

che l'avvenire della strada di Cuneo sarà assai migliore della supposizione che ne ho fatto.

Lo stesso dicasi facendo il paragone colle strade del Belgio che attualmente producono 55,000 lire per chilometro su tutti i 610 chilometri della rete dello Stato.

Sarà egli esagerato il dire che la strada di Cuneo abbia a produrre i soli due terzi del medio delle strade belgiche nelle quali ne sono certo molte in condizione assai inferiore alla nostra di Cuneo? E si dovrà egli colla Commissione credere che la rendita di questa strada abbia a mantenersi invece quale è nei suoi primordi, mentre vediamo tutte le strade di Europa, fra le quali ve ne sono moltissime che hanno minori elementi di prosperità, aumentare tuttavia in rendita con un progresso rapidissimo?

In ultima analisi, faccio notare alla Camera che i calcoli del Ministero sono basati sull'economia che si può ottenere coll'unione delle due amministrazioni; sulla supposizione che allo stato attuale la strada avrà meno bisogno di manutenzione, e finalmente sulla fiducia che questa strada avrà un incremento notevole di prodotti, e che quindi non solo potremo compensarci delle crescenti spese di esercizio, ma anche di quelle 50,000 lire che dovremo pagare per la metà del materiale mobile sul cui valore corrisponderemmo il 5 per cento.

Alcuni hanno anche osservato essere inconcepibile come, con questa bella prospettiva di utilità, la società di Cuneo, governata da uomini certamente accorti ed intelligentissimi dei propri interessi, abbia aderito ad una tale convenzione. Ma a questo si risponde assai facilmente. Prima di tutto una parte delle economie che ho accennate derivano appunto dalla fusione dei due esercizi in un solo, secondariamente, quando si tratta di interessi sociali, bisogna guardarli sotto l'aspetto dell'opinione e del buon credito che importa alla società di procurarsi; e perciò ad una società giova più mettersi in una condizione di avere vantaggi assicurati, che di attenersi alla prospettiva, benchè certa, di un utile molto maggiore ma lontano. E per questo molte società fanno affari che, se a prima vista sembrano meno vantaggiosi, loro assicurano però condizioni tali colle quali il loro credito si fa molto maggiore.

Finalmente io non debbo disconoscere che la società ha un altro notevolissimo interesse nel fare questa convenzione; e si è che, quando saranno uniti i due esercizi sotto una sola amministrazione, per rispetto alla stazione centrale, essa non ha più bisogno di prendere alcuni provvedimenti, che sarebbero invece indispensabili se gli esercizi fossero separati, perchè il Governo non può più avere comunanza e di rimesse per le locomotive e di rimesse pei vagoni e di officine e di altri stabilimenti che sono pur necessari all'esercizio della strada. L'amministrazione della ferrovia di Cuneo troverà dunque per questo lato nella convenzione una notevole economia.

Ma si dirà: e che importa allo Stato che l'amministrazione della ferrovia di Cuneo faccia una notevole economia? Risponderò: quando si può ottenere quest'economia non solo senza aggravio maggiore dello Stato, ma anzi con notevole suo vantaggio, perchè non farlo? Non sarebbe questa una contraddizione assoluta a quel favore che volete prestare alle società industriali?

Dunque per tutti questi motivi credo che il Ministero non abbia fatto proposta che leda gl'interessi dello Stato; credo anzi che con essa salverà il nostro esercizio da gravi e pericolose complicazioni tanto nella stazione centrale, come per il tronco di strada comune; e credo poi ancora che, se dob-

biamo fare qualche sacrificio per tre o quattro anni, saremo assai largamente compensati dai maggiori utili che deve dare in seguito questa strada; utili che saranno notevoli, e che credo di non esagerare dicendo che aumenteranno per lo meno del 25 o 30 per cento; e mi tengo in limiti assai ristretti quando confronto i prodotti che hanno dato nei loro primordi altre strade ferrate e quelli che danno attualmente.

**PRESIDENTE.** Il relatore della Commissione ha la parola.

**MARTELLI, relatore.** Grave incarico certamente, o signori, si è per me, nuovo alle lotte parlamentari, il trovarmi avanti a voi a sostenere un sistema contrario ad un progetto ministeriale, e sotto l'influenza di un serio discorso del ministro, e, quello che più monta, del ministro dei lavori pubblici; ma la giustizia della causa, il vostro sano raziocinio ed imparzialità faranno ardito, spero, il relatore della vostra Commissione ad entrare in questo arringo con animo fidente.

Due erano le questioni che la vostra Commissione dovette proporsi, come già vi disse nella sua relazione: la prima di massima, la seconda speciale, cioè se il contratto proposto conveniva o no. La maggioranza della medesima opinava doversi respingere la massima; all'unanimità però riconosceva oneroso alle nostre finanze il contratto che vi veniva proposto. L'onorevole ministro si è adontato alquanto perchè la relazione accenna volere il Governo stabilirsi intraprenditore generale, e così paralizzare l'industria privata. Volle respingere questo appunto affermando che non si tratta di privare l'industria degli esercizi di strade ferrate col contratto in questione, che anzi mai sempre si cercò di favorire lo svolgimento del principio sociale di mano in mano che il bisogno del paese e la privata industria il richiedeva.

Io non insisterò gran fatto sul punto di massima, imperocchè dal momento in cui il ministro ha inteso con una società privata un contratto tendente a toglierle l'esercizio della sua industria, col fatto medesimo mette in attuazione il principio contrario a quello che cercò di sostenere, e perciò mi riferisco e mantengo quanto già si disse a tale riguardo nella relazione. D'altronde, siccome la vostra Commissione ha unanimemente respinto il contratto, non mi arresterò sulle questioni che non hanno direttamente occupato l'unanimità della medesima.

Perciò verrò subito alla questione di dettaglio.

L'onorevole ministro accusa il relatore di non aver accettato i calcoli dati nella relazione ministeriale, ma di essere andato a pescarli ove meglio credette nell'interesse del suo assunto.

Il relatore vostro respinge tale insinuazione, e deve difendere la Commissione da questo appunto osservando che stabilì bensì un conto della spesa dell'esercizio della ferrovia di Cuneo diverso da quello della relazione ministeriale, ma sopra calcoli desunti dai resoconti governativi, onde potere stabilire in modo sicuro quanto renda tale esercizio alla società nei giorni presenti, e quanto costerebbe al Governo se al presente l'avesse ad esercitare.

In tal guisa prestabilita dalla vostra Commissione la posizione della controversia, credette di dover indagare quale sarebbe la spesa d'esercizio per convoglio-chilometrico su tale linea, e venne ad accertarla in lire 4, partendo dai conti del ministro medesimo.

Però se la Camera desiderasse che io accennassi ai dati che si praticano in Francia, Inghilterra e Belgio, uniformandomi all'uso invalso in questo italiano Parlamento, di prendere gli esempi dai paesi di oltremonte ed oltremare, ritenute le volute varianti in ordine alla diversità di prezzo sui ferri e carboni, potrebbe convincersi che le proposte lire 4, per con-