

nel tronco proposto) e che il rigettarlo per la relativa sua piccolezza, egli è gettare il certo per l'incerto, e dimenticare che il meglio è spesso il più gran nemico del bene.

Concluderò quindi con due ultime considerazioni. So quali sono i danni che scaturirono in altri paesi dall'autorizzazione di società anonime, che offrendo un incentivo all'avidità del guadagno, trascinaron con sleali speculazioni a gravissime perdite e talora alla rovina il credito pubblico e privato; ma il carattere della presente società allontana assolutamente ogni pericolo di simil genere, il Governo assicurò in ogni modo la fede pubblica e l'esecuzione dell'impresa, il che risulta dai capitoli e dalle severissime condizioni imposte alla società. Dirò poi ancora che l'indole piemontese non è così facile a correre in queste vie, e ciò è noto a tutti coloro che vollero far prova della nostra capacità speculativa.

Per dire poi che i grandi capitalisti assorbono tutti i benefici di queste imprese, bisogna dimenticare che il danaro debb'essere considerato in sé stesso, e che quando si tratta di opere che richiedono milioni, questi bisogna cercarli da chi li ha, a meno di stabilire nuove basi di eredito e di economia pubblica.

Questo danaro poi, qual più profitevole impiego potrà egli trovare di quello che versandosi in iscambio di tanti elementi dell'industria nazionale, in salario delle migliaia di braccianti che dal giornaliero lavoro ricavano la propria sussistenza? I tempi sono tristi e non occorre che io vi ponga sott'occhio le dure condizioni che risultano dall'odierno stato di cose: l'industria è una delle basi più solide su cui possa fondarsi il nostro avvenire; lo sviluppo di essa fornisce uno degli elementi i più validi dell'assistenza pubblica, ed il lavoro è il miglior garante dell'ordine e della tranquillità.

Noi abbiamo vedute molti provvidi Governi intraprendere, dopo commozioni politiche, grandiose opere pubbliche a solo fine di occupare le braccia del popolo. Si presenta ora una società che con tutte le possibili garanzie s'offre d'impiegare 7 milioni e più in una di quelle opere che stanno fra le prime necessità industriali e commerciali dei nostri tempi, ed io non posso dubitare un istante che l'offerta non venga debitamente apprezzata da questa Camera.

**DURANDO.** Come la Camera ben può presumere, io nella mia qualità di deputato di una delle provincie verso le quali si dirige la strada ferrata di Savigliano, non prendo la parola per oppugnare il progetto di cui si tratta, anzi dichiaro prima di ogni cosa, che io darò il pieno mio voto a suo favore; solo debbo dire alla Camera che desidererei fare una piccola riserva, e sottoporle una domanda, la quale spero che essa troverà ragionevolissima.

Io non considero la strada ferrata di Savigliano come una impresa compiuta, io non la considero che come capo di una strada maggiore la quale deve col tempo, in un avvenire più o meno lontano, collegare il centro dell'alto Piemonte colla riviera occidentale; io considero dunque quella strada come un principio di un'altra strada, e dico che le provincie occidentali dello Stato sarebbero in diritto di richiedere dal Governo a loro riguardo un sacrificio forse eguale a quello che lo Stato ha fatto per le sue provincie orientali. Io non convengo precisamente coll'onorevole deputato Castelli circa la natura di questa strada da Torino a Savigliano, che egli qualifica come secondaria; io ritengo anzi che una strada di tal genere, una strada che potrebbe essere protratta fino al mare, non possa considerarsi come una strada secondaria, e che debba ritenersi se non come una strada, per il momento principale, però come suscettibile di poterlo divenire. Io prego la Camera di voler risalire all'epoca in cui s'introdusse

lo studio delle strade ferrate nel nostro paese, e stimo che essa potrà facilmente rendersi ragione che allora non vi fosse nessun sistema ben determinato, nella mente di chi governava, sulle strade ferrate; venne il pensiero di collegare il porto di Genova colla Svizzera, e si ideò una strada, poi parve che fosse inconveniente di lasciare a parte la capitale, e si decretò un ramo che dalla capitale andasse a questa strada; ma evidentemente questo non era un sistema generale di strade ferrate, non era una rete generale quale s'intende che essa debba essere in uno Stato ben ordinato e come lo fu pella Francia, ed anche per altre nazioni. Quella strada non fu dunque che un principio di un sistema, un embrione che il Governo avrebbe sviluppato, se non fosse stata distratta la sua attenzione per gli avvenimenti che la Camera ha presenti, e senza dei quali egli avrebbe poi forse compiuta questa rete in modo tale che tutte le frontiere, o almeno le principali frontiere nostre fossero collegate fra di loro, e fossero ordinate col centro politico e governativo dello Stato.

Ma, ripeto, quel progetto fu interrotto, e non si fece che il principio di un sistema.

Ora io non dubito che se il Governo avesse potuto continuare quello che aveva principiato, la linea delle strade ferrate, di cui ora parliamo, non sarebbe stata intrapresa da una compagnia, ma l'avrebbe intrapresa il Governo stesso; giacché non vi è motivo nessuno perchè si versassero i tesori dell'erario a favore delle provincie orientali, e si lasciassero interamente in disparte le provincie occidentali. Io dico dunque che le otto provincie di Cuneo, Nizza, Mondovì, Alba, Asti, Oneglia, San Remo e Albenga sono provincie le quali hanno diritto di richiedere dalla Camera qualche cosa. Io certamente non dico già che siano in pieno diritto di domandare che lo Stato intraprenda esso stesso questa strada ferrata, giacché io so bene quali siano le condizioni delle nostre finanze: e comprendo che farei una proposta assurda, se venissi a domandare alla Camera una cosa simile; anzi dico che il Governo ha fatto bene ad accettare le proposizioni di una compagnia, e ritengo che non sia possibile di fare altrimenti. Quello però che opino sia nelle attribuzioni della Camera si è di vedere se sia conveniente all'interesse del paese che in un tempo più o meno vicino si prolunghi questa strada ferrata sino ad uno dei punti marittimi della riviera occidentale dello Stato.

Già altre volte io ebbi l'onore di intrattenere la Camera su questo argomento: io diceva allora che, trattandosi di prolungare una linea di strade ferrate sino al mare, vi erano due sistemi; cioè, uno per cui la strada ferrata doveva salire la sorgente della Stura, di là discendere nella valle della Roia, per quindi sboccare a Nizza od a Ventimiglia; l'altro che ascenderebbe a sinistra per la valle del Tanaro sino alle sue sorgenti, e di là si avvierebbe al mare verso Oneglia o verso Albenga.

Questi due sistemi io li credo i soli che si possano studiare, e tuttochè non mi dissimuli le difficoltà che può incontrare l'attuazione di questa strada, però considerandola sotto l'aspetto economico, sotto l'aspetto morale e sotto l'aspetto strategico, offrirebbe dei grandi vantaggi allo Stato, qualora potesse essere effettuata.

Io prego quindi la Camera a voler invitare il Governo a fare gli studi in proposito.

La Camera spero che avrà potuto scorgere, dal fin qui detto, come tutte le provincie occidentali potrebbero esigere molto dal Parlamento, giacché esse furono trattate sotto condizioni assai inferiori a quelle delle provincie orientali dello Stato, e quindi riconoscerà che io vengo a domandarle un fa-