

sogni; già si erano venduti i beni demaniali; fu mestieri far assegnamento anche sopra questa parte del patrimonio dello Stato, ed è a meravigliare a dir vero non che le ferrovie si siano allora vendute, ma che tanto siasi in quelli anni aspettato ad alienarle.

Ma si cercherebbero invano nei documenti e nelle discussioni parlamentari, dichiarazioni di principio contro la proprietà e l'esercizio governativo delle ferrovie.

Al contrario il Ministro dei Lavori Pubblici concepiva un buon esercizio fatto dallo Stato, e riconosceva che ciò si verifica in parecchi paesi d'Europa. Ma soggiungeva che lo Stato deve costruire od esercitare tutte le ferrovie, oppure alcune linee principali dalle quali si diramino quelle appartenenti all'industria privata. In Italia invece lo Stato possedeva ed esercitava ferrovie in una sola regione; nè l'azione sua si limitava sempre alle sole ferrovie principali. Perciò quella vendita non distruggeva un sistema, faceva scomparire un'eccezione, nè allora si avevano le forze per far sì che l'eccezione divenisse l'ordinamento generale.

Il ministro delle finanze ricordava d'innanzi alla camera dei deputati le ferrovie costrutte magnificamente dallo Stato in Piemonte e relativamente parlando con molta economia. Per queste costruzioni era colà sorta una scuola di valenti ingegneri ed appaltatori di costruzioni di ferrovie. Ed egli aveva, l'on. ministro, la convinzione profonda che le ferrovie italiane si sarebbero costrutte dallo stato con bastante celerità e soprattutto con utile del progresso economico e tecnico del paese. Ma convenne piegare alla necessità finanziaria.

E nella tornata del 30 marzo 1865, l'attuale presidente del consiglio dei ministri, l'on. Depretis, vagheggiava l'idea di conservare una delle ferrovie allo Stato, per esempio una grande linea longitudinale.

Siamo adunque ben lontani dalle idee di coloro che combattendo il riscatto credono di trovare un argomento in loro favore nella vendita delle ferrovie fatta nel 1865.

Del rimanente il relatore della commissione parlamentare diceva « assai bene immaginato il sistema cui si era avviato il Piemonte, sull'esempio del Belgio. » E la rete governativa del Piemonte era dodici anni or sono meglio provvista di materiale mobile di quello che ora non lo sia la società dell'Alta Italia.

E quando mai nel regno d'Italia si poté e si volle stabilire e dove esiste oggi fra noi l'industria veramente libera delle ferrovie?

« Il Governo rimane sempre, pel nostro diritto amministrativo, il vero proprietario delle strade ferrate . . . la loro direzione è in sua mano; e se

egli accetta il concorso dell'industria privata, è principalmente per attirare i capitali necessari a queste grandi costruzioni. » Così il Correnti. E piacciavi rammentare il titolo V della legge sui lavori pubblici e tutte quelle disposizioni che l'on. Genala ci ha riferite con sì chiara e faconda parola, le quali collocano l'industria ferroviaria sotto la continua sorveglianza ed ingerenza del governo. E ditemi, di grazia, quale vendita è mai quella nella quale dopo aver venduta la cosa nostra garantiamo in più d'un modo il frutto della cosa da noi venduta? È turbato il concetto stesso della vendita quando il venditore conserva il diritto di sorvegliare l'amministrazione di chi compra, acciocchè il compratore continui ad ottenere dall'oggetto venduto almeno lo stesso frutto che ne ricavava il venditore. E ben a ragione, nella tornata del 6 aprile 1865, l'on. dep. G. B. Michellini, inesorabile nella sua fede economica, protestava contro una vendita nella quale si prescriveva il modo di coltivare la cosa venduta!

« La libertà delle società industriali sia rispettata diceva nel 1865 l'on. Depretis, quando lo Stato vi è estraneo, ma quando lo stato le sostiene con un sussidio io non la capisco più. »

Soggiungeva come nel vecchio Piemonte fosse quasi organizzata un' onesta persecuzione per modo che molte volte le società erano costrette a capitolare col governo; ciò era un estremo, ma era anche un antidoto, perchè si dovettero sempre incontrare molte opposizioni per mantenere i diritti dello Stato. « L'ondata degli interessi è così forte, è sempre il Depretis che parla, che vi fa traballare in certi casi se non tenete fermo. »

E a vari oratori pareva strana cosa che taluno potesse parlare di libertà, mentre si sanciva il monopolio, ed è industria nella quale non è possibile la concorrenza.

E non è possibile la concorrenza, on. Biraghi, perchè dai fatti relativi alle piccole distanze, si tratti della posta o delle ferrovie, non si possono trarre conseguenze estese e d'indole generale; perchè il mare non fa concorrenza a tutte le linee, nè per tutte le merci, nè in ogni circostanza; e perchè infine tra il non viaggiare e il viaggiar male e a troppo caro prezzo, tra il non profittare dei trasporti ferroviari e il sopportare tariffe eccessive, e ritardi e deviazioni, vi è un'infinità di molestie, d'aggravi e di perdite che si debbono risparmiare ai contribuenti. Non sempre si può agevolmente ricorrere ad altri mezzi di trasporto, i quali non possono surrogare per la celerità, la comodità e il prezzo, i trasporti ferroviari. Le ferrovie sono una cosa a se, del tutto distinta da ogni altro mezzo di trasporto; s'impongono per esse gravi sacrifici ai contribuenti, i benefizi che ne derivano debbono essere generali e costanti. Ed è una singolare limitazione del mono-