

mila lire, o di ricevere delle azioni in pagamento, per le quali non gli fosse garantito che un *minimum* d'interessi del 4 e mezzo per cento.

Ora il signor Henfrey ha pure accettato questa seconda parte dell'offerta alternativamente fatta dal signor Feroggio.

Vede adunque la Camera che il signor Henfrey ed il signor Feroggio si trovano precisamente da questo lato in eguale condizione, e cessa in conseguenza anche ogni pretesto che si potesse addurre da chi si proponesse di negare la concessione a questa compagnia che ha messo avanti i propri studi, e che ha arrischiato i suoi capitali, per darla ad un'altra che proponga di eseguire il progetto a migliori condizioni. Allo stato delle cose le condizioni sono, sì dall'uno che dall'altro canto, eguali, e non vi è quindi motivo per cui, sulla speranza di maggiori vantaggi, che probabilmente non si verificheranno, si debba escludere un'offerta positiva che presenta già per se stessa tutti i caratteri di essere vantaggiosa allo Stato.

Ed a questo proposito io non posso che riferirmi al supplemento di rapporto di un illustre nostro ingegnere; rapporto che si vede stampato unitamente alla relazione, nel quale questi vantaggi, facendo dei calcoli esatti per quanto è possibile in massa, vengono con tutta chiarezza ed evidenza dimostrati.

Io non dissimulo che questo genere di trattative non piace a tutti coloro i quali possono per avventura avere un interesse contrario.

Sicuramente che gli appaltatori del paese, i quali si vedono improvvisamente in concorrenza con ricchi appaltatori inglesi, non ameranno questo genere di concessioni e porranno in opera tutti i mezzi possibili, affine di stornarlo, poichè è naturale che ciascuno tenti di fare il proprio interesse piuttosto che quello dello Stato. Ma nella Camera, in cui tutti i suoi membri si preoccupano principalmente del vantaggio del paese, i clamori di pochi interessati non possono essere un sufficiente motivo per far rigettare la proposta del Ministero.

Mi permetterò ancora un'osservazione. Signori! Molti anni sono corsi senza che nessuno degli appaltatori dello Stato abbia fatto redigere alcun progetto di strada ferrata; sono venuti dei forestieri, ne hanno redatti, e si sono presentati alla Camera; se noi disgustiamo questi forestieri, avverrà quello che è avvenuto per lo passato; molti anni abbiamo percorso senza progetti di strada ferrata, molti ne percorreremo ancora senza che ci vengano presentati progetti dagli appaltatori...

Voci. E la strada di Genova?

FARINA PAOLO. Ma la strada di Genova è fatta dal Governo; bisognerebbe dunque prescrivere che il Governo facesse tutte le strade. Ora chi crede che il Governo sia il miglior costruttore, porti pure avanti le sue ragioni; io sostengo che l'esperienza generale di tutto il globo abbia dimostrato che il Governo costruisce a spese maggiori, e che quindi i lavori che egli eseguisce sono quelli che aggravano maggiormente lo Stato; questo non lo dico per far torto alle amministrazioni attuali o ad alcun'altra, ma è un risulteramento constatato dall'esperienza ed inerente a quel sistema, e il negarlo sarebbe un negare la luce del sole.

Per conseguenza io persisto nelle mie conclusioni. Signori, se ci faremo veder così difficili quando i forestieri ci recano i loro capitali, non impediremo assolutamente lo sviluppo che i progetti di strade ferrate hanno in questi ultimi tempi acquistato, e ciò non solo per questa strada, ma per tutte le altre che si stanno studiando e proponendo. Egli è dunque

convenientissimo pel paese che il progetto venga accettato quale ci venne dal Ministero proposto. (*Bravo! Bene!*)

BOLMIDA. Signori, come membro della maggioranza della Commissione, io mi credo in debito di esporre alla Camera i motivi che mi determinarono ad unirmi ad essa, e ripetere gli stessi ragionamenti che già ebbi l'onore di esporre nel seno della medesima, ragionamenti che mi pare siano stati singolarmente frantesi dall'onorevole deputato Farina.

Io certamente non lo seguirò nelle dimostrazioni che egli ha creduto di dare alla Camera nel paragonare il progetto presentato dal Governo con quanto si è praticato in altri paesi. Mi accorsi che, come nel seno della Commissione, egli non ha ancora compreso, o almeno io stesso non ho saputo ancora fargli comprendere il paragone che ho cercato di stabilire.

Egli è andato cercando le concessioni delle strade ferrate fatte in Francia, ha parlato di sistemi, chiamando questo sistema inglese, ponendogli a confronto quelli francesi. Io non credo che questo si possa chiamare un sistema; il progetto presentato dal Governo, tal quale è esposto nella lucida relazione dell'onorevole relatore, non è altro che un contratto d'appalto a sorte, pel pagamento del quale il Governo si propone di creare una serie d'azioni portanti un interesse del 4 e mezzo o del 5 per cento, dando in ipoteca la strada per garanzia delle medesime.

L'onorevole deputato Farina non potrà provarmi che in paese alcuno si sia data una concessione di strada ferrata ad una compagnia, e che nel tempo stesso si sia *racheté*, per servirmi dell'espressione francese, la stessa concessione per l'esercizio della strada.

Infatti, con questo progetto, che in testa io vedo denominato *concessione di strada ferrata*, e che poi in seguito trovo più convenientemente intitolato *contratto di appalto per la costruzione*, e quindi *legge per la costruzione*, ecc., io non trovo che si dia la concessione della strada ad alcuna compagnia, nè per l'esercizio, nè per la proprietà; vedo che si stabilisce con questo di creare il capitale ripartito in tante azioni per le quali è concessa la garanzia della strada medesima. Io dunque ripeto quello che si trova espresso nella relazione, che cioè il progetto del Governo non è altro che un contratto di appalto della strada ferrata da Torino a Susa, per la quale egli crea un numero di 12,540 azioni, delle quali dà la metà in pagamento all'appaltatore, colla garanzia espressa del 5 per cento.

Partendo da quella base, l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatto osservare che egli insisteva specialmente sul progetto da lui presentato, perchè trovava che col medesimo egli provvedeva alla costruzione di questa strada senza aumentare menomamente il debito pubblico. A tale oggetto egli ci fece osservare, e l'onorevole deputato Farina lo ha oggi confermato che, mediante la creazione di tante azioni della strada ferrata, portanti un interesse del 4 e mezzo o del 5 per cento, che resterebbero estinte in 99 anni, il nostro debito pubblico non viene accresciuto. Ora io non credo che questa teoria si potrebbe in alcun modo sostenere in Inghilterra, che egli ha citato a questo proposito. In Inghilterra, come pure in Francia, una tale creazione sarebbe considerata come rendita perpetua; diffatti, qual differenza vi ha tra il costituire un debito portante interesse per 99 anni, ovvero in perpetuo?

Signori, la differenza sta in che il debito che si estingue in 99 anni, pagando solo gli interessi senza estinzione, vale 1 per cento nel negoziarlo. Se voi negoziate un imprestito,