebbe di più di due milioni, il che sarà un largo compenso al concorso promesso di 10 milioni. Mi sono tenuto nei limiti della probabilità. Ecco dunque dimostrato quale interesse hanno le società ad avere delle grandi reti, e come una gran società possa fare grandi sacrificii impossibili ad una piccola. Ma v'è di più un'altra considerazione.

Quando una società ha grandi linee, prima si stabilisce un equilibrio tra le varie parti della rete tra quelle che rendono molto e quella che rendono poco. Per esempio: nelle linee del Regno ne abbiamo alcune che sono esercite dallo Stato, e che rendono appena le spese dell'esercizio, mentre abbiamo la linea a modo d'esempio da Genova a Torino, che rende molto, circa 50 mila lire al chilometro. Vi è conseguentemente un certo compenso tra il bene ed il male, e da ciò avviene che la media della rendita della ferrovia dello Stato è di circa 31 mila lire il chilometro. Senza questa solidarietà, le linee, che rendono poco dovrebbero essere abbandonate se non fossero sostenute da quelle che rendono molto non potendo sostenere le spese dell'esercizio; e quelle che rendono molto avrebbero soverchi guadagni. Ecco perciò la necessità che queste linee vengano a congiungersi con le grandi.

Dirò qualche cosa delle tariffe; credo non si sia abbastanza badato all'importanza che hanno le tariffe per le strade ferrate. L'avvenire di queste sta nella combinazione delle tariffe, o meglio ancora nel loro abbas-

samento. Mi spiego. Supponiamo, che vi sia una linea di ferrovia per esempio di 500 chilometri di percorso che venga a far capo ad un centro commerciale in cui trovi la concorrenza di altre linee che debbano alimentare questo centro con mercanzie dello stesso genere.

Supponiamo che la società che ha questa grande linea di 500 chilometri possa in una data specie di mercanzia abbassare di 2 centesimi per chilometro il prezzo della tonnellata, ecco che questa società porta sul centro commerciale la mercanzia a 10 franchi di meno per tonnellata, e così può combattere con vantaggio la concorrenza delle altre società. Ora la diminuzione che si è ottenuta nel prezzo di questa mercanzia nasce dal fatto, che la società avendo una grande estensione di ferrovie, poté fare concorrenza con un lieve ribasso di tariffa mentre non avrebbe dovuto farlo maggiore se avesse avuto una estensione minore di linee proprie sul percorso della mercanzia, e se questa avesse dovuto subire le tariffe più alte di linee appartenenti ad altre società che non avrebbero voluto abbassarle. Ora la diminuzione più grande che si sarebbe richiesta sopra un piccolo percorso per fare concorrenza potrebbe essere tale da compromettere l'esercizio, ossia da rendere la strada non abbastanza produttiva da coprire le spese dell'esercizio.

Dico questo per dimostrare la convenienza di avere nelle mani di una stessa società le lunghe linee che debbono condurre le mercanzie dalle loro origini, fra le quali annovero i porti, per portarle sopra mercati dove trovano la concorrenza di altre linee. E questo è il caso delle nostre linee dell'Italia, perchè noi dobbiamo fare concorrenza sul mercato di oltr'alpi con linee che fanno trasporto degli stessi generi, e questa concorrenza non si può sostenere se non si abbiano grandi linee, o se queste linee fossero intercettate da altre appartenenti ad altre società colle quali gli accordi relativi alle tariffe sono, in generale difficili.

Ho studiato attentamente una tale questione, e mi sono convinto che quando una grande rete è intercettata da varie società piccole, si ha l'effetto che producevano i piccoli ducati nell'alta Italia, cioè che per andare da qui a Bologna conveniva pagare tre volte la dogana presentare due o tre volte il passaporto. Incapli consimili hanno luogo nel passare dalle linee di una società a quelle di un'altra. Ci vogliono dunque grandi e lunghe linee per il grande commercio, e linee secondarie per gl'interessi secondari.

Ma torno al mio argomento delle strade ferrate dell'Alta Italia.

Debbo qui giustificare il precedente Ministero di non avere compreso nella cessione fatta alle lombarde il traforo delle Alpi.

Il Senato ricorderà che la società Vittorio Emanuele doveva dare 20 milioni per l'esecuzione del traforo del Moncenisio e per il tronco di ferrovia da Susa a Modane; cioè, 13 milioni per la linea da Susa al Ticino

e 7 milioni per la parte della linea Vittorio Emanuele alla Savoia.

Ma il lavoro doveva esser compiuto a carico del pubblico erario come si eseguisce attualmente, giusta le condizioni stabilite nella convenzione fatta col Governo francese.

Ora nel cedere la ferrovia Vittorio Emanuele alla Società Lombarda, insieme alle strade dello Stato, pareva naturale che si dovesse anche cedere la linea da Susa a Modane ed il traforo delle Alpi, a condizione però che la nuova Società pagasse i 13 milioni che sono attinenti alle linee Susa e Ticino; ma consultati gli uomini tecnici, il Governo ha creduto che fosse ora più conveniente per lo Stato di ritenere per sé questa linea, cioè di farla esercire per proprio conto e di cederla quindi a condizioni migliori. Ed infatti, o Signori, 13 milioni al 700 cosa rappresentano? rappresentano circa 910 mila lire all'anno.

La linea da Susa per andare fino a Modane è di una lunghezza di circa 52 chilometri: ora se noi attendiamo al movimento che ha luogo sopra la linea da Genova a Torino, mentre non è ancora aperta nè la linea del Cenisio, nè la linea delle Alpi Elvetiche, vediamo, che su questa linea vi è un prodotto lordo di più di 50 mila lire all'anno per chilometro; domando io se non è probabile che la linea da Susa al di là delle Alpi reuderà almeno 40 mila lire annue al chilometro quando il movimento commerciale sarà stabilito in quella direzione. Ciò è molto probabile; ma mettiamo che le spese di esercizio ascendano anche alla metà, cioè a 20 mila lire al chilometro, resterà ancora un prodotto netto chilometrico di 20 mila lire, che daranno per la linea totale un reddito netto di almeno un milione all'anno.

Dietro questo calcolo non è sembrato conveniente di abbandonare per 13 milioni questa linea che costerà forse per nostra quota la somma di 40 milioni, mentre possiamo sperare molto di più.

Questo è il ragionamento che ha fatto il Ministero precedente per escludere dalla concessione il traforo delle Alpi, perchè è rimasto persuaso che quando questo traforo sia effettuato il movimento che si stabilirà sopra questa linea sarà tale da rendere più proficua per il Governo questa linea che non i 13 milioni che avrebbe dovuto ricevere dalla Società Lombarda.

Io lodo molto il Ministero attuale delle aggiunte che ha fatto nella convenzione colla strada Lombarda, cioè di estendere ad altre linee la condizione di esercitare al 50 0/0 del reddito lordo quelle diverse linee, che era stata stabilita per alcune altre che fanno oggetto di condizioni speciali, e fra le altre linee introdotte dal Ministero cito la linea da Ivrea ad Aosta, che desidero di vedere attuata sotto l'influenza delle condizioni di esercizio così assicurate.

Il Ministero nella nuova convenzione ha introdotto una condizione di qualche rilievo, quella cioè della garanzia di un prodotto lordo di 28 milioni sulle reti dello Stato.

Certamente io credo che per questa garanzia nuova che il Ministero dà alla Società, lo Stato nulla avrà da perdere, perchè sono persuaso che il reddito lordo non discenderà al disotto di quella somma in qualunque condizione si trovi il paese. Ciò non ostante questo è però un vantaggio molto rilevante fatto alla Società, non nel senso che esso sia una garanzia che debba veramente applicarsi, ma perchè le dà una grande forza morale e le facilita le sue operazioni finanziarie.

Io avrei desiderato che in questa circostanza il signor Ministro si fosse valso dell'opportunità ed anche della convenzione fatta colla Società meridionale per togliere di mezzo quell'incaglio che è la linea da Voghera a Pavia, e da Pavia a Cremona e Brescia, poichè è un vero controsenso, che mentre si costituiscono grandi società come si fa ora, si trovi ancora nell'alta Italia una linea che appartiene ad una società che ha tutte le sue linee ad un'altra estremità dell'Italia.

Io, finchè fui al Ministero, ho fatto il possibile per giugnere a questo risultato, ma non vi sono riuscito. Avrei però sperato che da una parte col nuovo vantaggio morale, se non materiale che il Ministero ha fatto alla Società Lombarda, coll'assicurare i 28 milioni di reddito lordo, e dall'altra parte col cedere alla Società meridionale la linea da Ancona a Bologna, che bisognava lasciar sospesa tra l'una e l'altra, affinchè venissero ad un accordo fra di loro, si sarebbe potuto giungere a distaccare la linea Pavia Cremona e Brescia dalle strade meridionali.

Ma ciò che non si è fatto attualmente, forse si farà in avvenire.

Avrei anche desiderato un'altra cosa, ora parlo come militare, cioè che fosse stato imposto alla Società l'obbligo di porre il doppio binario da Alessandria a Piacenza. La Società ha già avuto l'ordine in conformità dei suoi obblighi di porre il secondo binario da Piacenza a Bologna, e sarebbe essenziale nell'interesse militare che si facesse altrettanto da Alessandria a Piacenza; perchè il Senato non ignora che la nostra linea di difesa è appoggiata a Alessandria, a Piacenza e Bologna.

Avrei desiderato altresì che il Ministero si fosse valso di questa circostanza per ampliare il ponte sul Po a Piacenza, il quale disgraziatamente è stato fatto per un solo binario, mentre i bisogni militari richiederebbero che fosse fatto a doppia via. E credo che vi sarebbe mezzo di provvedere a tale bisogno senza gravissima spesa.

Esprimo, come ben vede il Senato, non un rimprovero, ma un desiderio che come militare non posso a meno di esternare.

Un'altra circostanza debbo notare, ed è che la convenzione fatta colla Società Lombarda porta un miglioramento essenziale al porto di Genova. Questo porto, come ognuno sa, è insufficiente per il grandissimo movimento che vi si sviluppa; e per dare una idea di questo movimento (non voglio paragonarlo a quello di

Marsiglia, sebbene vi si avvicini molto) basti il dire che dallo scalo della ferrovia di Marsiglia partono tutti i giorni circa 300 a 320 vagoni carichi e da quello di Genova ne partono 250 giornalmente.

Era dunque essenziale provvedere a quel porto, ed è perciò che nella prima convenzione si è portato, credo, a 3 milioni il concorso che la Società Lombarda deve dare per il porto di Genova. L'idea era di fare una banchina di circa un chilometro verso San Benigno ed il giardino del principe Doria e di stabilire un gran scalo per le merci a livello del porto, al quale lavoro concorre in parte anche la Società Romana come risulta dalle convenzioni.

Ho esposto a un dipresso tutto ciò che aveva da dire intorno alla convenzione fatta colla Società Lombarda che viene a costituire il gruppo dell'alta Italia. Ora se il Senato mi permette, continuerò a passare in breve rassegna gli altri gruppi e prima dirò delle ferrovie Romane.

Come testè diceva, questo gruppo si deve comporre della linea ligure, delle linee toscane, e delle linee romane, ad eccezione però della linea da Ancona a Bologna, la quale doveva esserne distaccata per venir aggregata alle ferrovie meridionali od alle lombarde.

La fusione di queste varie Società è stata oggetto di trattative lunghissime, che durarono per più di un anno e mezzo e posso dire che queste trattative furono fra le più difficili, che abbia trovato fra i tantissimi affari di cui ebbi ad occuparmi durante la mia carriera. Ma infine si giunse ad un componimento che credo vantaggioso tanto per la Società come per il Governo.

Anzitutto parlerò delle condizioni delle ferrovie toscane.

Queste ferrovie si distinguono in tre parti; vi sono le ferrovie livornesi, la maremmana, e la centrale toscana.

Le livornesi sono costituite in seguito ad una convenzione, la quale dà loro molti vantaggi, perchè assicura prima il rimborso al pari del valore delle azioni emesse, ed inoltre la rendita al 5 0/0 sul valore nominale delle azioni stesse.

Ma vi ha di più: a questa linea delle livornesi si è aggiunta la aretina, per la quale il capitale totale non è stato limitato, ed è per così dire indefinito, così che si può spendere senza limite determinato, mentre il Governo è sempre obbligato a pagare e garantire.

Lo stesso avviene per la ferrovia maremmana.

Notate, o Signori, che questa ferrovia la quale presenta un bell'avvenire, ha per ora pochissimo movimento e non rende che 4 mila lire all'anno, mentre le spese ascendono a 7,500 di guisa che si ha una perdita annua di L. 3,500 sulle spese di esercizio.

Di più, in forza degli atti di concessione queste Società si sono assicurate una specie di indipendenza, così che ogni qual volta il Governo ha voluto esercitare la sua azione sia nell'interesse del pubblico, sia nell'interesse diretto dell'Erario, ha trovate molte difficoltà, ap-

poggiandosi esse ad un certo articolo della concessione, che le poneva per così dire all'infuori di ogni controllo del Governo. Perfino quando si è trattato di stabilire l'orario delle ferrovie, tosa che mi pare entrare tutt'affatto nelle attribuzioni del potere esecutivo, s'incontrano difficoltà per parte delle livornesi, ed il Commissario di questa Società non intervenne alla seduta di tutti gli altri Commissari, che per protestare della propria indipendenza e per dire che se s'interveniva, era solo per compiere un atto di gentilezza verso il Governo.

Ora io domando se si poteva procedere oltre con tale sistema?

Vi ha poi la strada centrale toscana, la quale in certo modo è una vittima delle altre ferrovie circostanti, poichè essa, che poteva sperare un grande avvenire, viene per così dire distrutta dalle linee parallele, dalla maremmana da una parte, e dalla aretina dall'altra.

Questa ferrovia, che veramente è un modello di economia e di buona amministrazione, ma che è ridotta agli estremi, aveva necessariamente bisogno di un aiuto per parte del Governo, avendo essa una certa importanza, non che una garanzia del Governo.

Volendo venire a qualche riordinamento, era necessario comprendere nella convenzione anche la linea centrale della Toscana.

Vengo ora alla strada ferrata ligure; come sa il Senato, questa ferrovia dovrebbe essere esercitata dallo Stato, poichè la convenzione che vige attualmente non si riferisce che alla costruzione; il costo di questa linea è di 394 mila lire al chilometro e per 265 chilometri sarà una spesa totale di 108,350,000 lire da pagarsi a misura del progredire dei lavori.

Ora, o Signori, chi è stato a reggere il Ministero dei Lavori Pubblici ha potuto giudicare delle difficoltà che vi sono per menar bene queste imprese ed i lamenti che ha mossi qui l'onorevole Senatore Doria mio amico, provano che i lavori non sono stati condotti con quell'alacrità, che si desiderava, ma se vi fu mancanza di alacrità, non bisogna accagionarne il Governo perchè questo ha fatto quanto era in mano sua per accelerarne i lavori, i quali se non progredirono come si voleva si fu per altri motivi.

Prima di tutto, l'ho già detto altra volta e lo ripeto; vi sono sempre avvocati in mezzo e quando la impresa non vuol andare avanti, trova sempre un avvocato che le dà ragione; fa sospendere i lavori e inceppa l'azione del Governo. In secondo luogo vi sono le difficoltà delle popolazioni. Tutti sanno come è costituita la Riviera Ligure; vi è il mare da una parte, vi è come un lungo paese che si estende dal confine della Francia fino al di là di Chiavari e poi la montagna. Ora se si tocca il mare, ecco che i marinari si lamentano che si tolga loro la spiaggia; se si entra nei paesi, questi domandano indennità, muovono lamenti perchè si toccano delle proprietà; se si va nella montagna, allora la Società si lamenta perchè deve fare delle gallerie che

sono molto costose. Vi sono poi le difficoltà fisiche; si sono incontrate nella perforazione della galleria, delle rocce talmente dure, il serpentino per esempio, che non permettono di andare avanti e di fare soltanto il quarto dei lavori che si fanno nelle gallerie ordinarie. Ora questo non si poteva sospettare, e ciò fece che molti tronchi della linea che dovrebbe essere aperta attualmente non lo sono. Ma dopo terminata questa strada ferrata dello Stato, sarebbe necessario di provvedere al suo esercizio, il che darebbe luogo a nuove spese e nuove complicazioni amministrative.

Sembrò dunque conveniente di esonerare addirittura il Governo da questa ferrovia che, nelle condizioni attuali è una difficoltà finanziaria per lo Stato, ed affidarla ad una Società la quale assumesse tutta la responsabilità della costruzione come anche l'esercizio unitamente alle linee toscane.

Ora veniamo alla Società delle ferrovie Romane.

Questa ha varie linee, le une collocate nel territorio del Regno d'Italia, e le altre nel territorio pontificio; queste linee non erano e non sono ancora compiute.

Le principali sono quella da Ancona a Bologna che deve essere distaccata, la linea da Ancona ad Orte sul territorio del regno, e da Orte a Roma sul territorio pontificio, comprende anche la linea da Roma a Ceprano, e quella da Ceprano a Napoli che venne ceduta alla Società romana dal Governo. E qui bisogna dire che la Società romana ha fatto un sacrificio enorme su quest'ultima linea, poichè mentre il Governo assicura un milione all'anno, la Società ci perde ancora un milione annualmente.

Vi è poi un'altra linea molto importante che incombe alla Società romana di eseguire, ed è quella che va da Civitavecchia a raggiungere la maremmana al confine pontificio al Chiarone.

Questa è una linea di poca estensione, ma vitale per noi.

Ed invero, o Signori, a che cosa servirebbe aver fatto con grandissima spesa la linea della Maremma se questa linea si dovesse fermare al Chiarone, cioè alla distanza di 50 chilometri da Civitavecchia.

Da ciò si vede che il compimento delle ferrovie Romane è vitale per noi. Finchè questa rete non è terminata, è evidente che abbiamo le strade ferrate toscane chiuse, abbiamo interrotte le comunicazioni dirette tra le strade ferrate della Toscana, e quelle di Napoli, e in conseguenza tutto il movimento commerciale dal quale possiamo sperare una diminuzione nella entità delle nostre guarentigie, non potrà aver luogo.

Ora vediamo le condizioni della Società delle Romane. Io non pretendo di riandare ed esporre qui le condizioni finanziarie della Società delle ferrovie dette Romane. Tali notizie si trovano stampate come allegati alla relazione che fu presentata all'altro ramo del Parlamento.

Ma se ci furono difetti da lamentare nei primordii di questa società, bisogna anche dire che in questi ultimi

tempi essa ha proceduto regolarmente, e dirò anche che ha fatto più di quel che poteva fare, appunto nella speranza, non dirò che il Governo venisse in aiuto di essa, ma che esso con un grande provvedimento la mettesse in grado di poter soddisfare a tutti i suoi impegni.

Veramente, quando si considerano i primordii di quella società, si trova che forse vi furono spese mal fatte, e dalle quali si sarebbe potuto prescindere, ma in questi ultimi tempi bisogna altresì tener conto delle condizioni finanziarie; essa si trovava con impegni contratti in epoca quando il saggio degli interessi era molto più basso di quello che è attualmente, e si è trovata a fronte di grandissimi lavori da eseguire in epoca di crisi monetaria. Dovette perciò procurarsi del danaro con grandissima spesa.

La società, se avesse vissuto in tempi normali, avrebbe certo fatto benissimo i suoi affari, e non si troverebbe ora dissestata per le circostanze accennate. La società però è sempre andata avanti, colla speranza che il Governo le venisse in aiuto, direi, non con compensi diretti, ma col grande riordinamento del sistema ferroviario.

La società di più ha fatto un'altra cosa; essa ha preso l'impegno di costruire in 18 mesi la strada ferrata dal Chiarone a Civitavecchia. Essa ha ottenuto la concessione di questa ferrovia dal Governo pontificio con gravissimi sacrifici, i quali possono valutarsi a circa 500 mila lire all'anno, poichè questa medesima concessione era stata data ad un altro concessionario che avea fatto patti larghissimi al Governo pontificio.

Io non entro nei particolari della cosa, solo mi consta che la società, in virtù del suo diritto di prelazione, ha preso una concessione gravosa e l'impegno di eseguire questi lavori in 18 mesi.

Se noi consideriamo il vantaggio che il compimento delle linee romane reca alle nostre linee, alla Toscana, alla Liguria, e questo solo fatto era sufficiente per spiegare il bisogno per noi di rendere compiute tali linee e di spingere la società acciò che fossero compite, perchè altrimenti se non fossero state congiunte a noi, non avremmo potuto andare direttamente a Napoli lungo le linee del Mediterraneo.

Fu per questo motivo che il Governo fu spinto a proporre la fusione, la quale aggiusta simultaneamente anche gli affari della società Romana. So che da alcuni si è detto: ma abbandonate questa società, dichiaratela decaduta, e così darete un esempio per sempre a quelle società che vengono a fare speculazioni nel nostro paese, e poi non sono buone ad adempiere ai loro obblighi.

Signori, una tale cosa è presto pensata e detta quando non si ha la responsabilità di questioni così gravi, ma prima di venire ad atti di tale natura con una società che ha fatto molti sacrifici, ci si pensa due volte.

Signori, la nostra rete totale di strade ferrate già votate e quelle che sono comprese nella legge attuale

è di circa 7,300 chilometri. Ora in queste strade ferrate abbiamo circa da 3,500 a 4,000 chilometri compiuti, e sapete, Signori, qual capitale ci volle per avere questi 3,500 chilometri?

Un capitale di circa 1,300 milioni, e di questi 1,300 milioni, quanti credete che siano quelli collocati in Italia? Forse 300 milioni, ed il rimanente dove sta? A Parigi, a Londra, sulle piazze estere. Quando si lasciasse andar in rovina una società grande, che ha fatto grossi sacrifici, che si direbbe dal Governo italiano, che credito si darebbe alla di lui fede?

Non sarebbe un dissesto per la società romana soltanto, ma sarebbe un fatto tale che svoglierebbe tutte le società industriali un poco serie che volessero operare nel nostro paese, che condurrebbe anche al dissesto di altre società ed avrebbe per risultato di non vedere terminate le ferrovie che debbono essere il nostro legame, condizione essenziale, vitale del nostro risorgimento.

Sono certo che se una disgrazia consimile succedesse in quelle società, per cui non potesse per ora compiersi la rete iniziata delle strade ferrate, ciò avrebbe per conseguenza una sospensione indefinita nei lavori delle nostre strade ferrate. Ora, in presenza di questo pericolo, il Governo ha creduto necessario di venire ad un accomodamento che potesse rialzare il credito delle ferrovie Romane, e mentre si rialzava in questo modo il nostro credito industriale all'estero, il Governo veniva ad esonerarsi dal peso della ferrovia ligure, assicurava il congiungimento delle ferrovie toscane colle romane, toglieva l'inceppamento che queste recano nel sistema generale, e veniva a costituire un grande gruppo di ferrovie, che da una parte tocca alla Francia e va dall'altra a terminare a Napoli, e non si ha forse in Europa una rete che abbia maggior avvenire di questa.

Le condizioni fatte a questa nuova società, da alcuni furono trovate esorbitanti, ma io vi prego di paragonarle a quelle ottenute da altre società, e ad esempio da quella delle ferrovie meridionali.

A questa che ha minori difficoltà che il nuovo gruppo delle romane, ecc., venne assicurata una garanzia di 29 mila lire di reddito lordo al chilometro, conceduto dietro la primitiva convenzione.

E che cosa si è dato alle ferrovie romane? Si è assicurata una sovvenzione di 13,250 lire al chilometro fino a che il reddito lordo non raggiunga le 12,500 lire, e quando oltrepassi questo reddito, la garanzia dello Stato vien diminuita della metà della differenza tra le 12,500 ed il reddito effettivo.

Ora, se si paragona questa garanzia, si troverà che è di molto inferiore a quella data per la ferrovia meridionale. Se si paragona ancora a quelle che furono date per le ferrovie Calabro-Sicule, si riconoscerà che sono quasi eguali, non superiori.

È vero che nella nuova combinazione sono comprese nuove linee che furono ravvisate indispensabili e che

faranno aumentare questa garanzia, ma questa garanzia rappresenta effettivamente le spese che si dovranno fare per queste linee medesime. Intanto basta dire che il nuovo onere che ne risulterebbe pel Governo, se dovesse pagare quella garanzia, dietro un calcolo fatto dal Ministero, sarebbe di due milioni seicento mila lire circa.

Vi fu una Commissione presieduta dall'egregio signor conte di Pollone, e della quale faceva parte l'attuale Ministro delle Finanze, la quale compilò una magnifica relazione, dopo aver studiate attentamente tutte queste questioni.

Ora i calcoli da essa fatti la condussero a stabilire, che gli aggravii di garanzia che derivavano a carico del Governo dalle nuove convenzioni sarebbe stato di circa 4 milioni seicento mila lire; ma dietro nuovi calcoli che furono riferiti alla Camera dei Deputati, sarebbe, come già dissi, invece di sole 2,664 mila lire.

Quando parlo di aggravii, mi servo di parola impropria, poichè altro è aggravio, altro è garanzia. Ora l'aumento della garanzia che avrà il Governo per le linee esistenti od in via di costruzione sarà di 2,664 mila lire, ma non è detto che la pagherà questa garanzia. La pagherà quando il reddito lordo delle strade ferrate sarà al disotto del limite minimo che è stabilito nella convenzione (12,500 lire per chilometro); ma è probabile che quando tutte queste linee saranno congiunte, quando il movimento avrà potuto svilupparsi, il prodotto lordo sarà maggiore. Attualmente la linea da Ancona a Bologna dà 15 mila lire, abbiamo le ferrovie lombarde che danno più di 21 mila lire in media, non parlo di quelle dello Stato che danno 30 mila lire. Cos'è da sperare che in pochi anni, in vista dell'unione di tutte queste linee, il prodotto di cui parliamo oltrepasserà di molto le 12,500 lire al chilometro, dunque l'aggravio che si potrebbe temere non succederà; vi sarà maggior garanzia, ma non aggravio, se non in casi affatto eccezionali.

Si è detto: ma avrete voi salvato la società dalla rovina? Io credo di sì, perchè quando una società è costituita in un gran gruppo, quando possiede una estensione tanto considerevole di strade ferrate (la sua rete comprendeva 2021, di cui 916 serve attualmente in esercizio), quando dico una società è così costituita, è potente, e trova credito. Essenziale per essa è di poter ultimare le sue strade, quando queste siano ultimate, il suo avvenire è assicurato.

Secondo calcoli fatti, la società avrebbe dopo pagato tutti i suoi oneri ed obbligazioni una somma di lire 4,200 mila, da distribuirsi agli azionisti, supponendo il prodotto lordo limitato a lire 12,500. Quando questo prodotto crescesse fino a 20 mila lire, la somma che avrebbe la società da distribuire ai suoi azionisti sarebbe di circa 8 milioni, locchè è già un compenso sufficiente per il prezzo dell'azione.

Ora vengo ad un'altra questione, che si riferisce alle ferrovie del gruppo romano.

Ho parlato sul principio del mio discorso della necessità di compiere tutte le nostre linee. Nuove linee furono aggiunte a quelle che costituiscono attualmente quelle del gruppo di cui si tratta. Prima si è aggiunto la linea di Parma alla Spezia, che tanto interessa l'onorevole Senatore Giorgio Doria, ed io spero, anche come militare, che questa linea sarà fatta, perchè è indispensabile per i bisogni della difesa dello Stato.

Ma vi è un'altra linea importante: quella da Terni a Rieti Avezzana per congiungersi con Ceprano. Se gettate uno sguardo sulla carta d'Italia, vedrete che è la via più breve tra Napoli e Firenze. Di più questa linea è evidentemente strategica, e tutti quelli che hanno idea della configurazione dell'Italia, sanno che il centro della difesa dell'Italia sta in quel gruppo di montagne che dominano Roma, e quindi la grande linea d'unione è quella da Ceprano Avezzana che passa per Rieti e Terni. Qualcheduno nell'ultimo ramo del Parlamento ha veduto un'idea politica in questa linea, cioè l'idea di evitare il territorio pontificio, come se si pensasse a Roma. Bisogna prendere le cose come sono, non siamo padroni di andare a Roma come vogliamo; dunque è necessario per noi di avere una linea scevra da ogni sorta d'inciampo per unire la Toscana alle provincie meridionali.

Di più, questa linea oltre al vantaggio di riunire Napoli e Firenze è strategica e provvede ai bisogni i più importanti della difesa dello Stato. Ma, debbo ancora aggiungere una considerazione che vi farà scorgere il vantaggio della fusione sotto altro punto di vista.

Io ho parlato della confusione che vi era in tutte queste linee di strade ferrate, e vi ho parlato della diversità di tariffe che esisteva fra le une e le altre. Ora questa diversità di tariffe si fa particolarmente sentire per i trasporti che si fanno pel Governo ed in specie per i trasporti militari.

Quando si deve far viaggiare la truppa, siccome non vi sono tariffe eguali per tutte le linee, passando da una linea ad un'altra, bisogna fare un conto speciale; per esempio per andare di qui ad Ancona è duopo di fare tre calcoli, uno per la ferrovia dello Stato uno per la ferrovia Centrale, un terzo per le strade ferrate Romane.

Questi calcoli sono assai complicati e richiedono al Ministero della Guerra un numero non piccolo di impiegati, a segno che l'Amministrazione della guerra aveva creduto di dover rinunciare per la massima parte al trasporto delle truppe sulle ferrovie appunto per evitare queste difficoltà.

Inoltre erano molto elevati i prezzi.

Ora si è stabilita una tariffa molto tenue per le truppe, cioè il quarto di quella ordinaria del viaggiatore, ed una tariffa unica per tutto il Regno per i trasporti che si fanno per conto del Governo.

Questa tariffa stabilita per la società Calabro-Sicula venne estesa colle nuove convenzioni alla società delle

ferrovie dell'Italia superiore ed alla società delle strade Romane, e veggio che anche nella convenzione fatta ultimamente dal signor Ministro, si estese alle Meridionali; per cui ora, o Signori, nello Stato non vi sarà più che una sola tariffa per i trasporti governativi.

Questo è un fatto molto rilevante per l'economia che ne ricaverà il Governo, e per una grandissima semplificazione nella contabilità relativa. Si è stabilito nelle nuove convenzioni l'obbligo del servizio cumulativo.

Questo si fa già in parte attualmente perchè le società hanno capito il bisogno di mettersi d'accordo, ma infine era opportuno che la cosa fosse espressa anche in convenzioni speciali.

Mi riacresce però di non aver visto questa condizione nella convenzione che ha fatto il Ministro colle ferrovie Meridionali; tuttavia io sono persuaso che il distinto Direttore generale di quella società capirà la necessità di venire anche a questo servizio cumulativo.

Intanto questo servizio cumulativo è già stato stabilito nell'Italia superiore, e vi era presso il Ministero una specie d'Ufficio il quale rassomigliava in miniatura al *Clearing-house* dell'Inghilterra; in Inghilterra però la cosa è stata fatta per la considerazione che ho esposto nel mio discorso, cioè per la necessità di mettere un poco di unità nelle svariate società di strade ferrate che là esistono. Quel Parlamento, vista la confusione immensa che esisteva, aveva imposto il *Clearing-house* onde regolare tutte le diramazioni di quelle reti ferroviarie. A questo proposito permettetemi che io ritorni indietro sulla convenienza delle grandi società. Voi sapete che attualmente in Inghilterra la massima parte delle società che hanno avuto concessioni temporarie di strade ferrate stanno per finire; in conseguenza queste strade ferrate verranno in mano del Governo. Credete voi che il Governo Inglese pensi a dare queste concessioni a piccole società? Egli pensa a prenderselo per se stesso, oppure a formarne grandi gruppi come noi li formiamo attualmente.

Ciò ha fatto anche il Governo Francese, e vi volle tutta l'autorità dell'Imperatore Napoleone per imporre la fusione di varie società di strade ferrate che, colle loro divisioni erano d'inciampo al movimento generale; e così furono imposti i così detti *traités d'exploitation* che non sono altro che il servizio cumulativo.

Mi resta a parlare, se il Senato lo permette . . .

Voci. Parli, parli.

Senatore **Menabrea** . . . delle modificazioni arretrate dalla nuova convenzione alle ferrovie Meridionali.

Io aveva già cominciato a trattare delle modificazioni con questa società quando era al Ministero, ma non mi fu dato di poter condurre a termini i negoziati. Veggio ora con piacere che il Ministro attuale li ha condotti a termine in modo che possono essere accettati. Come io diceva, le ferrovie meridionali si trovano in una condizione singolare.

Esse hanno una garanzia del Governo di 29 mila lire per chilometro di prodotto lordo, ora questa garanzia è

tale che importerebbe alla società di non lavorare, perchè è molto difficile che per lungo tempo essa possa oltrepassare quel prodotto. Dunque meno lavorerà, meno spenderà per l'esercizio, e quindi guadagnerà di più.

Fin dal principio si è sentito la necessità di modificare una tale condizione di cose, si sono fatti tentativi in proposito; l'attuale signor Ministro ha stipulato una nuova convenzione la quale stabilisce per le ferrovie meridionali una garanzia dietro le norme della scala mobile che è stata introdotta primieramente nelle Calabro-Sicule, e che venne poscia applicata alle ferrovie Romane.

Lasciando a parte i quattro primi anni, per i quali vi sono condizioni speciali ed esaminando attentamente questa scala mobile, si scorge che sul principio il movimento ferroviario essendo molto piccolo, i vantaggi della Società saranno minori col nuovo sistema di quello che lo fossero coll'antico, mentre quando il movimento ferroviario avrà oltrepassato un certo limite vi sarà maggiore vantaggio col nuovo sistema, ma siccome ci vorrà molto tempo prima che il movimento raggiunga un tale limite ne risulta che sul principio lo Stato avrà sensibile vantaggio del nuovo sistema.

La Società intanto avrà incentivo a sviluppare il movimento onde potere ritrarne in un prossimo avvenire il maggior utile possibile.

E qui mi torna in acconcio a rispondere all'onorevole Senatore Benintendi, che esordiva col fare un discorso non so se sull'attuale legge in discussione ovvero per criticare ciò che è stato fatto dal Ministero passato ed anche dall'altro ramo del Parlamento. Egli parlava dell'*olla podrida* della legge attuale.

Prego l'onorevole Benintendi di voler bene esaminare la legge.

Essa è stata proposta appunto per uscire dall'*olla podrida* in cui si è tuttora immersi.

Con questa convenzione appunto scomparirà l'*olla podrida* ch'egli lamenta.

Egli dice che le grandi Società sono di peso, di pericolo per lo Stato, mentre per altra parte lamenta che sia una Società italiana la quale sia subentrata alla Società Rotschild. Io non vedo l'accordo in questi ragionamenti.

Se egli teme le grandi Società, avrebbe dovuto applaudire alla Società italiana che si è costituita per la rete dell'Italia meridionale la quale ci salva dalla Società Rotschild; ma egli lamenta al contrario che le ferrovie meridionali non siano state cedute alla casa Rotschild.

Io non so mettere d'accordo questi due argomenti. Senatore Benintendi. Domando la parola.

Senatore Menabrea. Non mi dilungo maggiormente a tale riguardo, dirò soltanto che mi pare vi sia qualche apparenza di contraddizione nel suo discorso.

Quanto al rimanente, non mi tratterò a ragionare sulle sue critiche e sulle sue proposte, perocchè credo

non sia il caso di una polemica, che non ha che fare colla legge attuale.

Ho parlato della nuova convenzione fatta dal Ministro colla Società delle ferrovie meridionali, ed approvo il sistema della garanzia a scala mobile, ed il signor Ministro ha adottato una linea che io aveva proposta e che considero come importante, la linea da Popoli, Aquila e Rieti, linea destinata a mettere in comunicazione diretta il nuovo centro dello Stato, la Toscana colle provincie della Capitanata e delle Puglie.

Questa linea era indispensabile, mentre lo era meno la linea da Popoli per andare a Ceprano ed Avezzano.

Soltanto avrei desiderato che si fosse mantenuta la linea da Popoli a Solmona, perchè Solmona può considerarsi lo sbocco naturale di molte valli.

È però vero che vi ha un articolo che assicura 100m. lire annue per la Società che farà questa linea, ed io spero, che mediante questo sussidio, la linea non sarà abbandonata.

Una volta che si era sospesa l'esecuzione della linea Solmona-Avezzano, vi ha bisogno d'avere la linea da Termini per Benevento e Napoli onde mettere in comunicazione più diretta gli Abruzzi con Napoli.

Ma anche qui è nata nella Camera dei Deputati una grave discussione intorno alla linea di Conza ed alla preferenza data alla linea Foggia, Benevento, Napoli sulla linea Foggia-Conza-Napoli.

Essendo stata citata una mia lettera in proposito nell'altro ramo del Parlamento, mi permetta il Senato di dire qual era il mio avviso. Quando era al Ministero mi pervennero da ogni parte grandi proteste contro l'esecuzione della linea Conza, ed un illustre membro dell'attuale gabinetto che non veggio al banco del Ministero, insisteva moltissimo perchè questa linea non fosse fatta perchè presentava difficoltà grandissime e perchè si preferisse l'altra linea, che da Foggia andava a Benevento e Napoli.

Mentre si facevano gli studi, io feci esaminare la questione dal lato tecnico, e si venne a riconoscere che la linea che attraversava l'Appennino a Conza, presentava difficoltà grandissime ma non insuperabili, per cui la galleria si poteva eseguire se non in due anni, come si era sperato, forse in tre, quattro o cinque.

La linea era dunque eseguibile; si trattava di scegliere tra la linea da Foggia, Benevento e Napoli, e la linea da Foggia, Conza e Napoli.

Ebbene, Signori, malgrado le osservazioni fatte dall'egregio Ministro che non veggio presente, io tenni per la conservazione della linea di Conza, promuovendo però la linea Foggia, Benevento, Napoli. Ne dirò i motivi.

Io non credo che la linea di Conza possa dare un grandissimo prodotto. Ma vi erano due motivi per conservarla:

Il primo, perchè una parte dei lavori era già eseguita, e non vi mancavano più che 50 chilometri per compierla. Inoltre, e questa era la ragione più determinante, io considerai come essenziale e necessario

che vi fosse una comunicazione ferroviaria tra la Basilicata e la Capitanata, cioè tra Potenza e Foggia.

Certamente la linea per Conza non era la comunicazione più diretta, ma era una comunicazione, la quale una volta fatta, non si sarebbe pensato ad altra, mentre un'altra comunicazione verso Potenza, come mi risulta da studii speciali che ordinai in proposito, avrebbe costato molto di più, che non il compimento della linea di Conza.

Ora ritengo che nelle condizioni in cui versa l'Italia, fra pochi anni si farà necessariamente sentire l'indispensabilità di collegare la Capitanata colla Basilicata con una ferrovia, e si voglia o non si voglia, il Governo sarà obbligato di sopportare un grave sacrificio per questa. Oade io pensava che questi sacrifici erano già in parte fatti colla linea di Conza, e per questo motivo aveva giudicato opportuna quella linea. Essa non escludeva certamente la linea di Foggia a Benevento-Napoli che io ravviso indispensabile, ma siccome questa linea attraversa provincie ricche e fa capo a città potenti come Foggia, Napoli, io pensava che essa si potesse eseguire con sussidio del Governo, ma con largo intervento dei Comuni e delle Provincie; si è seguita una via diversa. È vero che rinunciando alla linea di Conza, si è promesso un sussidio alla linea da Candela a Melfi, ma probabilmente il sussidio non si limiterà a questa linea, ma ancora bisognerà estenderlo in avvenire alla linea da Melfi a Potenza. Il Ministero ha ottenuto dalle provincie per la linea di Foggia, Benevento a Napoli un sussidio di 500 mila lire annue. Io cercavo di ottenere un milione e 500 mila circa, perchè avevo per sistema, che quando si tratta di linee arteriali, spetta allo Stato di eseguirle; ma quando si tratta di linee di interesse grave, ma secondarie, allora il Governo deve limitarsi ad un sussidio e spingere le popolazioni a concorrere largamente per l'esecuzione di quelle linee come lo fecero varie provincie dell'Alta Italia. Io sono persuaso che le popolazioni meridionali sono anche disposte a dare un tale buono esempio in circostanze consimili.

E così in questa maniera si sarebbe provveduto a tutte le esigenze, non si sarebbero destati malcontenti, ed avremmo un sistema compiuto di ferrovie.

Io mi limito a fare questa semplice osservazione: sono uscito dal Ministero prima d'aver potuto raggiungere il mio scopo; il Ministro attuale non ha creduto di seguirlo, non gliene faccio un rimprovero, soltanto ho creduto di dire qual fosse il mio parere a riguardo di questa linea di Conza che ha fatto oggetto di sì viva e di sì ampia discussione, e per la quale la mia opinione fu anche citata.

In sostanza però non posso che lodare il Ministero per molte delle nuove disposizioni e specialmente per le facilitazioni recate dalla legge per la costruzione di nuove ferrovie secondarie.

Epperò io do ampiamente il mio voto alla legge

attuale quantunque io abbia espresso qualche dissenso sopra un punto secondario, la linea cioè di Conza.

Le do il mio voto, rammentando quello che ho detto, vale a dire che coll'approvare la legge attuale voi fate uscire le strade ferrate che esistono nel Regno dalla condizione anormale e dalla confusione in cui si trovano attualmente. Voi costituite delle grandi reti, distribuite secondo le indicazioni suggerite dalla Corografia d'Italia e che sono più conformi ai bisogni commerciali e delle popolazioni. In questo modo voi venite a costituire delle società potenti le quali potranno fare degli sforzi grandissimi quando si tratterà di superare grandi difficoltà come quelle che si presentano in Italia sia per traversare gli Appennini sia anche per varcare le Alpi; il che non si potrebbe fare con piccole Società. Di più voi venite a consolidare la società Romana la quale ha bisogno dell'aiuto del Governo, non tanto nell'interesse dello Stato; voi fate scomparire molte difficoltà amministrative che sussistono, fate scomparire incertezze intorno agli oneri dello Stato per le linee della Toscana, voi stabilite un sistema uniforme per le tasse governative. In sostanza venite con questo ad assicurare l'esecuzione di altre linee che sono necessarie pel compimento delle nostre reti ferroviarie, e quando queste saranno compiute, si sarà ampiamente provveduto ai più stringenti bisogni dello Stato; perchè non bisogna dimenticare, che le ferrovie sono una necessità assoluta per noi, non solo necessità per la parte politica, ma anche per la parte economica poichè se noi vogliamo sviluppare il lavoro, bisogna dare i mezzi di esecuzione: e potete ben mettere delle imposte ed aggravare le popolazioni, ma se non fate lavorare, le popolazioni non pagheranno. Lo ripeto, bisogna promuovere il lavoro, ma per svilupparlo, bisogna dare gli stromenti, e le ferrovie sono lo stromento più potente dello sviluppo della ricchezza pubblica.

Dirò poi che questa legge colla vendita delle ferrovie provvede ad un bisogno importantissimo dello Stato, al quale se non si provvedesse, non so come si potrebbe andar avanti. Ma intanto se voi al contrario respingeste questa legge oltre al lasciare lo Stato nella confusione ferroviaria in cui si trova attualmente, sareste poi obbligati fra qualche anno di venire a convenzioni analoghe a queste, ma a condizioni certamente molto inferiori di quelle che ora abbiamo. Se respingeste questa legge, vedreste una società importante andare in rovina, e questa rovina portare quella forse di molte altre società, e mettere in dissesto tutto il nostro credito sia nell'interno che all'estero. Inoltre col rifiutare al governo i mezzi di far fronte ai suoi impegni colla vendita delle ferrovie verreste a portare alle finanze dello Stato un colpo dal quale difficilmente si potrebbero rialzare.

Per tutte queste considerazioni, Signori, io spero, che dopo le lunghe discussioni che hanno avuto luogo nell'altro ramo del Parlamento, e dopo le parole che avete avuto la benignità di ascoltare, voi vorrete dare il voto

favorevole a questa legge, che io considero come uno degli atti più importanti e più difficili che possa essere compiuto da un Parlamento. (*Bravo, bravissimo*)

Presidente. Prima di sciogliere l'adunanza, debbo annunziare al Senato che dovrei dar lettura di una lettera dell'onorevole Senatore di Pollone, questore, il quale chiede che il Senato lo voglia dispensare da questa carica.

Non essendo più il Senato in numero legale, differirò a domani la lettura di questa lettera e l'interpel-

lanza al Senato sull'accettazione di tale proposta. Ad ogni modo avverto i signori Senatori che domani, ove si accetti detta proposta, si dovrebbe procedere alla surrogazione del signor conte Pollone, essendo che la presenza di due questori è più necessaria in questa circostanza in cui, anche nell'assenza del Parlamento, essi avranno gravissimi uffici da disimpegnare atteso il trasloco della capitale.

La seduta è sciolta (ore 5 1/2).