

Giunto a questo punto, l'egregio articolista reputando più prudente consiglio, e quasi un doveroso riguardo verso l'on. Ministro dei lavori pubblici le cui opinioni sono ormai note, il non scendere a determinare nei loro particolari le modalità colle quali dovrebbero formularsi i contratti per l'appalto dell'esercizio ferroviario, onde non intralciare le trattative ormai pendenti a tal scopo conclude augurando all'on. Genala di potere, pel bene del nostro paese, condurre a buon porto la nave del regime ferroviario travagliata dal provvisorio e dalla imprevidenza.

Continuando nella trattazione della quistione ferroviaria il *Fieramosca* del 26 febbraio contiene un articolo molto assennato nel quale sotto la rubrica — proprietà o esercizio? — passa in rassegna i vari sistemi ferroviari attuati in Europa ed in America e mentre, avviene che in teoria, il sistema preferibile è forse quello delle concessioni temporanee, durante le quali la proprietà delle linee spetta alle Società esercenti e lo Stato le sussidia, o con garanzie o con sovvenzioni finché il prodotto si mantiene inferiore a un certo limite, e partecipa agli utili dell'esercizio da quel limite in su, in pratica poi trova che questo sistema si presenta inattuabile per noi. Infatti non bisogna dimenticare che per il riscatto delle linee dell'Alta Italia imposto allo Stato da gravi ragioni politiche, noi siamo venuti a pagare quelle reti non per quello che valevano ma per quello che erano costate. Vorrebbe forse il Parlamento autorizzarne la vendita al loro vero prezzo di tariffa inferiore a quello pagato, ciò che sarebbe confessare apertamente di aver fatto un affare disastroso? E a qual prezzo si dovrebbero vendere le Romane? D'altra parte non è sperabile trovare in Italia delle Società che possano disporre dei capitali necessari all'uopo. Sarà gran ventura se avremo trovate due Società che assumano l'esercizio delle due reti ferroviarie italiane. Tutto ciò secondo il *Fieramosca*, porta a concludere, che quando non si può conseguire l'ottimo, bisogna contentarsi del bene, e che dovremo essere grati all'onorevole Genala per averci liberati almeno dai danni dell'esercizio governativo. Egli trova strano poi che mentre non si mosse alcun rimprovero contro l'onorevole Baccarini il quale dopo tanti studi, e dopo così lunghi indugi non ha fatto altro che presentarci un mero progetto di massima per l'appalto dell'esercizio delle ferrovie, si faccia gli impazienti con l'onorevole Genala, il quale in pochi mesi ha saputo introdurre delle opportune modificazioni in quel progetto e trovato il modo di assicurarne la pratica attuazione; e tutto ciò, perchè l'onorevole Genala non tenta l'impossibile, cioè la retrocessione della proprietà delle ferrovie, a Società private.

In un secondo articolo — breve sosta — il *Fieramosca* da un sunto dell'articolo dell'onor. Ferrara pubblicato nel numero del 24 febbraio dell'*Economista* e si rallegra di vedere ancora sulla breccia a combattere per la libertà quel principe degli economisti.

La *Gazzetta di Genova* del 24 febbraio ha una corrispondenza da Roma nella quale trattando della quistione ferroviaria si dice che la divisione longitudinale delle linee esistenti, l'unica logica e meglio corrispondente ai reali bisogni del paese, è stata cosa possibile dall'apertura dello sbocco di Ventimiglia e della linea del Gottardo, perchè mediante queste nuove linee si è venuto a stabilire un giusto equilibrio fra gli sbocchi già esistenti dal lato orientale della Catena delle Alpi e quelli occidentali. Ma per ciò appunto è mestieri nell'attuare la divisione in senso longitudinale accordare lo sbocco del Gottardo alla sola rete Mediterranea; altrimenti a questa si verrebbe ad accordare un numero minore di passi alpini di fronte all'altra. L'una riunirebbe di

soli 3 passi alpini e l'altra di 4. Adottando un diverso sistema, che ormai si può ritenere definitivamente messo da parte, non solamente si commetterebbe una grande ingiustizia, ma si recherebbe un grave pregiudizio a Genova, a profitto non già di Venezia o di altra città della penisola, ma a profitto di Margherita con danno certo del nostro movimento commerciale.

Anche il *Corriere Mercantile* del 27 febbraio contiene un notevole articolo sulla questione degli accessi al Gottardo. L'autorevole periodico, facendo plauso alla deliberazione presa di includere ambedue le linee di accesso nella rete Mediterranea, osserva essere questa l'unica soluzione logica e naturale. Infatti, osserva il *Corriere*, le linee internazionali non sono destinate al servizio dei paesi che attraversano, ma di quelli a cui fanno capo. Ora la linea del Gottardo, destinata ad avvicinare il centro dell'Europa al mare, fa capo naturalmente a Genova, che è il porto più prossimo a quello sbocco alpino. Naturale quindi che gli accessi al Gottardo spettino tutti ed esclusivamente alla rete ferroviaria a cui appartiene Genova. D'altra parte il *Corriere* non comprende la ragione dell'opposizione di Venezia a questa soluzione. Venezia dista dal Gottardo 265 chilometri, mentre Genova ne è distante soltanto chil. 151. Ora una differenza di 114 chil. è tale, che, togliendo anche la necessità di un servizio cumulativo, Venezia non potrebbe mai reggere la concorrenza di Genova. Non lo potrebbe se non mercè l'aiuto di un sistema di tariffe arbitrarie, ma nessuno vorrebbe certamente tollerare che ciò si facesse. Aggiunge poi il *Corriere Mercantile*, che accordando l'accesso al Gottardo ad una società che non toccasse il porto di Genova, questa si troverebbe facilmente disposta a richiamare artificialmente sui mercati italiani i prodotti dell'Europa centrale, a scapito di quelli che ci giungono per la via di mare dall'Inghilterra e dall'America, turbando così il corso naturale dei nostri commerci.

Lo stesso numero del *Corriere Mercantile* contiene poi un riassunto abbastanza ampio della prima lettera diretta ai Redattori del nostro Giornale dall'on. Ferrara, che come si esprime il *Corriere*. è e rimarrà sempre il monitore di chiunque s'inoltra negli studi dei problemi economici.

Il *Ravennate* nel suo numero del 21 febbraio, deplorando la scarsità di notizie o come egli dice il mistero che regna intorno alle pratiche iniziate dal governo per la soluzione del problema ferroviario, insiste sulla somma importanza del problema stesso, e dice che parlamento e governo hanno l'obbligo di procedere colla massima oculatezza nello stabilire le basi dell'appalto delle ferrovie e nell'approvare le nuove convenzioni, che si stanno preparando a tale scopo onde assicurare al paese comunicazioni rapide, bene esercitate e a buon mercato, siccome questo ha il diritto di attenderle. Il dare poi al problema ferroviario una soluzione conforme alle legittime aspettative del paese è poi per il Genala una questione di onore, se non vuole, dice il *Ravennate*, venir meno al suo passato.

Nel numero del 21 febbraio del *Bersagliere*, vediamo con piacere riportato quasi per esteso il nostro primo articolo sulla delicata quistione dei fondi di riserva.

Finalmente la *Gazzetta di Mantova* torna sull'argomento dell'esercizio e della vendita delle linee. Ripete che i fatti maturatisi negli ultimi anni rendono impossibile di discutere la possibilità di vendere la rete dell'Alta Italia. Ora però che questa pretesa si rimette in campo come arme di opposizione, giova osservare che il concetto posto adesso innanzi dall'on. Zanardelli è ben lontano da quello che professava quando reggeva il portafoglio dei lavori pubblici. Zanardelli e Baccarini infatti proposero