

vi sono elementi moltissimi che faranno accrescere assai notevolmente le entrate; vi sarà il trasporto delle merci a piccola velocità, quando sarà più compiutamente avviato il servizio e l'abitudine del pubblico al servizio medesimo; gioveranno le nuove comunicazioni laterali che si apriranno, e di cui difettano alcuni paesi posti sulle pendici che fiancheggiano quelle valli; e poi vi sarà quell'incremento sempre notevolissimo che prendono le strade ferrate una volta che sono avviate.

Per tutti questi motivi spero che la Camera troverà che il procedere del ministro dei lavori pubblici non è stato tale da far desiderare di sbrigarsi di lui (*Si ride*), o almeno, ove si voglia sbrigarsene come ministro, di lasciare però che finisca come privato la sua vita naturale. (*ilarità generale*)

BONA. A complemento di quanto viene di asserire il signor ministro, dirò che il calcolo del corrispettivo domandato all'appaltatore in 100 mila lire è fatto sull'esperienza della spesa di manutenzione incontrata fin qui nella nostra strada; e la somma è divisa in due articoli, cioè lire 70 mila per stipendi e salari agli assistenti e le altre 30 mila lire per provvista di materiali.

Del resto questa mattina l'appaltatore venne a dirmi che accettava l'ultima convenzione per la quale egli pagherà il salario e lo stipendio pel personale e provvederà tutti gli occorrenti materiali.

Per modo che non vi è pericolo che l'amministrazione abbia ad incontrare alcuna spesa a tal riguardo.

BOTTA. Nel muovere l'interpellanza che ho fatto ieri, era tutto affatto pacifico, io non aveva altro scopo che di procurare che fosse dato qualche appagamento all'opinione pubblica, che pareva preoccupata da dicerie che correvano sulla ferrovia di Susa. Molte voci si spacciavano a questo riguardo, e tutte concordavano nell'attribuire un cattivo esito a questa, secondo me, malaugurata impresa; e malaugurata la chiamo, perchè credo tuttora che non si debbano dare simili imprese *à forfait*, finchè non si trovino appaltatori che lavorino per la gloria o per l'umanità. (*ilarità*)

In grazia delle spiegazioni che la compiacenza del signor ministro de' lavori pubblici ei diede, credo di avere ottenuto pienamente l'intento, intento che io ho anzi ottenuto in parte fin da ieri dall'onorevole presidente del Consiglio. Mi spiace che la mia interpellanza abbia dato luogo a parole concitate. Se avessi ciò previsto, certo non sarei sorto a parlare. Dopo le spiegazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e suo primo segretario per le strade ferrate, nulla avrei ad aggiungere sulla convenzione mediante la quale l'amministrazione delle strade ferrate si assume di fare i lavori che sono ancora a farsi, a carico totale dell'impresario. Dirò tuttavia che sono pago di avere fatto l'interpellanza, perchè credo che gioverà almeno a mettere in guardia il Governo quanto alla collaudazione. Io stimo sia indispensabile che il Governo raddoppi la sua ocularità nel verificare se tutti i lavori della strada siano bene eseguiti, a seconda delle regole dell'arte, a termini del contratto.

Farò ancora un'osservazione. Noi ci siamo tirati in casa codesti appaltatori inglesi, i quali saranno abili ed onesti, e lavoreranno bene come si suol fare in Inghilterra. Ma importa notare che colà non occorrono le piene d'acqua che succedono presso di noi, nè vi hanno le montagne che sorgono in Piemonte, d'onde tanti disastri per le nostre strade nelle straordinarie piene. Ciò stante, io non so se nel corso di un anno dall'attivazione di codesta ferrovia verrà una di quelle piene che si portano via i lavori costrutti dai più abili nostri ingegneri, non so, dico, nè si può prevedere quali e

quanti pericoli correranno le opere di cui si tratta, universalmente credute tutt'altro che solide.

Io invito quindi il Ministero a raddoppiare le sue investigazioni prima di collaudare questa strada, ed impegnare in tale sindacamento uomini di conosciuta abilità e fermezza.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. A compimento delle spiegazioni fornite dal mio collega, il ministro dei lavori pubblici, debbo, come ministro delle finanze, rendere ragione alla Camera della condizione nella quale, finanziariamente parlando, il Governo si trova rispetto agli imprenditori.

L'impresa, come è noto alla Camera, fu data in forza di una legge, mediante la somma di 6,270,000 lire. Al giorno d'oggi vennero già pagate all'impresa Henfrey 5,652,500 lire, cioè 2,801,800 lire in numerario, e lire 2,850,500 in azioni. Per tal guisa si scorge che la somma di lire 627,700, di cui l'impresa è tuttora creditrice, è bastevole per assicurare l'esecuzione delle opere che si debbono ancora ultimare.

Ciò premesso, farò una semplice osservazione agli appunti dell'onorevole deputato Botta.

L'onorevole deputato ha detto che l'opera della ferrovia di Susa, all'occhio anche dell'uomo non tecnico, riesce poco soddisfacente. A ciò io credo che vi sia una spiegazione semplicissima.

Noi siamo avvezzi alle opere eseguite dal Governo, le quali furono fatte stupendamente, non essendosi fatto in esse risparmio di spesa. Ora la ferrovia di Susa fu fatta su principii assolutamente diversi, vale a dire sul sistema il più economico possibile. Ricordi la Camera che quest'impresa fu concertata nell'anno 1851, in cui il paese versava in una condizione finanziaria molto più grave che non sia la presente, anno in cui non si era ancora costituita che una sola società di strade ferrate, anno in cui i fondi pubblici erano molto avviliti. Eppure in quel tempo la ferrovia in discorso venne contrattata in ragione di lire 118,000 per chilometro; somma tenuissima, alla quale i Francesi non volevano prestar fede, perchè in Francia non si è mai costrutta una ferrovia a così buon prezzo.

Sicuramente per stare in questo limite bisognava adottare il sistema il più economico possibile, bisognava, se non adottare, almeno avvicinarsi al sistema americano.

Ora, se l'onorevole deputato Botta mette in confronto le strade ferrate del Governo con quella di Susa, deve fare un calcolo aritmetico non semplice, ma composto, e vedrà che non c'è poi tanto a ridire su quest'ultima.

Questa ferrovia è costrutta con economia; essa richiederà, per esercitarla bene e con piena sicurezza, maggiori precauzioni che non vogliansi per le strade ferrate del Governo, questo è sicuro; ma, lo ripeto, il voler spendere poco ed avere opere perfette è un problema che ingegneri e imprenditori, siano inglesi, siano italiani, non sono ancora giunti e non giungeranno probabilmente a sciogliere.

PRESIDENTE. Il deputato Borella ha la parola.

BORELLA. Dopo parecchi anni che ho l'onore di sedere al Parlamento, mi sono sempre fatto un dovere di rispettare la dignità nazionale rappresentata da questa Camera, e di sfuggire ogni questione personale tanto dal canto mio, come quando io fossi provocato indirettamente; direttamente no, perchè era mio dovere di rispondere. Seguirò anche quest'oggi nella stessa regola che mi sono prefissa, e quindi mi permetto solamente di fare due osservazioni alle parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Egli diceva dunque che quelle voci che corsero circa la