

9800

R. Misc. 18.24

24

DISCORSO

PRONUNZIATO ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

DAL

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

(PERUZZI)

nella tornata del 3 luglio 1864

IN DIFESA DEL PROGETTO DI LEGGE

per la costruzione

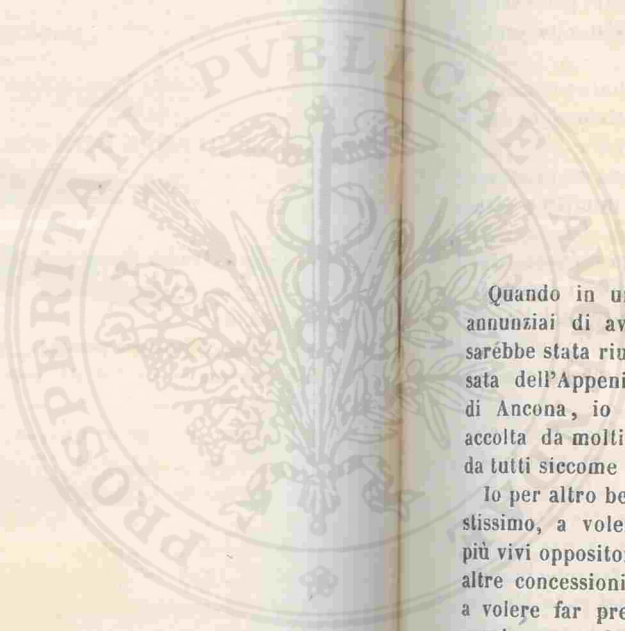
delle strade ferrate da Napoli al mare Adriatico



TORINO

TIPOGRAFIA EREDI BOTTA

PALAZZO CARIGNANO



Signori,

Quando in una delle prime tornate di questa Camera io annunziai di avere la speranza che in diciotto mesi Napoli sarebbe stata riunita a Torino, ad eccezione della traversata dell'Appennino e della collina sovrastante alla città di Ancona, io ricordo come quella dichiarazione fosse accolta da molti con entusiasmo, da altri con diffidenza, da tutti siccome audace.

Io per altro ben sapeva come a voler far presto, anzi prestissimo, a voler fare con una rapidità della quale io sfido i più vivi oppositori di questa legge a trovare un esempio nelle altre concessioni di strade ferrate in Europa; io sapeva che a volere far presto, come ben diceva ieri l'onorevole Levi, conviene spender molto di più che a fare con una ordinaria celerità.

Quindi io ben mi aspettava, come suol dirsi, che all'*ho-*sanna! tenesse dietro il *crucifige!* Ed il *crucifige!* venne appena si conobbero le condizioni che in un tempo ristrettissimo e con una difficoltà somma era a me riuscito conse-

quire, perchè tutte le strade ferrate necessarie a compiere una rete arteriale ferroviaria in Italia fossero condotte a compimento in uno spazio brevissimo di tempo, nello spazio di cinque anni.

La concessione Talabot, come quella che fra tutte è la più importante, ed è, forse, di una forma fra noi più insolita, dette naturalmente argomento a più aspre ed a più generali censure. Nè io me ne allarmai; ho lasciato che le polemiche si facessero, poichè era certo che il buon senso generale avrebbe finito per rendermi giustizia.

Ed, in verità, io non ho a lagnarmi del risultato; e, se alcuna cosa valesse a confortarmi, sarebbe la discussione che ieri e stamane ebbe luogo in questo Parlamento.

Rare volte è accaduto che in una discussione così importante quanto è questa, tre soli oratori fossero iscritti contro il progetto di legge.

Io non seguirò l'onorevole Levi nella lunga censura, che egli fece bellamente del mio progetto. Dico ch'egli fece bellamente, perchè l'onorevole Levi parte da principii; in questi principii ha una fede profonda, li difende animosamente, li applica senza reticenza. A me piace questo genere d'opposizione.

Noi non siamo d'accordo. Io non mi tratterò dunque a ribattere una ad una tutte le obiezioni dell'onorevole Levi, perchè non potrei farlo meglio di quello che l'abbiano fatto diversi degli onorevoli preopinanti, e specialmente gli onorevoli Cini e Conforti, ed altro non farei che occupare inutilmente l'attenzione della Camera. Soltanto, durante questo mio discorso, andrò di quando in quando ribattendo alcuna delle accuse mosse dall'onorevole Levi, quando l'occasione si presenterà.

L'onorevole Brunet ha egli pure attaccato la legge, ed ha ripetuti quegli argomenti che gli valsero per oppugnare la concessione della strada ferrata aretina; li ha, per questa, ripetuti in novella forma.

Ma l'onorevole Brunet, ed era da aspettarselo, perseverò nei principii che allora manifestava, ed, avendovi perseverato, era ben naturale che perseverasse nella sua proposta.

La Camera però avendo, in occasione appunto dell'Aretina, creduto non solamente di non accogliere la proposizione fatta dall'onorevole Brunet, ma avendo perfino respinto altre proposte, alle quali, con una condiscendenza che fu da molti miei amici tacciata di debolezza, io aveva consentito, mi pare che a *fortiori* rigetterebbe quelle che, nello stesso senso, le venissero oggi rinnovate. Imperciocchè, checchè ne dica l'onorevole deputato Susani, il quale facevami l'onore di chiamarmi furbissimo, perchè appunto io aveva scelto il terreno dell'Aretina per invitare la Camera a decidere una questione di sistema, io non credo che il terreno dell'Aretina fosse di tutti il più favorevole, credo invece che meglio e più di qualunque altro favorevole sarebbe stato quello della discussione attuale.

Il prolungamento infatti dell'Aretina è certamente utile, è certamente urgente per quella parte d'Italia che sarà traversata e vivificata da quella linea, ma di gran lunga inferiore è la sua urgenza, o signori, di fronte a quella del progetto di legge che oggi vi è proposto. Ed invero io ben ricordo che allora i rimproveri che venivano mossi contro la mia condiscendenza, partivano principalmente da coloro i quali temevano che quella condiscendenza potesse essere argomento che mi venisse poi rinfacciato quando si addivenisse alla discussione attuale.

Quindi io credo far bene se mi astengo dal ribattere le obiezioni dell'onorevole Brunet, per non fare inutili ripetizioni, giacchè credo che le sue opinioni e le deduzioni che egli ne traeva sieno già anticipatamente state condannate dalla maggioranza di quest'Assemblea.

Quanto all'onorevole Susani, la faccenda procede molto diversamente. In lui, o signori, come ebbi già l'onore di dirlo un'altra volta, io vedo un fenomeno psicologico singo-

larissimo, imperocchè mi trovo sempre d'accordo coll'onorevole Susani nei principii, ma quando si viene all'applicazione ci troviamo sempre discordi.

In verità io ho voluto studiare questo fenomeno, e stamane l'onorevole Susani stesso si è incaricato di rivelarmi la spiegazione che io cercava; egli ci ha fatto la genesi dei principii, secondo lui. I principii, a parer suo, si desumono dall'osservazione dei fatti; egli vi diceva poco fa: noi vediamo, per esempio, cento casi; di questi cento casi ne vediamo novanta che sono conformi tra loro, dieci solo differiscono; quindi noi diciamo che quei novanta casi costituiscono il principio.

Io in verità aveva proceduto sempre diversamente nel farmi l'idea dei principii, aveva proceduto colla sintesi e non coll'analisi; forse essendo egli espertissimo nelle scienze fisiche, le quali appunto sopra il metodo sperimentale si appoggiano, porta nella scienza morale questo stesso sistema.

L'onorevole Susani vi dice che il sistema delle concessioni all'industria privata è, secondo lui, il più favorevole; e anche l'anno passato, in occasione della discussione della ferrovia ligure, disse la stessa cosa; ma oggi vi viene a dire che nelle condizioni attuali, nelle condizioni nostre speciali sarebbe molto preferibile la costruzione per conto dello Stato; e perchè questo? Perchè le condizioni attuali sono tali da persuaderlo ad applicare questo ultimo sistema.

Io a dir vero non so vedere quanto differiscano le condizioni attuali da quelle nelle quali ci trovavamo nell'ottobre del decorso anno quando si discuteva la concessione della ferrovia ligure. Quindi non so spiegarmi come mai l'onorevole Susani abbia ieri ed oggi avversato il sistema delle concessioni e patrocinato quello degli appalti, quando nello scorso anno avversava il progetto dell'onorevole mio predecessore, il ministro Jacini, perchè, secondo lui, il sistema della concessione meglio risparmiava il credito dello Stato coll'impe- dirgli di emettere tanta rendita, e meglio contribuiva a che lo Stato potesse aspettare dei momenti più prosperi; perchè il

sistema dell'appalto, a parer suo, peggio conduceva a che il prezzo preventivamente calcolato non fosse ecceduto; perchè il più grande inconveniente di quel sistema stava nell'affidare la costruzione a chi non ha interesse nell'esercizio; perchè infine la sorveglianza, in caso di accolto, doveva essere presso a poco la stessa che quella occorrente al Governo se egli avesse costruito da sè.

In verità che il signor Susani non avrebbe lo scorso anno potuto parlar meglio per sostenere quel sistema che oggi crede di dover avversare.

Io non so invero quale sia la differenza dall'ottobre 1860 in qua. In oggi la Camera ha già votato un prestito di 500 milioni; allora ne votò uno, se non erro, di 150.

L'avvenire? Ma l'avvenire, o signori, è molto migliore di quello che allora non fosse: oggi sediamo nazione al banchetto delle grandi potenze d'Europa; allora eravamo tapini; e nonchè riconoscerci, l'Europa appena ci tollerava: noi soli avevamo fede nel nostro avvenire; ora tutta l'Europa civile ha fede nell'avvenire d'Italia. (*Bene!*)

Le condizioni, o signori, sono grandemente migliorate nel rapporto della fiducia, e se diverse sono, lo sono nel senso che oggi dobbiamo, anche più d'allora, risparmiare il credito diretto dello Stato e ricorrere al credito indiretto che risulta dalle concessioni all'industria privata.

Quanto alla convenienza di sostituire la garanzia che nasce dall'interesse dei concessionari, quando eserciscono la linea, alla sorveglianza diretta del Governo, la quale, come ben diceva l'onorevole Susani, per il Governo equivale alle necessità che sorgono dalla costruzione per conto proprio, a mille doppi sono cresciute le ragioni per le quali non è conveniente il sistema che allora avversava ed oggi sostiene l'onorevole Susani.

Imperocchè oggi dovendo io mandare un commissario per sorvegliare i lavori da Napoli, per esempio, ad Eboli, mi troverei nell'imbarazzo: i nostri ingegneri di primo ordine,

che ben conosco e sui quali posso fare intero assegnamento, sono sopraccarichi di lavoro per le tante opere dallo Stato intraprese. Nelle nuove provincie, in ispecie nelle napoletane, io so bene esservi uomini abilissimi, ma essi non sono praticamente esperti nella costruzione delle strade ferrate, le quali, se in sè nulla hanno di singolarmente difficile, esigono peraltro un personale tecnico che siasi in questo genere di costruzioni per qualche tempo esercitato.

Di questa necessità ebbi novella prova nell'esaminare alcuni studi presentati da ingegneri napoletani, imperocchè in essi studi, che ho veduto egregiamente disegnati; nei quali tutti i rilevati sono fatti perfettamente dal punto di vista scientifico e tecnico, ho trovato mancanza di quel senso pratico che si possiede solamente quando si sono veduti molti di questi lavori.

La scelta della linea è fatta secondo principii giusti, ma non è mai fatta secondo quel pratico colpo d'occhio che l'esperienza sola può dare, e che gl'ingegneri napoletani acquisteranno, se vedranno costruire strade ferrate e costruirle bene, e non male, come sono state costruite fin ora nell'ex-regno di Napoli; e se appunto ammaestrati dagli stranieri e dai nazionali, essi faranno quel tirocinio che gl'ingegneri francesi hanno fatto sotto gl'ingegneri inglesi, che primi portarono la costruzione delle strade ferrate in Francia, e che i nostri ingegneri hanno fatto in concorso con ingegneri esteri, che con savio accorgimento il Governo subalpino chiamò dal Belgio e dall'Inghilterra.

Io inoltre debbo dividermi dall'onorevole Susani in quanto si riferisce ai principii economici; imperocchè l'onorevole Susani ha detto essere egli grande fautore della libertà economica, ma, quando si viene alla pratica, egli crede che questo principio debba essere limitato, debba essere vincolato.

Mi pare in verità, a me almeno che ho grande fede nei principii e in ispecie nei principii di libertà, mi pare l'onorevole Susani come quei devoti del medio evo, i quali,

avendo una fede religiosa ardente, andavano a confessarsi dei peccati che intendevano di commettere (*Si ride*); in egual guisa l'onorevole Susani viene a dirvi, o signori, che professa la libertà, ma intende di applicarla con prudenza, di applicarla con delle limitazioni.

«Quindi io voglio, ei dice, che i concessionari provvedano all'estero il materiale di cui hanno bisogno, ma prima mi riservo di esaminare quale è il prezzo pel quale l'hanno provveduto; voglio, in certo modo, interrogare tutti i mercanti d'Italia (giacchè sono certo che i principii di libertà non gli permetteranno di tariffare i prodotti dell'industria italiana, col quale sistema si potrebbe a colpo d'occhio vedere il prezzo dei materiali in tutta Italia), e quindi quando avrò fatto tutto quest'esame, allora, se mi risulterà che costino meno di quello che costerebbero in Italia, allora io permetterò che questi signori li portino.»

In verità, o signori, quand'anche la fede che ho nei principii di libertà non mi vietasse d'accettare siffatta proposta, me lo vieterebbe l'interesse della cosa, l'interesse del fare e del far presto; imperocchè, non solo non si farebbe presto, ma non si troverebbe nemmeno chi a queste condizioni volesse fare. Per parte mia, lo ripeto, ho fede nei principii tutti di libertà, e di libertà economica in particolare. Credo che, quando si ha fede nella libertà, non bisogna vincolarne l'esercizio, perchè la libertà è apportatrice di tanti benefici da compensare alcuni piccoli mali, che forse potrebbero nascere, ed è tale da largamente rimediare a quelli che per avventura sorgessero dall'esercizio e dall'abuso della libertà stessa. Per quello che si attiene in specie al nostro argomento, non posso nascondere come in Italia l'industria che l'onorevole Susani intenderebbe favorire non sia nè punto, nè poco sviluppata, a segno tale da provvedere neppure in lieve parte ai bisogni, ai quali si vorrebbe ch'essa facesse fronte. L'ho veduto dirigendo una ferrovia in Italia, lo vedo oggi come ministro dei lavori pubblici.

Quando si trattò dei materiali delle strade ferrate ho sempre cercato, e nell'una e nell'altra qualità, di favorire l'industria nazionale; ma, signori, quest'industria non esiste od esiste in esigue proporzioni. Pochissime locomotive possiamo costruire nel corso di un anno.

Per vagoni e carrozze abbiamo delle buone officine, ove si costruisce bene, ma lentamente; quindi, quando si tratta di fare grandi provviste in breve tempo, è insufficiente l'industria nazionale a provvedere a queste necessità. Ricorrendo all'industria nazionale non avremmo materiali sufficienti.

Dirò di più che, se ciò facessimo, intisicherebbe quest'industria e metteremmo improvvidamente degli ostacoli, a che dall'estero venissero questi materiali. Imperocchè, o signori, come sarà che potranno venire questi materiali, come sarà che potrà l'industria nazionale svilupparsi? Essa si svilupperà quando avrà i grandi elementi che le sono necessari; quando avrà capitali, mano d'opera abile e materiali a buon mercato. Ebbene, ora io dico che l'industria nazionale avrà i capitali quando per mezzo delle strade ferrate si saranno moltiplicate le transazioni, facilitate le comunicazioni, aumentata la ricchezza nazionale, la quale, divenuta esuberante ai bisogni, farà sì che i cittadini accumulino dei risparmi, e che, svolgendo il credito, questi capitali accumulati andranno più specialmente circolando per tutte le vene della nazione per infonderle una vita prospera e felice.

L'industria italiana disporrà di braccia intelligenti, quando gli stranieri saranno venuti a completare l'educazione degli industriali italiani; quando noi avremo avuto degli stranieri i quali, venendo qui a costruire strade ferrate, formeranno degli abili discepoli; essi stessi troveranno la loro convenienza ad istituire qui grandi officine, e queste officine si nazionalizzeranno; sì! quando il nostro paese si troverà in condizioni favorevoli per sviluppare quelle date industrie. E, se esse non potranno svilupparsi nelle nostre contrade e

prosperare, signori, noi ne prenderemo delle altre, venderemo i nostri prodotti che meno ci costeranno, li venderemo cari, e con quelli noi compreremo macchine e vagoni. (*Bravo!*)

Ora, io dico che quella che io formulo adesso non è una di quelle astrazioni che spesso si rimproverano agli uomini i quali, perchè hanno fede nei principii, si facciano di essere teorici e di abbandonare la pratica.

Quello che io affermo è accaduto in Francia. Io mi rammento benissimo che, quando era in Francia a fare i miei studi, e che per ragione di essi andava a visitare i lavori di costruzione delle strade ferrate, ho veduto in questi laboratorii ed il signor Loch ed il signor Stephenson ed i principali costruttori ed ingegneri inglesi; vedevo i principali fra gli operai, fra i caporali essere Inglesi; vedevo sistemi inglesi, macchine inglesi spesso anche peggiori delle macchine francesi; e i Francesi, i quali sono certo, di tutte le nazioni, quelli che più altamente sentono la loro dignità nazionale, e la spingono talvolta all'eccesso, tanto da farli disprezzare, anche a torto, le altre nazioni, i Francesi hanno tollerato tutto questo; e che ne avvenne? Ora essi non solo costruiscono da sé le loro strade ferrate, ma emigrano e vanno a portare quest'industria altrove, ed a far concorrenza in estere contrade ai loro maestri. (*Bravo!*)

Questo, signori, questo faremo noi; io ne ho la ferma convinzione. Noi lo faremo; imperocchè, già dal momento in cui si è cominciato a costruire strade ferrate in Italia, io ho veduto impiantarsi qui molte officine che prima non vi erano. Io stesso, Italiano, sono succeduto, nella direzione di una strada ferrata, ad un Inglese. Io ci ho trovati macchinisti tutti inglesi, e ve li ho lasciati tutti italiani. I capi di officina che, pochi anni fa, erano quasi dovunque inglesi, vengono adesso in molti luoghi suppliti da italiani abilissimi.

Ora, se questo è accaduto sopra una piccola scala, quando dei piccoli tronchi di strade ferrate potevano aumentare

bensi la vita della nazione, ma aumentarla in piccola proporzione, che cosa accadrà, o signori, quando migliaia e migliaia di chilometri di tali strade percorreranno la nostra Penisola, e porteranno la vita, l'industria e la ricchezza in tutte le parti del nostro paese? Io credo, o signori, che lo sviluppo della pubblica ricchezza sarà meraviglioso; credo che l'incentivo degli industriali stranieri a venire ad impiantare fra noi non questa o quella industria qualunque, ma quelle industrie che possono allignare, e debbono prosperare nel nostro paese, sarà immenso; e che quello che è accaduto finora in una proporzione di dieci, accadrà in quella di mille, quando quest'incentivo farà sì che in tutta Italia, la quale ha tanta varietà di condizioni locali, si potrà stabilire quello che finora non si poteva nei piccoli confini del Piemonte o della Toscana. (*Bene! Bravo!*)

Ora, o signori, io credo che per ciò fare non bisogna avere queste meschine diffidenze, e considerare gli stranieri che vengono qui a portarci i frutti del loro lavoro, i frutti di una prosperità nazionale che hanno dovuto a Governi migliori di quelli che abbiamo avuto noi, non bisogna guardarli con diffidenza o considerarli come nemici, non bisogna considerarli come arpie che vengono a dissanguarci; dobbiamo considerarli come benefico cibo che viene a nutrire il nostro paese, che viene ad aumentare la nostra ricchezza, ad aumentare le nostre forze, la nostra prosperità, la nostra educazione. (*Benissimo!*)

Quando eravamo piccoli e meschini, quando non potevamo nulla fare da noi, allora, o signori, anch'io qualche volta, lo confesso, mi sono abbandonato al vezzo di fare della poesia nazionale, di dire: noi Italiani bastiamo a noi stessi, e di riposarmi sugli allori dei nostri padri, di Dante, di Galileo, di Leonardo da Vinci; ma oggi, o signori, noi non dobbiamo nè abbandonare nè dimenticare le tradizioni di questi grandi; dobbiamo andar superbi di esserne discendenti; ma dobbiamo dire una cosa sola, che, se questi seppero nei loro

tempi far tanto, malgrado le molte difficoltà pel bene della loro patria, noi dobbiamo oggi imitarli, con far tutto quello che possiamo, ed accettare, da qualunque parte ci vengano, gli aiuti delle nazioni sorelle.

L'Italia è venuta a fare una rivoluzione in Europa, ma non una rivoluzione che distrugge, bensì una rivoluzione che edifica. L'Italia ebbe il merito delle teorie che per noi sono antiche, essendo sorte in Italia quando il servaggio ci impediva di applicarle; oggi che gli ostacoli sono caduti ed è giunto il momento di applicarle, dobbiamo noi ripudiarle?

Quali sono queste teorie?

Sono forse teorie di esclusivismo, sono forse teorie di limitazione alla potenza dell'umano sapere?

Niente affatto; queste teorie c'insegnano a distruggere le difficoltà che vi fossero alla libera circolazione dell'intelligenza, del capitale e del lavoro. (*Bravo!*) Noi non dobbiamo oggi rinnegare quelle teorie; noi abbiamo avuto chi le ha rinnegate, e noi abbiamo avuto chi ha largamente applicato altri principii che oggi taluno dei nostri onorevoli contraddittori, certo senza intenzioni maligne, vorrebbe che noi applicassimo; questo qualcheduno, che sarebbe, secondo quei principii, l'italianissimo degli Italiani, sarebbe re Ferdinando II di Napoli.

Egli, o signori, ha circondato il suo paese di una muraglia come la China; egli ha messo nelle concessioni delle sue strade ferrate delle esclusioni di stranieri; egli ha avuto una costante diffidenza verso tutti quelli che sono venuti a portare i loro lavori ed i loro capitali nell'ex-regno di Napoli; egli ha istituito uno stabilimento a Pietrarsa, dove ha preteso di fare tutto quello che è possibile di fare in materia di industrie; egli, o signori, in certo modo ha preteso di seguire l'esempio della China, circondando il suo paese di una muraglia morale, che era peggiore della muraglia che divideva il celeste impero dal resto del mondo. Ebbene, o signori, voi ne avete veduto il risultato. Noi dobbiamo distruggere quello

che ha fatto Ferdinando II; noi dobbiamo riparare ai mali che egli ha prodotto (*Bene!*) e ciò dobbiamo fare applicando il principio vivificatore della libertà, senza reticenze, senza meschini timori che ci si venga a togliere quello che disgraziatamente noi non abbiamo, diciamolo pure schiettamente; poichè, se non l'abbiamo, non è colpa nostra, troppo avendo fatto la nazione italiana mentre era così mal governata, e furono soltanto i Governi che ci tennero sotto il loro giogo, che ci hanno impedito d'averlo. (*Vivi segni d'approvazione*)

Venendo all'applicazione di questo principio, io mi permetterò di far osservare all'onorevole deputato Susani come egli che temè la riunione dei capitalisti e dei costruttori si trovi precisamente confutato dall'onorevole Levi, altro dei miei contraddittori; imperocchè l'onorevole Levi vi diceva che, se questi signori non guadagneranno come capitalisti, guadagneranno come costruttori. E ben diceva l'onorevole Levi: questo che a lui dispiace, perchè naturalmente siamo in un campo diverso di principii, piace a me perchè è il fondamento del sistema che ho l'onore di proporre alla Camera. Che dispiaccia all'onorevole Susani che è d'accordo con me nei principii, questa è una cosa che non saprei intendere senza la spiegazione che ho avuto l'onore di dare poco fa. E perchè piace a me? Per una ragione semplicissima, perchè basta esaminare la convenzione Talabot per avere subito un'impressione singolare, ed è quella di dire: ma se il signor Talabot venisse ad offerirci di entrare in quest'affare, egli chiederebbe cento lire e ci darebbe la garanzia di lire sei di rendita; noi abbiamo gran fede nell'avvenire di questa strada, ma, a dir la verità, quando con 70 o 71 lire io posso comprare cinque lire di rendita, non vado a spenderne cento per averne sei. Quindi subito si dice: qui sotto c'è una trappola, ed il signor Talabot viene qui per mangiarci quelle male spese che potrebbe fare, ed ha già l'animo deliberato di ritirarsi prima che spiri l'anno.

Ed io l'intendo perfettamente questo; è un ragionamento

che trovo naturale. Ma quand'è che questo si spiega? Si spiega appunto quando si esamina la riunione dei capitalisti e dei costruttori; imperocchè, come diceva benissimo l'onorevole Levi, se perderanno come capitalisti guadagneranno come costruttori. Ed io aggiungo che, se non guadagnano come costruttori, guadagnano come capitalisti. E perchè questo fenomeno? Per questa ragione semplicissima: perchè nei momenti di crisi accade che naturalmente l'interesse del danaro è alto, l'industria si rallenta, le officine diminuiscono il loro lavoro. Quelli che hanno dei grandi capitali impiegati nelle officine o nelle intraprese di grandi costruzioni, che hanno un gran personale ed un gran materiale a loro disposizione, cose tutte che rendono niente, che anzi restano a carico se non lavorano, evidentemente si trovano in quei momenti in grandi imbarazzi. Allora costoro devono cercare di lavorare, e di lavorare per il minimo guadagno, qualche volta anche a perdita, pur di non chiudere le fabbriche.

Questo è quello che vi spiega come in Francia, dopo la crisi del 1848, si poterono ultimare tante strade ferrate che da molto tempo non erano ultimate. Egli è appunto perchè a finirle mancava il materiale fisso e mobile; ed allora i costruttori si contentarono di prendere delle azioni al di sotto del corso, perchè era di loro convenienza far lavorare le fabbriche in un momento nel quale l'esito mancava. In tal modo essi poterono aspettare che il credito fosse in miglior condizione, ed allora vendettero le azioni che avevano comprate a basso prezzo, e le vendettero facendovi dei vistosi guadagni.

Signori, se ciò che accadde in Francia in momenti così critici, come quelli che tennero dietro alla rivoluzione del 1848, potesse accadere anche fra noi, io non ne sarei punto spiacente; e mi pare che la combinazione, sulla quale è fondato il contratto attuale, sia precisamente di questo genere.

Senza queste considerazioni è evidente che non sarebbe spiegabile.

Ora, se si viene ad imbarazzare il guadagno di questi costruttori, ma è meglio dire schiettamente: noi non vogliamo fare la ferrovia. Perché l'affare è basato su questo; non vi faccio misteri. D'altronde, tutti quelli fra voi che sono pratici di queste faccende, sono certo che avevano subito veduta la cosa senza bisogno di queste mie osservazioni, le quali probabilmente sono superflue, ma che pure non ho voluto tacere di fronte alle opposizioni dell'onorevole Susani.

Questa parmi ancora che sia la principale di tutte le garanzie, perchè della facoltà che è data ai concessionari dall'art. 15, questi non debbono, a meno di circostanze eccezionali, valersi; imperocchè è evidente che uomini come sono Talabot, Salamanca, ecc., pei quali io nutro, al pari di tutti quelli che hanno parlato pro e contro questo progetto, moltissima considerazione, è evidente che io non vado fino al punto di crederli dei Bernardini da Feltre, che vadano a girare il mondo per impiantare delle istituzioni utili, che vengano qui in Italia a farci delle strade ferrate per spirito di carità; io credo che vengano a costruircele perchè sperano di guadagnare del danaro. In questo siamo tutti d'accordo.

Ora, a dir vero, che questi signori vogliano mettersi in un affare come quello di cui si tratta, vogliano impegnarsi a costituire una società, cominciare a spendere molti danari in questa costruzione, giacchè quelli che hanno già speso mi sono garanti di quelli che vanno immediatamente a spendere, che vogliano mettersi in un affare simile, e senza un motivo plausibile, ragionevole, impellente e straordinario si debbano poi ritirare, unicamente per fare quella meschina speculazione di rubacchiarsi un milione o due, in verità, o signori, io non lo posso credere. Se si trattasse unicamente di fiducia nelle persone, quantunque in materia di credito quella sia moltissimo, pur nonostante io non mi ci arresterei; ma qui si tratta di fiducia nell'interesse di quest'operazione, imperocchè l'Italia e le strade ferrate ita-

liane, quando siano spinte molto innanzi, saranno un mercato da non disprezzare, e credo che questi signori saranno ben lieti di assicurare ai prodotti delle loro fabbriche, della loro industria, un esito quale sarà quello offerto dalle strade ferrate italiane, l'esito che procaccia un gran mercato quale sarà fra qualche anno l'Italia.

Quindi io credo che questa garanzia sia sufficiente, e la credo molto migliore che quelle garanzie che consistono in depositi di somme, imperocchè garanzie di tal fatta io pure le ho volute, quando rispetto a certe persone, le quali non avevano avuta occasione di mostrare la loro capacità e la loro solidità, non mi pareva vi fossero bastanti argomenti da dovermi fidare ciecamente in loro e nel loro credito personale.

Ma in questo caso io credo di potermi fidare e nel credito personale e nell'interesse che hanno a non fare, come suol dirsi, un fiasco, perchè certamente vi scapiterebbero moltissimo la loro riputazione e il loro credito. E quando soprattutto ho veduto che a fare li spinge il loro interesse, e dal non fare li trattiene il non interesse, allora ho creduto che dovesse far parte del sistema generale quello d'immobilizzare la minor quantità possibile di capitale, e di ricercare piuttosto la costituzione di una garanzia utile nell'esecuzione degli studi e dei lavori.

Questa scarsezza di garanzia forma dunque parte di tutto il sistema, ed a me pare giustificata da questi argomenti che ora aveva l'onore di esporre alla Camera. Ma dirò di più: non è poi una cosa tanto nuova quella di un tempo dato ai concessionari a costituire una società.

Moltissime sono le concessioni che potrei citarvi ad esempio. Solamente si dice in generale: noi vi diamo tempo a costituire una società; ma, se non la costituite dentro questo tempo, voi perderete una somma che avete intanto depositata; peraltro in cotesto sistema i concessionari non sono obbligati ad eseguire lavori, si occupano di studi, di co-



stituire la società e di raccogliere i capitali; se non arrivano a questo, perdono le loro ragioni ed il loro deposito. In tempi ordinari sta benissimo questo sistema, va perfettamente; ma qui, signori, non bisognava perdere neppure un giorno, e questo è quello che sentì egregiamente l'illustre conte di Cavour, al quale poco fa l'onorevole Susani faceva allusione. Questo contratto, o signori, che oggi io ho l'onore di difendere, non ho avuta la sorte d'immaginarlo io, ne sarei lieto, ma il merito è tutto del conte Cavour, imperocchè fu il conte di Cavour il quale, colla convenzione del 3 febbraio del corrente anno, pattì che i signori Talabot e compagnia s'impegnassero a spendere 10 milioni di lire nel corso d'un anno nelle strade ferrate napoletane, e per parte del Governo prese impegno di modificare le condizioni del contratto del 24 agosto 1860, conformemente alle concessioni ed ai capitoli delle strade lombarde.

Il conte di Cavour, con quell'acume che lo caratterizzava, vide perfettamente in germe quanto fosse necessario, quanto fosse urgente di attivare immediatamente i lavori e di far spendere delle somme; naturalmente egli non mise che un germe, mise 10 milioni; ma l'idea era, secondo me, savissima, era degna di quel grande uomo che noi piangiamo.

Venuto al Ministero per i lavori pubblici, io dovetti sviluppare questo germe che il conte di Cavour aveva messo nella convenzione del 3 febbraio, e procedendo innanzi sul terreno pratico sul quale si era posto il conte di Cavour, io vidi che sarebbe stata inefficace la stipulazione di 10 milioni, e che bisognava, non già spendere 10 milioni, ma spenderne almeno 100. Quindi io pregai l'onorevole Ranco di portarsi a Napoli, e di riferirmi in qual tempo, il più breve possibile, fosse dato di andare a Napoli col mezzo di strade ferrate e colla minor possibile interruzione; e quell'abile ingegnere, tanto esperto nella costruzione di ferrovie, mi scriveva creder egli di potere in 18 mesi congiungere Torino a Napoli, a patto di prendere la traversata da Foggia ad Eboli, con le interru-



zioni necessarie per il varco degli Apennini. Quantunque questa linea fosse più lunga, ed esigesse in conseguenza una maggiore erogazione di capitale e un maggior tempo per percorrerla, non esitai a sceglierla, siccome quella che, essendo già studiata, permetteva di metter mano quasi subito all'opera, laddove sapeva quanto tempo si perde negli studi e nell'esame degli studi stessi, quando si tratta di varchi apenninici non ancora determinati. Ne avevo fatta l'esperienza in altre parti d'Italia, e l'esperienza, ne sono certo, avrebbe dato lo stesso risultato nella strada per Napoli. Inoltre io considerava che il traversare per Foggia, piuttosto che per un altro varco più prossimo all'Italia centrale e superiore, avrebbe avuto un altro vantaggio, quello di portarci immediatamente più basso verso le provincie dell'Italia meridionale, e quindi di far partecipe del beneficio della strada ferrata un maggior numero di provincie.

Ma, signori, se il conte di Cavour era riuscito ad obbligare i concessionari a spendere dieci milioni entro un anno, lasciando loro, durante questo periodo, la facoltà che è stabilita all'articolo 15 della presente convenzione, era chiaro che a me doveva riuscire molto più difficile di far spendere una somma, che io calcolo di 100 a 110 milioni. Questi signori mi dicevano: fateci fare le strade nelle condizioni in cui si sogliono fare; fateci fare quel numero di chilometri all'anno, che eseguono in generale i costruttori di strade ferrate, e noi prenderemo quest'impegno; ma che voi vogliate che tutta la rete sia finita in cinque anni, anziché in dieci, e che vogliate che in diciotto mesi noi vi facciamo quasi cinquecento chilometri di strade ferrate, alcune delle quali in condizioni difficilissime, in località mancanti di mezzi ordinari di comunicazione, mancanti d'operai abituati ai grandi lavori, mancanti insomma di ogni maniera d'aiuti; a questi patti, dicevano essi, non possiamo accettare le vostre proposizioni. Allora fu che noi prendemmo quel sistema che era stato adottato con tanta utilità in molti

altri paesi, e segnatamente in Francia, solamente riducendo la sovvenzione in anticipazione, lo che mi parve che fosse un beneficio.

Dirò poi che essi avrebbero ben volentieri costruito anche la strada da Ancona al Tronto; ma, nell'intendimento sempre di diminuire gli ostacoli al far presto, ho creduto di applicare in parte il principio della divisione del lavoro e di costruire quell'ultimo tronco per conto dello Stato, dandolo poi come parte di anticipazione alla società, perchè, movendo esso da Ancona, dove teniamo un commissario ed un personale piuttosto numeroso già richiesto per altre strade, quelle di Roma ad Ancona e di Bologna ad Ancona, mi parve che non riuscisse difficile di sorvegliare l'esecuzione anche del tronco da Ancona al Tronto, il quale, del resto, non presenta in generale gravi difficoltà, ad eccezione di un tunnel.

Questa è la genesi della convenzione presente; queste, che colla massima semplicità vi esposi, sono le ragioni per le quali il Governo ha creduto di doverla sottoscrivere; questi i motivi per i quali il Governo, senza portarsi verso di voi garante che l'eventualità prevista dall'articolo 15 non sia per verificarsi, tuttavia ha molto fondamento di credere che veramente non si verificherà, salvo circostanze eccezionali e straordinarie. È poi da osservarsi che tutti gli oratori hanno ragionato come se il beneplacito dei concessionari bastasse per sciogliere a loro profitto la concessione; ma questo non è. Infatti l'articolo 15 dice:

« È accordato ai concessionari il termine di un anno per costituire nelle forme prescritte dalle leggi una società anonima che assuma gli obblighi e i diritti della presente concessione..... Nel caso in cui, durante il suddetto termine, le circostanze politiche o finanziarie fossero tali da rendere impossibile la costituzione di una società anonima, potranno i concessionari rinunciare alla presente concessione. »

Essendo tutte le contestazioni fra i concessionari ed il Governo sottoposte al giudizio di arbitri, è evidente che, qua-

lora i concessionari stessi intendessero di usare intempestivamente di questa facoltà, sarà il caso di un giudizio arbitrale.

Del resto, o signori, saremo noi, a quell'epoca, qualora anche questa eventualità accada, nella condizione stessa in cui ci troviamo ora?

Certo che no; imperocchè noi avremo intanto gli studi fatti, i lavori iniziati e spinti abbastanza innanzi, giacchè, colle anticipazioni che dobbiamo dare ai concessionari a mano a mano che hanno fatto una determinata quantità di lavoro, noi li obblighiamo a spingere innanzi l'opera.

Di più la Commissione ha providamente proposto di aggiungere una garanzia, secondo me, efficacissima.

Quindi, signori, noi ci troveremo sempre in molto miglior condizione di quella in cui ci troviamo ora.

Ma se le circostanze critiche le quali potrebbero sopravvenire, e per tal modo da rendere impossibile la costituzione di una società, siete voi certi, o signori, che, se sopravvenissero queste condizioni tanto eccezionali, quell'intraprenditore a cui fosse stato dato l'appalto, quel fornitore con cui aveste fatto il contratto di fornitura, il tesoro stesso, il quale forse potrebbe in quell'occasione fare un uso molto più direttamente profittevole alla nazione e molto più urgente de' suoi denari, fornirebbero tutto quanto il necessario per la prosecuzione dell'impresa?

Io, a dir vero, mi permetto, anche a questo proposito, di dubitare.

PRESIDENTE. Se il signor ministro vuol riposare, la seduta sarà sospesa per cinque minuti.

(La seduta è sospesa.)

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. La Francia, signori, che è stata citata da alcuni dei miei onorevoli contraddittori, ci offre, oltre l'esempio ch'io adduceva testè, un altro esempio, e mentre quello io proponeva siccome esempio da ammettere, l'altro che sto per addurre mi pare

esempio che noi dobbiamo studiarci di non imitare. In Francia le prime strade ferrate furono fatte nel 1825; nel 1835 fu presentata una prima legge di strade ferrate, nel 1837 un'altra, ed una simile nel 1838. Si discusse lungamente sopra i sistemi da adottare; chi ne sosteneva uno, chi ne sosteneva un altro, e chi un terzo promiscuo, come facciamo noi tutte le volte che si presenta un progetto di ferrovia; imperocchè ricordo d'aver udito le stesse discussioni quando l'anno scorso si deliberava sul progetto delle strade lombarde; le stesse discussioni si ripeterono a proposito delle ferrovie liguri, si rinnovarono poco fa in occasione delle aretine, e sono risorte in questa che stiamo esaminando. In verità i discorsi non sono stati diversi; gli argomenti, com'è ben naturale, sono stati press'a poco uguali.

Per buona sorte il nostro Parlamento composto d'Italiani, i quali hanno un pregio, secondo me singolarissimo, d'aver molto più senso pratico di quello che abbiano altre nazioni, il nostro Parlamento, dopo aver lasciato libero campo a tali discussioni, le quali è bene sempre che sieno fatte, si è pronunciato per il sistema che gli era proposto. Invece il Parlamento francese rigettò i disegni di legge statigli presentati, e adottò sistemi misti, come quelli che da taluno dei nostri contraddittori ci vengono proposti, ad effetto di cominciare le strade per conto dello Stato, per poi concederle a tempo opportuno a società private. A dir vero il risultato non è stato punto incoraggiante. Dirò anzi che è opinione di molti, ed anche opinione mia, lo confesso, che questo modo nel quale il Parlamento francese ha trattato le questioni che conducevano direttamente o indirettamente all'applicazione dei principi della scienza economica, sia allo sviluppo delle industrie, sia alla riforma di quei regolamenti e di quelle leggi economiche che potevano esercitare un benefico influsso sopra lo svolgimento della ricchezza nazionale, sia stato uno dei grandi argomenti dei quali si sono valse coloro, che per vari

anni seppero gittare in discredito quasi generalmente in Francia il sistema parlamentare.

Io che per parte mia feci di questo sistema l'aspirazione di tutta la mia vita, siccome lo fu di tutti i nostri colleghi; io che, oltre allo sviluppo della ricchezza nazionale, tengo principalmente allo sviluppamento e consolidamento del sistema parlamentare; io, per la parte mia, vedo sempre con immensa gioia che il Parlamento, il quale, dopo di avere pacatamente, e con una tolleranza che l'onora, lasciato svolgere quegli argomenti che dai deputati contrari alle opinioni della maggioranza sono esposti, finisce per prendere il suo partito pratico, adottando una deliberazione, la quale può essere immediatamente seguita da un risultato benefico per la nazione. Io non dubito che voi farete lo stesso di questa legge che ebbi l'onore di sottoporvi; io non ho la pretesione di avervi presentato una legge perfetta; probabilmente altri espedienti vi sarebbero stati per raggiungere forse in miglior modo lo scopo, ma non mi fu dato di rinvenirli; in questo che io ho scelto ebbi la fortuna di aver consentito l'illustre capo del Gabinetto, il quale, come vi diceva, aprì la via in cui io mi sono spinto più innanzi con fiducia, e nella quale ho invitato il Parlamento a seguirmi. Questo progetto è stato ora liberamente ed ampiamente discusso dai miei onorevoli contraddittori, i quali hanno cercato, come era da attendersi, di presentarlo sotto il peggiore aspetto possibile, ed è naturalissimo che chi lo avversa si studi di scoprirne tutte le parti deboli, di scoprirle sino al vivo, ed anche più in là.

Si è detto, per esempio, che lo Stato anticipa 30 milioni, e con quella da Ancona al Tronto 40 milioni, e che la società non dà altro che 50 miserabili milioni.

A dir vero, capisco che si è presa una gran confidenza coi milioni, ma se 50 milioni, provveduti in meno di 18 mesi, si possono chiamare una miseria, io ne faccio i miei compli-

menti all'onorevole mio contraddittore. (*ilarità*) Io, per mia parte, vorrei essere miserabile con cinquanta milioni.

Questi 40 milioni che noi anticipiamo non vogliono essere paragonati ai 60 o 70 milioni, che debbono in poco più di un anno spendere i concessionari (ed il paragone sarebbe già abbastanza importante), ma bisogna paragonarli a tutto l'insieme della spesa che dovrà essere fatta, la quale spesa, per una rete che avrà circa 1200 chilometri, sarà, secondo i calcoli fatti anche dagli onorevoli miei avversari, di circa 500 milioni.

Ora, se noi anticipiamo questi 40 milioni, li anticipiamo noi per tutta la durata del periodo assegnato alla costruzione? No. Appena costituita la società, cominciano a decorrere i termini per la loro restituzione, la quale deve essere fatta in trenta mesi. E questa restituzione deve essere fatta coll'interesse del 6 per 0/0.

A questo proposito si è detto che l'interesse dei 50 milioni costerà assai di più allo Stato. Egli è vero; ma, o signori, dacchè si è stabilito che, nel caso eventuale di non costituzione della società, lo Stato debba restituire ai concessionari i capitali impiegati col solo interesse del 6 per 0/0, era naturale che reciprocamente lo Stato non imponesse ai concessionari altro interesse che quello del 6 per 0/0. E se noi paragoniamo questo nostro sacrificio, il quale non è fatto per dar vita all'impresa, ma unicamente perchè essa possa costruire quasi 500 chilometri di strada ferrata nello spazio di 18 mesi, se noi lo paragoniamo alle sovvenzioni che hanno dato altri Governi, e segnatamente il Governo francese che si voleva prendere a modello, noi troveremo il sacrificio ben lieve.

In Francia nel 1823, come diceva, furono cominciate le strade ferrate. Nel 1838 non ve ne erano che 175 chilometri; nel 1842, 564; nel 1848, 1821; nel 1852, 3541; quindi in quell'anno ne furono concessi 2965 chilometri; nel 1853, 1857; nel 1854, 381; nel 1855, 2193; nel 1857, 2596; e così

dal 1852 a tutto il 1857 le concessioni ascsero a 9992 chilometri.

Come vedono, si è di molto aumentata in pochi anni questa rete di strade ferrate francesi; ma che cosa è questo grande aumento ad un tratto nello spazio di soli sei anni, in confronto della stagnazione di questa industria dal 1823 al 1851, nel mentre che l'Inghilterra avea già 4000 chilometri di strade ferrate, ed altri paesi ne aveano più che la Francia?

La ragione, almeno secondo me, si è questa, che il Governo francese non avea mai adottato un sistema razionale, un sistema largo nella concessione delle strade ferrate; avea proceduto con quello spirito di diffidenza verso l'industria privata e verso gli speculatori, che era pur troppo la regola di quel Governo nelle questioni economiche, e che taluno vorrebbe far seguire anche a noi.

Allora sino al 1852 erasi praticato il sistema delle aggiudicazioni, od altri sistemi analoghi a quello che si vorrebbe introdurre, e si era andati a tasto, ora facendole, mediante una piccola garanzia, ora costruendole a spese dello Stato, e dandole in seguito alle società private quando non mancava altro che l'armamento, secondo la legge del 1842.

Quando nel 1852 l'imperatore Napoleone III vide che conveniva innanzi tutto sviluppare l'industria e la ricchezza nazionale, egli cominciò a fare due cose: a prendere decisamente un sistema di concessioni di strade ferrate, a largheggiare verso le società, e costituirle in condizioni tali da poter prosperare, da poter dare a quelli che impiegavano in tali intraprese i loro capitali un interesse superiore a quello del corso del danaro in piazza. Per far ciò egli riunì in poche le molte imprese di strade ferrate, che allora in numero di circa sessanta esercitavano la rete ferroviaria francese, e fece delle nuove larghezze dando molte sovvenzioni, ed a talune società anche garantendo gl'interessi.

Nel 1857 le società delle strade francesi erano in questa condizione, che le società avevano speso due miliardi e 900 mi-

lioni, e lo Stato aveva dato una sovvenzione di 786 milioni e 500,000 lire, di cui una piccolissima porzione, otto milioni, rimborsabile. Si aveva quindi una proporzione di quattro quinti spesi dalle società, e di un quinto speso dallo Stato. Noi diamo a questa società assolutamente nulla, imperocchè non le diamo altro che la concessione e la garanzia dell'interesse, ma quanto a sovvenzione non diamo altro che quella differenza che ci può essere fra l'interesse del sei per cento ed il corso della rendita, ed anche questa la diamo in compenso, in corrispettivo d'un obbligo che la società stessa ha verso di noi.

Quanto alla garanzia degli interessi è naturale che non se ne possa fare a meno, e su questo tutti vanno d'accordo generalmente, meno quelli i quali avversano il sistema delle concessioni all'industria privata.

In Francia furono attivati nel 1852, 518 chilometri; nel 1853, 191; nel 1854, 590; nel 1855, 890; nel 1856, 665; nel 1857, 1265: in tutto, in sei anni, 5917, cioè circa 650 chilometri all'anno. Ora, in seguito alle concessioni già fatte, e di quelle di cui propongo alla Camera l'approvazione, le condizioni delle nostre strade ferrate saranno le seguenti.

Abbiamo 1757 chilometri di strade ferrate in esercizio. Nello spazio di due anni ne saranno attivati circa 1500 chilometri, e nello spazio di altri tre anni circa altri 2560 chilometri, meno la strada calabro-sicula, per la cui costruzione non è determinato il tempo; talchè entro un quinquennio noi avremo 5817 chilometri di strade ferrate.

Io prego la Camera di notare qui, che in meno di due anni avremo circa 1500 chilometri di strade in esercizio fra quelle già costrutte e quelle le cui convenzioni furono presentate al Parlamento; cioè poco meno di quello che la Francia, dopo il grande sviluppo dato alle concessioni nel 1852, costruì in quattro anni, poichè essa in quel tempo non potè compiere che 1900 chilometri di strade ferrate.

Di più queste strade ferrate noi le costruiremo in condi-

zioni evidentemente molto più difficili di quelle in cui si trovava la Francia, perchè la Francia era una nazione molto più antica nel concerto europeo di quello che non siamo noi, e perchè la Francia era un paese largamente dotato in tutto il territorio di ogni mezzo di comunicazione, e di ogni mezzo atto a sviluppare la ricchezza e ad agevolare i lavori; laddove noi dobbiamo costruire la maggior parte di queste strade ferrate in paesi i quali finora furono diseredati di ogni genere di migliorie in queste materie, e dove in conseguenza sono molto più difficili i lavori di questa specie.

E in questo proposito, io sono lieto, o signori, di assicurare alla Camera, come i concessionari abbiano giustificato ampiamente la fiducia che il Governo aveva in loro riposta; imperocchè già sono pronti gli studi per metter mano alla linea sopra 520 chilometri; i lavori della stazione di Napoli sono incominciati, e ci sono stati impiegati finora in media da quattro a cinque cento lavoranti al giorno; di più gli accolli sono stati fatti; e, se la Camera me lo permette, le darò lettura della ripartizione delle linee, secondo i diversi lotti ai varii intraprenditori.

« Il lotto da San Benedetto del Tronto a Sangro è stato dato a degli intraprenditori lombardi (quelli che hanno fatto una confidenza all'onorevole Susani (*Si ride*), sulla quale ritornerò fra breve); il secondo lotto, da Sangro a Foggia, a degli intraprenditori modenesi; il terzo lotto, da Foggia al sotterraneo di Conza, compresavi una strada rotabile per attraversare l'Apennino durante i lavori della galleria, ad una società d'intraprenditori napoletani; il quarto lotto, sotterraneo, a degli intraprenditori piemontesi; il quinto lotto, dal sotterraneo ad Eboli, ad una società d'intraprenditori napoletani; il sesto lotto, da Salerno ad Eboli, ad una società mista di questi varii intraprenditori; il settimo lotto, e la stazione centrale di Napoli, ad un'altra società napoletana. »

Di più il direttore di quei lavori, nel darmi queste notizie, mi aggiungeva che, quanto al suo personale, egli cerca di

fare tutto ciò che può per reclutarlo fra i Napoletani, per quanto lo permetta la poca pratica che essi hanno dei grandi lavori di strade ferrate condotti con rapidità; ma sperava che a poco a poco arriverà a non conservare intorno a sé che un numero ristrettissimo di agenti venuti dall'estero.

Ma, e come mai, mi si dirà, questa concordia fra questo straniero e quelli i quali vogliono lo sviluppo dei lavori nazionali? Per una ragione semplicissima, perchè ci trova il suo tornaconto; perchè tutte le volte che si trovano sul luogo delle persone capaci, queste servono assai meglio, perchè conoscono le località, gli usi, le abitudini, le leggi, i regolamenti del paese, e perchè, generalmente, costano assai meno.

Per esempio, quando si fanno venire macchinisti dall'estero, essi costano il triplo ed anche il quadruplo; tanto che, tutte le società straniere, che sono venute tra noi, hanno finito a poco a poco per prendere dei macchinisti italiani, i quali sono egualmente abili e conoscono meglio il paese, reggono alla temperatura più di altri abituati a temperature diverse, e poi costano meno. Perchè, davvero, bisognerebbe avere un'avversione sistematica all'Italia per sentire questo stimolo, contro i propri interessi, di preferire gli stranieri agli Italiani, quando, prendendo questi, si trova il proprio tornaconto. E questo tornaconto esiste sempre tutte le volte che si trovano nel paese uomini capaci ad esercitare un determinato ufficio.

Quanto poi a quella calcina ed a quei mattoni intorno ai quali l'onorevole Susani credette di trattenere la Camera, quantunque invero sia più cosa da Consiglio tecnico, che da Camera di rappresentanti, pur tuttavia l'accusa è troppo viva, perchè non mi si debba permettere di giustificarla, e tanto più domando questa giustificazione, in quanto il colpevole in quest'affare sono precisamente io.

Me ne confesso, ed ecco perchè mi resi colpevole.

Io non mi sono contentato di stipulare un contratto, ma ho

volutò trovare ed assicurare i modi di eseguirlo; giacchè, per fare un contratto, poco ci voleva; l'essenziale era di assicurarmi che effettivamente fosse eseguito, e fosse specialmente eseguito nel termine voluto, perchè, di questo mi preoccupò forse esageratamente, ma mi pare che, se noi possiamo arrivare ad unire Napoli all'Italia superiore in diciotto mesi, abbiamo fatto una cosa della più grande utilità per la nazione. In conseguenza confesso che di ciò mi sono preoccupato immensamente.

Ora io osservava, per una certa pratica che ho in queste faccende, osservava, dico, come fosse difficile di cominciare subito i lavori, senz'aver materiali, senza mattoni, senza calcina. Da noi queste difficoltà non ci sono, perchè in tutte le parti del nostro paese è tale il consumo dei mattoni, della calcina, dei materiali, che dappertutto sorgono di queste industrie, come accade sempre che là, dove v'è il consumo, v'è la produzione, v'è il commercio che soddisfa ai bisogni dei consumatori. Là, dove non v'erano costruzioni, era naturalissimo che non vi fossero fornaci, od almeno non ci fossero in quella quantità necessaria per attivare un gran numero di lavori in poco tempo.

Per stabilire una fornace ci vuol tempo; per costruirla bisogna ricercare le terre adattate a fare i mattoni; bisogna ricercare i boschi dove procacciare il legno; bisogna fare delle strade per trasportare questo legno. Mi scusi la Camera se entro in questi dettagli, ma è unicamente osservando la pratica che si può emettere un giudizio.

Mi domandarono questi intraprenditori, specialmente il signor Tatti, d'accordo col direttore, come si poteva fare e se si potevano trasportare materiali da quelle grandi fornaci, ch'essi avevano costrutte vicino all'Adriatico, dalla parte di Venezia, per costruire le grandi strade ferrate che ora hanno compiute appunto questi signori Gonzalez e Tatti; io dissi che, se avessero speso qualche cosa di più, ne sarebbe tenuto conto; che cercassero sì di costruire delle fornaci nel paese,

ma che intanto non si suspendessero i lavori per questo; e quindi furono dati gli ordini alla dogana, perchè lasciasse sbarcare al porto di Pescara questi materiali che venivano da Venezia. Egli è chiaro che costano di più, non per altro in quelle proporzioni nelle quali l'onorevole Susani ha esposto.

Io confesso la verità che, quando sono a scegliere fra il non cominciare subito i lavori ed il pagar più caro, sotto la mia responsabilità, preferisco di pagare più caro, e son certissimo che la Camera mi darebbe sempre la sua sanzione.

Ma in questo caso non ci è neppure gran perdita, perchè il prezzo della calcina è di 37 o 38 franchi la tonnellata a Pescara, ed a Venezia è circa 7 od 8 franchi a più buon mercato; i mattoni costano circa 40 franchi il migliaio invece che 22. Questa è la confessione che io ho creduto di fare, e dichiaro che, quantunque abbia dovuto fare questa confessione alla Camera, non mi pento d'aver dato l'autorizzazione.

Il far presto, o signori, è d'un'utilità, d'una necessità che mi pare evidente, e credo che, quand'anche si guadagnasse una settimana, sarebbe sempre un guadagno che bisognerebbe pagare quanto occorre, non però mai al di là.

Il far presto costa, ma giova ancora.

Farò solo alcune osservazioni: per esempio, abbiamo dovuto far venire molte truppe da Napoli ultimamente; queste truppe hanno impiegato da Napoli a Bologna 40 giorni, e sono arrivate, come accade, stanche, lacere, sudicie, ecc.; in strada ferrata da Napoli a Bologna, essendoci circa 800 chilometri, anche con una velocità moderatissima, andrebbero in 24 ore; e quando si dovessero fermare per il rancio e per riposare, in due giorni, cioè in due volte 12 ore.

Vede la Camera quanto sarebbe il vantaggio anche economico di questi trasporti, e come noi potremmo con un'istessa quantità di truppe avere un effetto immensamente maggiore, non dico nè quadruplo nè quintuplo, ma molto di più, imperocchè noi saremmo certi che contro qualunque attacco, contro qualunque eventualità contraria al nostro essere nazio-

nale, che potesse venire da qualsivoglia parte, noi avremmo un rimedio pronto, avremmo un dato numero di truppe da mandar là dove il bisogno lo richiedesse.

Quanto poi alle conseguenze economiche non ho bisogno di dimostrarle alla Camera. La Camera rammenta un magnifico discorso che l'illustre conte Di Cavour fece in quest'aula in risposta ad un deputato che attaccava il sistema delle grandi anticipazioni che si erano fatte in Piemonte, per sviluppare in ogni maniera la ricchezza nazionale; in quel discorso troverete, o signori, tutti gli elementi per giudicare dell'immenso vantaggio che viene dalle strade ferrate ai consumatori, e la classe dei consumatori è quella che dobbiamo aver di mira, imperocchè da questi vantaggi, da questi risparmi di cui fruiranno i consumatori, da questa agevolezza di commercio, da questa facilità di vendere i prodotti del paese, nascerà la possibilità di imporre maggiormente quelle provincie, le quali la natura ha dotate in tale dose di ricchezza nel suolo e di intelligenza negli uomini, da poter divenire il giardino del nostro paese e la fonte più produttiva della nostra prosperità nazionale.

Ebbene, o signori, il ministro delle finanze ve lo diceva, io credo, l'altro ieri, che bisogna affrettarlo molto il giorno nel quale potremo estendere le imposte a queste provincie; imperocchè le imposte bisogna estenderle in una larga misura ma non con una mano la quale voglia la pubblica ricchezza isterilire, ma che vuole far sì che il cittadino divenuto facoltoso lasci una parte della sua rendita a beneficio dell'intera nazione.

Se vogliamo veramente ristabilire l'equilibrio tra le entrate e le spese, bisogna estendere le imposte ed aggravar molto la mano, ma aggravarla quando sapremo che sotto la nostra mano troveremo una pianta rigogliosa che potrà darci i frutti che nell'interesse generale le chiediamo. (Bravo!)

L'onorevole Susani faceva ieri un'allusione che fu già ri-

battuta dall'onorevole Poerio, ma che io non posso lasciare senza risposta, imperocchè io non avrei quella finezza che egli mi supponeva, se non avessi capito la portata di quanto egli asseriva, dell'essere, cioè, quell'articolo venuto in un giornale semi-ufficiale, e distribuito ai signori deputati, nel modo stesso che sogliono farsi le distribuzioni ufficiali. Io non aveva letto l'articolo di cui ora parlo, e ringrazio uno dei principali redattori della *Perseveranza*, perchè, facendo abnegazione totale di rivalità, mi indusse a leggere la *Lombardia*. (*Ilarità generale*)

Lessi dunque il famoso articolo, il quale dice:

« Coloro che si agitano contro il contratto Talabot danno la mano ai concessionari decaduti, a chi teme di vedersi sfuggire di pugno l'inveterato monopolio delle pubbliche opere, a tutti quelli che hanno interesse nel disordine. È una alleanza nelle debite forme che sembra diretta ad ingenerare lo scontento nel popolo, e a constatare la debolezza del nuovo Ministero. »

Io non ho bisogno di dire alla Camera che il Ministero è completamente estraneo a questo articolo, di cui io non conobbi che ieri l'esistenza, quando fu annunziato dal signor Susani; ma osservo che, se forse è poco conveniente per le parole con cui è redatto, il fatto è che molte delle petizioni mandate contro la concessione sono redatte appunto dai partigiani dei Borboni, e favorite molto dalla camarilla che risiede a Roma. Questo fatto mi consta in modo ufficiale, e tale da non poterne dubitare.

Voci. È vero! è verissimo!

PERUZZI, ministro pei lavori pubblici. A questo proposito mi permetterà la Camera che le dia lettura di una lettera del conte Ponza di San Martino, luogotenente del Re in quelle provincie. (*Movimento di attenzione*)

Il conte di San Martino mi scriveva, parlandomi di questa concessione:

« Si va propagando la voce qui che negli uffizi della Ca-

mera insorgano opposizioni contro la sanzione del contratto inteso col signor Talabot per la ferrovia dell'Adriatico.

« Io non parlo della parte finanziaria e tecnica del contratto che, a mio parere, merita molto riguardo, perchè mai, fino alla stipulazione del contratto, eransi da una compagnia seria presentate altre offerte di così pronta e sicura esecuzione. Parlo solo dell'effetto politico, che il voto della Camera avrebbe in questo momento, pel ritardo che necessariamente arrecherebbe all'intraprendimento dei lavori, e, sotto questo rapporto, io prego la E. V. di considerare:

« 1° Che queste popolazioni hanno, sotto il Governo borbonico, avuto appunto innanzi agli occhi continui esempi di opere pubbliche solennemente annunziate ed abbandonate poi or sotto un pretesto or sotto l'altro, e che uno dei mezzi principali di persuadere le masse che il Governo è stabilmente cambiato, e cambiato in bene, sta appunto nel non dar più quel triste spettacolo. Ho ragioni gravissime per ritenere che, moralmente, questo fatto sia uno dei più importanti, e che maggiormente meritano l'attenzione del Governo e del Parlamento;

« 2° Che grazie all'attività veramente rara del signor Amilhau, rappresentante la casa Thalabot, le cose sono già in questo momento talmente preparate, che, approvato appena per parte della Camera il contratto, si apriranno i registri per l'accettazione immediata di quarantamila operai. È questo un fatto di immensa importanza per incamminare queste provincie ad una vita tranquilla di ordine e di libertà.

« Non è tanto vero, come certuni credono, che qui la popolazione non voglia lavorare, principalmente quando è offerto un discreto compenso; non si lavora perchè il Governo inerte dei Borboni ha chiuso le principali fonti del pubblico benessere.

« Or tocca a noi ad aprirle e farle feconde, e se nella Camera qualcuno insta su proposte, che rimandino questi lavori ad altro tempo, se non provvedono contemporaneamente varii

milioni per mantenere la gente senza lavoro, ridurranno il Governo a dovere impiegare la forza per far tacere la fame.

« Queste cose tanto più mi rineriscono in quanto che vedo esservi qui tutti gli elementi per dare una grande sodezza all'edificio italiano. Questa cosa non si consegnerà tuttavia fuorchè affrontando risolutamente e distruggendo molti abusi. Uno soprattutto ha proporzioni incredibili, ed è l'opinione generale in tutti che tocchi al Governo di provvedere con impieghi ed altri favori a tutti i bisogni.

« Da quando il Governo nazionale è qui impiantato, le suppliche presentate sommano a centinaia di migliaia.

« Confido che tutto il Ministero voglia trattare questa questione come una delle più importanti, dinanzi alla quale non si può dare indietro. »

Ed il Ministero, signori, considera infatti questa questione siccome una di quelle innanzi alle quali non potrebbe in verun modo dare indietro. Il Ministero ritiene, che sarebbe la più grande soddisfazione che si darebbe all'elemento reazionario e nemico all'ordine delle cose attuali nell'antico regno di Napoli, quando si adottasse una deliberazione qualunque, la quale anche per brevi istanti facesse non pur ritardare in fatti l'esecuzione dei lavori, ma facesse nascere qualche oscillazione, qualche titubanza, la quale è inevitabile nel passare da un sistema già iniziato ad un sistema nuovo. In Napoli il Ministero ha sotto la sua responsabilità iniziati i lavori della stazione centrale di quella città, d'una stazione centrale, le quale dovrà servire ad un tempo ed alla strada ferrata che fa argomento della concessione, di cui parliamo, e della strada ferrata che per Capua e Ceprano farà capo a Roma; strada ferrata che fa soggetto di concessione alla società delle strade ferrate romane, e per la quale un disegno di legge, di cui già vi ha una relazione favorevole, venne presentato al Parlamento. A questo proposito basta l'enunciativa del fatto per ribattere un'altra delle obiezioni dell'onorevole Susani, il quale vi ha detto che trova strano che

sia sfuggito alla Commissione essere la metà della spesa di questa stazione a carico del Governo. È a carico del Governo, finchè la linea, la quale muoverà da questa stazione con quella da Napoli a Salerno, sia posseduta od esercitata dal Governo; ma evidentemente il Ministero non è stato tanto cieco da non porre a carico della società delle strade ferrate romane quest'onere, e la Commissione s'era naturalmente informata di questo fatto che il Ministero le aveva fatto conoscere.

Ebbene, signori, nei lavori di questa stazione, dove, come io vi diceva, sono impiegati da 400 a 500 operai al giorno, si sono stabiliti da qualche tempo quelli che si chiamano scioperi, e questi scioperi, o signori, è a notizia del Governo che sono eccitati in odio dell'ordine di cose attualmente esistente, il che è affatto conforme a quello che io vi diceva poc'anzi, e senza che io discenda menomamente a supporre neppure lontanissima la più piccola solidarietà tra gli avversari del presente progetto di legge con questi fatti, nulladimeno si può dire che i partigiani del sistema borbonico sono contrari a questa concessione. (*Movimenti in senso diverso*)

Io tralascierò di riandare sopra altre osservazioni che sono state fatte, per non tediare la Camera, tanto più che meglio ch'io nol possa potrà farlo l'onorevole relatore, il quale ha così profondamente studiato questa questione, che si può dire la conosce più di quello che ne sappia io stesso.

Solo mi fermerò, e quindi darò termine a questa già troppo lunga discussione, sopra un voto della Commissione, il quale fornì argomento di specialissima osservazione all'onorevole signor Susani, ed è quello relativo alle linee secondarie.

L'onorevole Susani vi ha detto: badate bene, o signori, noi abbiamo già l'esempio della Lombardia; in Lombardia è venuta questa società straniera, la quale ci ha invaso il paese, e ci ha impedito di sviluppare la nostra rete ferroviaria; badate bene di non instabilire a Napoli gli stessi guai.

Prima di tutto io domanderò se in Lombardia si sviluppassero più le reti ferroviarie durante il lungo periodo, nel quale società nazionali, intisichite in mezzo ad una infinità di dissenzioni, prepararono la via all'esecuzione delle strade ferrate per mezzo dello Stato, o se abbiano avuto maggiore sviluppo dacchè questa società straniera è venuta a fecondarle coi suoi capitali.

Io credo che mi sarebbe facile il dimostrare il mio assunto favorevole al secondo quesito. Inoltre osserverò, che non credo che la concessione originaria delle ferrovie lombarde, sia stata fatta nel modo istesso nel quale abbiamo fatto quella che forma argomento del presente progetto di legge; imperocchè là il diritto di preferenza della società ha una durata eguale a quella della concessione, e la scelta delle linee, checchè se ne possa dire, è stata fatta con vedute, come era ben naturale, conformi agl'interessi del Governo che le concedeva. Quindi io credo che, se fosse stato un Governo nazionale quello che avesse impiantate le reti lombarde, lo avrebbe fatto diversamente. E questo io mi ricordo di averlo udito dalla bocca di distinti nostri colleghi lombardi, quando, insieme con essi, io sedeva nella Commissione che riferì, nell'anno decorso, intorno alle concessioni fatte a quella società.

Comunque sia, è un fatto che il Governo è venuto, pochi giorni fa, a presentarvi un progetto di strada ferrata, il quale potrà non essere l'ottimo, ma certamente mette le reti lombarde in una condizione (avuto riguardo alla loro sfavorevole situazione creata da questo dimezzamento della vallata del Po fra due potenze discordi fra loro), che oggi è la più conveniente che si possa immaginare, mirando ai fatti che devono svolgersi nell'avvenire, e dai quali dipende il maggiore sviluppo di quelle reti. Ma in questo proposito mi permetta la Camera di elevare anche qui la discussione ad una questione di sistema. Checchè si possa dire della mia smania di elevare le questioni ai principii, io penso che questo sia sempre il

terreno più sicuro, sul quale bisogna che chi vuol trattare le pubbliche faccende in un modo conveniente si tenga per quante è possibile.

E, per far questo, mi permetta la Camera che io brevemente delinei la rete italiana quale è stata concepita dal Governo, e quale sarà, qualora il Parlamento approvi i progetti di legge che ora pendono dalle sue deliberazioni. Io ho avuto l'onore d'invviare questa mattina all'onorevole nostro presidente una carta d'Italia, sulla quale ho approssimativamente fatto delineare le linee di ferrovie in modo, che i signori deputati possano prenderne una sommaria cognizione. È mio intendimento, quando sia finita questa Sessione, di far pubblicare in un volume tutte le concessioni di strade ferrate italiane, munirlo di una carta che esprima la rete ferroviaria d'Italia, distribuirlo a tutti i membri del Parlamento e dargli una grande pubblicità; ma nel fare questo, o signori, io non ho lo scopo di soddisfare l'altrui curiosità o la mia personale vanità; lo scopo che ho, si è di accompagnare questo documento con una dichiarazione solenne, che a nome dell'intero Ministero io credo indispensabile nell'interesse del credito pubblico di fare in questa occasione, e questa dichiarazione si è che il Ministero ritiene essersi abbastanza avanzato in questa strada, nella quale con un'audacia forse soverchia, ma di cui non si pente, ha proceduto sin qui. Il Governo crede che la rete principale delle strade ferrate italiane sia compiuta; il Governo ritiene che sarebbe un aumentare le difficoltà che si oppongono al reperimento dei molti capitali necessari a compiere questa rete ferroviaria, abbastanza estesa, come ho detto di sopra, e ad assicurare tutti gli altri lavori e tutte quelle spese che lo Stato deve commettere nell'interesse della grandezza, della sicurezza, della prosperità della nazione, il non rafferma la fiducia che abbiamo acquistato col far certi tutti i capitalisti, col far noto all'Europa che noi sappiamo accoppiare l'ardire alla prudenza.

La rete di strade ferrate italiane metterà, dentro due

anni, in facile e pronta comunicazione fra loro tutte le principali città d'Italia; noi andremo da Torino, Bologna, Firenze, Siena, Chiusi, Orte a Roma, con una strada ferrata sempre continua, di una lunghezza di 715 chilometri; per il litorale, che sarà ultimato più tardi, sarà di 666 chilometri; noi andremo da Torino a Bologna, Ancona e Napoli per la strada che attualmente vi è proposta della lunghezza di 1014 chilometri con un'interruzione, che spero non oltrepasserà i 90 chilometri, e che nel corso del 1865 potrà essere molto diminuita. Roma sarà congiunta a Napoli per Ceprano e Capua con una strada della lunghezza di 226 chilometri. Faccio grazia delle altre linee, le quali naturalmente estenderanno queste comunicazioni ed a Genova, ed a Milano, ed alle altre principali città della nostra Penisola.

Noi, avendo provveduto in questo modo alle principali comunicazioni italiane, avremo provveduto ai bisogni più urgenti della nazione.

Verrà allora il secondo periodo, quel periodo nel quale noi dovremo più specialmente provvedere ai bisogni provinciali, in cui avremo ad estendere la diramazione di questa rete principale delle strade ferrate italiane. Quelle ragioni che militavano perchè noi facessimo con una straordinaria rapidità questa rete principale, non militano egualmente quando si tratta di fare questa rete secondaria.

L'imperatore Napoleone III, che in fatto d'ardimento non ha eguali, quando si tratta in specie d'aumentare le ricchezze della Francia, stabiliva nel 1852 la sua rete principale; nel 1859 vi aggiungeva la rete secondaria; e lo sviluppo della rete principale e l'aumento della ricchezza che per esso venne prodotta, il numero d'intraprenditori, di costruttori, di operai, di capitalisti francesi che, per effetto di questo grande impulso che nel 1852 aveva dato alla sua rete, vennero ad accrescersi, permisero di fare, a condizioni relativamente buone, la rete secondaria.

Ebbene, o signori, questo sistema mi pare doversi adottare,

e questo sistema sarebbe intendimento del Governo che venisse accolto, e, per adottarlo, il Governo crede che convenga innanzi tutto impiantare solidamente il credito dello Stato.

Per impiantare solidamente il credito dello Stato comincio dal fare quella dichiarazione che avete tutti udita; alla quale dichiarazione io faccio soltanto due eccezioni principali, oltre quelle piccole linee, le quali, senza sacrificio dello Stato, oppure per specialissime ragioni strategiche o per altri gravi motivi potrebbero per avventura essere intraprese in questo tempo, e che non potrebbero mai influire sostanzialmente sul credito dello Stato. Le due sostanziali eccezioni che io faccio sono quelle della traversata delle Alpi per mettere in comunicazione la nostra rete ferroviaria colla rete della Svizzera e della Germania meridionale, e le strade che per avventura potessero essere giudicate eseguibili nell'isola di Sardegna.

Il Governo ha studiata la prima questione, e fra pochi giorni saranno distribuiti alla Camera gli atti della Commissione, nominata dall'onorevole mio predecessore, per istudiare la ferrovia alpina. Il Governo continua a studiare questa questione, e spera di giungere a qualche risultato, onde potere, nella prossima seconda parte della Sessione, richiamare l'attenzione della Camera sopra questa grande impresa, che da tanto tempo occupa la mente ed i desiderii degli Italiani; ed il Governo confida che, in questo suo compito, sarà grandemente aiutato dagli splendidi risultamenti, che io stesso, pochi giorni fa, insieme con alcuni onorevoli colleghi della Camera, ho avuto l'occasione di ammirare nell'applicazione delle macchine perforatrici del monte Cenisio.

Io spero che quelle macchine, le quali già producono tutto il loro effetto, le quali hanno perforato sotto i nostri occhi circa un metro di roccia sopra una superficie di circa tre metri quadrati, quelle macchine, io spero, potranno fra breve produrre un effetto maggiore, tosto che sia compiuta l'educazione degli operai, tosto che l'ordinamento pratico del servi-

zio sia perfezionato, ciò che non può accadere se non dopo un certo tempo di attuazione nella galleria stessa.

Quanto alle strade ferrate della Sardegna, io credo che, quando noi spargiamo su tutto il territorio italiano ed anche nell'isola di Sicilia i benefici di questo rapido mezzo di comunicazione, il Governo non possa trascurare quell'isola interessante, la quale, e per la sua orientazione, e per la lunga porzione pianeggiante che presenta da Sassari a Cagliari, sembra dover prestarsi alla costruzione di questo mezzo di locomozione.

Forse queste strade ferrate della Sardegna, le quali produrranno un utile effetto sopra lo sviluppo della ricchezza di quell'interessantissima isola, potranno, per avventura, quando sieno compiute le strade del litorale italiano fin verso Civitavecchia, abbreviare anche le comunicazioni fra il continente, l'isola di Sicilia e l'Africa. Di questo il Governo formerà argomento di serie considerazioni, e sarà lieto se questi studi e questi esami, lo porranno in grado di potere delle strade di Sardegna, fare soggetto di una proposta di legge da presentare nella prossima Sessione al Parlamento.

Quando dunque sia compiuta questa rete principale, allora noi potremo intraprendere la rete secondaria; potremo anche intraprenderla prima, se le condizioni del credito miglioreranno grandemente, o se la provvista di capitali fosse già fatta in tal misura per la rete principale, da permetterci d'iniziare anche la secondaria. Ma, quando noi inizieremo questa rete secondaria, non ci accadrà di trovarci in quelle condizioni, in cui, per colpa dei Governi che ci precedettero, ci siamo trovati ora; talchè al Governo è toccato di presentarvi dei progetti incompleti, sono il primo a convenirne, come l'ho concordato altra volta, per lo che al Parlamento è convenuto accordare al Ministero delle facoltà per avventura eccessive.

In conseguenza è mio fermo proposito d'iniziare immediatamente lo studio d'una rete secondaria di strade ferrate ita-

liane, ed a tal uopo io mi propongo di valermi dell'opera di quel Comitato consultivo delle strade ferrate, che, con provvido consiglio, venne istituito dal mio predecessore e di cui grandemente sono stato dolente di non potermi valere per apparecchiare i progetti che ora vi ho presentato; dappoichè se alle discussioni d'un Comitato così numeroso io avessi sottoposto questi progetti, voi ben intendete, o signori, per la pratica che avete di queste faccende, che non avrei potuto presentarli, in questo periodo di Sessione, all'approvazione del Parlamento.

Io credo che in tal guisa noi eviteremo allora tutti quegli inconvenienti che abbiamo incontrati adesso; e di più ho ferma fiducia che, sviluppate, come io diceva, le ricchezze nazionali, educati i nostri lavoratori, ed abituati i nostri ingegneri di tutta Italia alle specialità che sono proprie delle costruzioni di strade ferrate, siccome è accaduto nell'Italia superiore per effetto delle medesime cause, io ho fiducia, dico, o signori, che la costruzione della rete secondaria potrà essere fatta dal regno d'Italia solidamente costituito, prospero, ricco, sapiente, in modo ben diverso, in modo ben più utile, ben meno dispendioso di quello che noi dobbiamo oggi, non lo neghiamo, dobbiamo oggi adoperare per essere prontamente dotati d'una grande ed importante rete ferroviaria.

Per questi motivi, o signori, io credo che, votando il progetto di legge che ho troppo lungamente sostenuto, voi non solamente non porrete ostacolo alla soddisfazione futura degli interessi secondari, ma voi agevolerete lo sviluppo futuro delle reti italiane, in quel modo che meno costerà alla nazione, e più le profitterà.

Per questo io vi prego, e caldamente vi prego, di approvare il progetto di legge, passando sopra anche a qualche menda che per avventura potrebbe essere utilmente da taluno degli emendamenti che vi sono proposti rimediata. Imperocchè io vi prego di considerare come qui non si tratti

42

di dare un'autorizzazione al Governo di stipulare un contratto quando gli attendenti si presentino, ma si tratta d'approvare o disapprovare un contratto già stipulato, nel quale sia dalla Commissione che dal ministro con grande stento si è riuscito ad ottenere che fossero introdotte le migliorie che la Commissione vi ha proposte, ed anche alcune di quelle che ieri vi furono presentate.

Oggi, o signori, non avremmo più tempo d'introdurre nuove modificazioni, e potrebbe darsi che l'effetto di questi emendamenti, quando fossero adottati dalla Camera, quello si fosse di tener vincolato il Governo coi concessionari, dando ai concessionari stessi libertà piena di ritirarsi da questo impegno; ed il Governo, o signori, come rimarrebbe, se questo contratto venisse meno in questi momenti?

Signori, gli argomenti che vi ho lungamente sviluppati, ve l'hanno, io credo, ampiamente dimostrato. (Bravo! Benissimo! dai banchi dei deputati)

9800